

E-PRINTS —  
CENTRE D'ÉTUDES EUROPÉENNES ET DE  
POLITIQUE COMPARÉE

---

.....

**> Juillet 2020**

.....

## **Transport : la région Ile de France contre l'Etat**

**> Patrick Le Galès<sup>1</sup>**

---

<sup>1</sup> Doyen de l'École urbaine de Sciences Po, Directeur de recherche au CNRS au Centre d'études européennes et de politique comparée de Sciences Po

Les chapitres de cet ouvrage ont mis l'accent sur deux facteurs majeurs de structuration du gouvernement et de la gouvernance de la métropole parisienne : l'effort de contrôle et de rationalisation de l'Etat sur ce territoire et son expansion d'une part, l'opposition Paris/banlieue associée aux inégalités au sein de la métropole (ou au sein de Paris) d'autre part. Les conflits ou les oppositions, et surtout les modes de résolution des conflits, sont classiquement un facteur majeur de création d'institutions et d'organisation de capacité d'action collective. Ce chapitre a pour objet le conflit et la coopération/négociation entre le Conseil Régional d'Ile de France et le gouvernement qui a suivi l'élection de Nicolas Sarkozy comme président de la République en 2007 et sa mobilisation sur la question du Grand Paris. Les mécanismes de résolution du conflit sur le Grand Paris Express et les ajustements progressifs ont contribué à l'organisation de la gouvernance de la métropole/région parisienne.

La réalisation d'une très grosse infrastructure de transport urbain comme *Crossrail* à Londres (Mboumoua, 2017) requiert de très grandes capacités d'action collective et de gouvernance jusque et y compris en termes de financement (Findeisen, forthcoming, Pike and al. 2019). La réalisation de ces grandes infrastructures prouve que ces grandes métropoles ne sont pas ingouvernables (Estèbe, Le Galès, 2003). Au contraire, comme l'a suggéré Lorrain (, Lorrain, 2011, Le Galès, Lorrain, 2003, Lorrain, Verdeil 2011), les grandes infrastructures sont un des soubassements de la gouvernance de ces métropoles, aussi imparfaite, limitée et instable soit elle par ailleurs.

De la fin des années 1970 à environ 2010, la France a connu une trentaine d'années de décentralisation progressive (Lorrain, 1993, Le Lidec, 2007 Le Galès, 2006, Pasquier, 2012), suivie par une décennie d'évolutions plus contrastées (Le Lidec, 2020). Dans la région Ile de France comme ailleurs, sur le plan institutionnel, cela s'est notamment traduit par la création de la région Ile de France avec la première élection du Conseil Régional en 1986, les transferts de compétence, de budgets aux communes, départements et intercommunalités, le repositionnement de l'appareil d'Etat, le retrait de l'Etat territorial au niveau départemental. Ces évolutions, essentielles pour le gouvernement de la métropole parisienne, renforçant la fragmentation, ne sont l'objet de cet ouvrage.

Néanmoins elles sont au cœur de ce chapitre consacré aux transports, une question métropolitaine des plus classiques. Le système de transport urbain régional était dans les années 1990 un cas de quasi échec de la gouvernance avec des trains de banlieue parents pauvres de la SNCF accaparée par les TGV, un RER vieillissant construit dans les années 1970 et peu fiable, et une congestion accrue des routes. Depuis le début des années 2000, le cas de Paris et de la région Ile-de-France est caractérisé par presque 20 ans d'initiatives politiques et d'expérimentations majeures en matière de

transport urbain : la réintroduction du tramway par par le département de Seine St Denis et des grosses municipalités communistes à côté des schémas de transport, le Vélib, les plans de pistes cyclables, autolib, des voies sécurisée pour les bus, des modifications de la planification (moins de stationnement), des nouveaux services, la rénovation des chemins de fer de banlieue, la carte Navigo pour tous les transports publics avec un prix unique pour toute la région de Paris Ile de France, des bus en site propre, plus d'espace public, pas de péage urbain, une certaine coercition pour limiter l'utilisation des voitures en cas de pollution. Ajoutons à cela un investissement public majeur, le Grand Paris Express (estimé à 35 milliards d'euros d'ici à 2030), - 68 nouvelles gares, 200 kms de ligne, 7 centres techniques-, de nouveaux mécanismes de financement. Ce projet combine une rénovation massive des réseaux de transport public existants, dont le métro, le RER et le réseau de bus, et l'expansion de l'offre de transport et de mobilité en Ile-de-France par des investissements majeurs dans de nouvelles infrastructures et de nouveaux services. Il est rare que l'analyste des politiques urbaines aient un cas de transformation aussi radicale à expliquer.

Une grande partie de la littérature sur les transports s'attache à expliquer en détail le rôle joué par divers paramètres dans l'élaboration des décisions et des politiques de transport ou bien, très souvent, se contente de mettre en évidence les experts du transport qui se congratulent combinée soit à des élus visionnaires qui les écoutent soit à des élus conservateurs qui ne comprennent rien. L'utilisation combinée d'ensembles de données quantitatives et qualitatives a contribué à l'élaboration de modèles et d'outils sophistiqués pour l'évaluation systématique des décisions en matière de transport (Atkinson 2015, Combes et Van Nes, 2012). Ils ont été conçus afin d'accroître la précision et la rigueur, d'encourager l'amélioration des performances des réseaux et des systèmes, et de garantir la responsabilité politique. C'est une évolution bien connue dans de nombreux domaines politique. Il s'ensuit souvent que le politique est compris comme une partie résiduelle de l'irrationalité de toute décision publique donnée qui, néanmoins, est censée jouer un rôle essentiel pour expliquer le succès ou l'échec d'un projet donné (Atschuler 2018). Il en résulte une analyse souvent très limitée de la compréhension de ces politiques<sup>2</sup>. La capacité politique à réguler efficacement les activités et les groupes dans les politiques de transport et de mobilité varie d'un mode de transport à l'autre, qu'il s'agisse de services ou d'infrastructures, et enfin, de la séquence d'élaboration des politiques de transport que sont la planification, l'exploitation et l'entretien (Banister, 2005, White, 2008).

La politique est définie de manière assez vague comme étant la politique des partis politiques, des leaders visionnaires et des dépenses clientélistes. Pourtant les recherches sur la décision et la mise en œuvre des politiques ont depuis longtemps

---

<sup>2</sup> Pour un bon exemple voir Cervero, R. (1998). *The transit metropolis: a global inquiry*. Island press.

montré comment des outils sophistiqués d'analyse et d'évaluation des politiques donnent l'illusion que l'élaboration des politiques de transport est un processus rationnel et dépolitisé (Lindblom 1959). Les responsables politiques et les décideurs sont confrontés à des contraintes politiques, notamment la conciliation d'intérêts et de demandes contradictoires. Il s'agit d'un processus politique complexe et négocié. Il se situe à la croisée de différentes rationalités. Il varie en fonction de la combinaison des différentes ressources politiques, l'information et la connaissance n'étant que l'une d'entre elles. C.Hood identifie par exemple trois autres types de ressources qui, ensemble, contribuent à façonner la capacité politique dans un domaine politique donné et sur un territoire spécifique : les ressources financières (montant et source de financement), les ressources organisationnelles (au sein et en dehors du gouvernement) et l'autorité (choix et sélection des outils). Leur combinaison est non linéaire et non automatique. Elle est façonnée par les dynamiques sectorielles d'une part et les dynamiques territoriales d'autre part (Halpern 2014). En d'autres termes, les politiques publiques comme les transports doivent être analysées en fonction d'un contexte institutionnel, de concurrence entre les partis, des tentatives de structuration et de contrôle des modes de gouvernance urbaine, c'est-à-dire de mode résolution de conflit et de formation de coalitions entre différents partenaires.

Dans la métropole parisienne, depuis les années 1960, deux formes majeures de politiques en matière de transport se sont combinées : 1) l'élaboration et la mise en œuvre de grands méga-projets ad hoc qui font suite à des décisions politiques majeures ou des plan d'aménagement et à la pression des entreprises de transport (SNCF et RATP) et 2) en parallèle un modèle qui s'appuie sur l'expérimentation et l'incrémentalisme.

En d'autres termes, l'analyse naïve des héros politiques ou des grandes décisions est la plupart du temps sans grand intérêt (Sfez 1981 ; Hall 1982 ; Feldmann 1985). Comme tout autre processus politique, les politiques en matière de transport dépendent de différents facteurs et de la capacité à développer une stratégie collective, en particulier dans les grandes agglomérations comme Paris. Il s'agit essentiellement de processus politiques. Les élites poursuivent souvent des objectifs politiques vagues qui sont quelque peu contradictoires. Leur mise en œuvre effective dans le temps et dans l'espace dépend d'une série de compromis difficiles. Cela est vrai pour la plupart des domaines politiques, mais c'est encore plus compliqué dans le cas des infrastructures en réseau - et dans ce cas, des transports - en raison de la fragmentation des modes et des systèmes de transport, et de leur cycle de vie à long terme lorsqu'on tient compte de leur planification, de leur exploitation et de leur entretien

Le cas des transports dans la région parisienne permet de mettre en évidence un cas original de gouvernance régionale en devenir. C'est un cas d'initiatives politiques

conflictuelles, de concurrence politique et de mécanismes de résolution des conflits dans un contexte de décentralisation, de métropolisation et de concurrence urbaine à long terme. Ceci conduit à des ajustements progressifs et à des résultats impressionnants en termes de mise en œuvre de politiques et d'investissement de transports urbains/régionaux.

La création du système de transport régional et la mise en œuvre de politiques innovantes et ambitieuses ont été le résultat de plusieurs dynamiques concurrentes, en termes d'expérimentation et d'incrémentalisme (Halpern Le Galès, 2016).

- Après 2001, la mobilisation de l'élu maire de Paris Bertrand Delanoë (et de son équipe et de ses réseaux). Il lance une série d'innovations (tramway- initié par son prédécesseur, Vélib, bus en site propre, Autolib). Il s'agit d'un cas de leadership politique collectif fort. Cela constitue un facteur explicatif majeur pour comprendre pourquoi les développements des transports résultent des tensions entre la ville de Paris et le reste de la région.
- La mobilisation du conseil régional d'Ile de France (c'est-à-dire la région) dans le cadre du processus de décentralisation français. La région a pris le relais de l'agence en charge des transports (STIF : Syndicats des transports d'Ile de France) avec des acteurs clés (Etat, SNCF, RATP) ; un cas d'action collective négociée. Ceci est particulièrement pertinent pour mettre en évidence une dynamique moins visible mais néanmoins transformatrice dans les réseaux de transport soit en lien avec une stratégie de développement d'aménagement soit portée par les innovations technologiques (par exemple, la signalisation, les NTIC, la réorganisation de l'infrastructure, les nouveaux trains...).
- La stratégie de la RATP en mal de relai de croissance et des réseaux d'ingénieurs et d'élus proches du Parti Communiste qui vont soutenir le renouveau du tramway en Seine St Denis d'abord, mont surtout poussé pour un projet de rocade de transport public (projet ORBITAL), refusé à plusieurs reprises mais qui va resurgir pour influencer le projet régional d'Arc Express et notamment pour la boucle Est dans le Val de Marne<sup>3</sup>
- La stratégie de l'Etat qui bascule avec le discours du président Sarkozy de 2007 sur le Grand Paris, la création d'un secrétariat d'Etat au Grand Paris et la préparation du Grand Paris Express
- Le conflit sur la conception du projet de transport du Grand Paris entre la Région et le Président Sarkozy a finalement conduit tous les acteurs à s'unir contre ce processus classique d'élaboration des politiques par le gouvernement central afin de promouvoir un mode de gouvernance des transports négocié dans le cadre du projet du Grand Paris Express.

---

<sup>3</sup> Sur ce point et une belle mise en scène de la RATP comme entrepreneur politique voir le bon livre de P.Auzannet (2018)

Ce chapitre ne vise qu'à analyser un élément des transports parisiens. La stratégie de la ville de Paris et de Paris métropole, les grands entreprises SNCF et RATP, les départements et les tramways, la direction des routes, beaucoup de choses ne sont pas traitées ici. Le conflit entre la région et l'Etat et le mode de résolution politique de ce conflit vont permettre la mise en œuvre du Grand Paris Express et la structuration d'un mode de gouvernance des transports.

### **L'héritage : Les ingénieurs de l'Etat planifient les transports de la métropole avec la RATP et la SNCF**

Le monde des transports en Ile de France était un monde d'ingénieurs, d'aménageurs, d'agences d'Etat, d'entreprises de transport, de fonctionnaires déconcentrés de l'Etat en concurrence et, à la marge, de quelques maires et ministres influents. Cette forme d'élaboration des politiques est souvent représentée par le tandem De Gaulle - Delouvrier : pour certains, elle est considérée comme un "âge d'or" de la planification et des politiques des transports, irrémédiablement perdue à la suite des réformes de décentralisation, mais qui justifie néanmoins encore l'interventionnisme de l'État ; d'autres en revanche la considèrent comme technocratique, contraire au fonctionnement de tout régime démocratique et s'opposent fermement aux tentatives de relance de l'interventionnisme de l'État. Le système de transport public a été structuré par un réseau devenu vieillissant de trains de banlieue. Desjardins, Douay et Gagnères (2012) montrent bien la permanence de longue durée des tracés ferroviaires organisant les déplacements de manière radiale, une caractéristique renforcée par la mise en œuvre du schéma directeur de 1965. La création de syndicat des transports parisiens en 1959 va conduire à la la création de la carte Orange en en 1975 puis à l'ouverture du premier tronçon du RER en 1979. De manière révélatrice des oppositions classiques, il faut attendre 1991 pour que la compétence du syndicat des transports parisiens concerne toute la région mais toujours sous la direction des services de l'Etat. Le STP se transforme en syndicat des transports d'Ile de France en 2000 (STIF) et la région rentre enfin au Conseil d'Administration.

Dans ce système, la SNCF et la RATP étaient des entreprises publiques, financées par des fonds publics, dirigées par les élites de l'État en coopération/conflit avec la CGT de l'époque. Elles jouissaient d'une grande autonomie et étaient faiblement contrôlées par le gouvernement. Beaucoup de hauts fonctionnaires de l'État - dans les ministères, les entreprises publiques (RATP, SNCF) et le secteur privé - étaient d'anciens élèves de l'École Nationale des Ponts et Chaussées qui avaient de fait un quasi-monopole sur la production de connaissances sur et pour les politiques. La création du RER (le transport régional de banlieue moderniste, avec deux grandes lignes - aujourd'hui 5) a cependant été l'illustration des divisions au sein de l'Etat et un

exemple de prise de décision chaotique. Dans un livre célèbre, "Critique de la décision", Lucien Sfez utilise cet exemple pour montrer toute l'illusion de la décision et les faiblesses des planificateurs (Sfez 1981). Le RER est le résultat d'une discussion politique chaotique et progressive entre les maires locaux et les autorités de l'État et de conflits permanents entre la SNCF et la RATP pour faire fonctionner le système.

Outre le RER, les principaux investissements ont permis la construction de routes dans toute la région, y compris la ville de Paris. Le réseau autoroutier d'Ile-de-France suit un schéma radial avec Paris en son centre et les "villes nouvelles" et aéroports comme pôles secondaires. Jusqu'au milieu des années 1970, la plupart des efforts ont été consacrés au réseau routier dans le cadre d'une approche des transports favorable à l'automobile. Le boulevard périphérique a été achevé en 1973. Une série de projets visant à développer un réseau dense d'autoroutes urbaines, abandonné après la mort du président Pompidou, a été élaborée par l'administration de l'État afin d'accroître l'accessibilité au centre-ville et à partir de celui-ci.

A partir des années 1980, la SNCF a massivement investi dans le système de trains à grande vitesse (TGV) reliant Paris à la plupart des capitales régionales françaises et des villes européennes. Les réseaux de trains de banlieue ont souffert d'un sous-investissement malgré l'augmentation du nombre de passagers. De même, le RER (Réseau express régional), le fleuron des transports publics modernes de la région dans les années 1970, est resté notoirement peu fiable. Certaines lignes ou extensions ont été ouvertes, mais la qualité et la fiabilité du RER de transport régional ont été gravement compromises, tant pour des raisons d'organisation que par manque d'investissement. Le système politique français était dominé par les maires des régions urbaines, les intérêts ruraux et le conseil municipal de Paris. Les banlieues de Paris (y compris de nombreuses banlieues ouvrières et ethniquement diverses) étaient marginalisées au sein du système politique national, d'où l'absence de priorités en matière d'investissements publics. La ville de Paris et ses entrées devenaient de plus en plus encombrées, mais le métro et le bus jouaient leur rôle dans les limites de Paris. En revanche, jusqu'à la fin des années 2000, la région Ile de France, la périphérie de Paris, ne bénéficiait pas de tels niveaux d'intervention publique ce qui explique l'augmentation continue de l'utilisation de la voiture (Orfeuil et Weil, 2012).

La concurrence entre les différents sous-groupes des élites administratives contribue à affaiblir la capacité de pilotage du ministère et justifie l'intervention directe des cabinets des premiers ministres successifs à diverses occasions pour résoudre les conflits entre les grandes entreprises publiques (RATP, SNCF). Cette concurrence a été particulièrement exacerbée pendant cette période, comme l'a montré la controverse Eole-Meteor, au cours de laquelle la RATP et la SNCF ont toutes deux tenté de prendre le dessus sur les transports dans la région. Tout nouveau développement d'infrastructure était donc considéré comme stratégique dans la

mesure où il affaiblirait la position de l'une ou de l'autre. Chaque entreprise développe sa propre solution technique pour construire de nouvelles capacités de transport rapide : la SNCF défend une solution ferroviaire - Eole - tandis que la RATP est favorable à une ligne de métro automatisée - Meteor. Un lobbying intense s'exerce au niveau de l'État. L'incrémentalisme triomphe. Au fil du temps, les deux projets sont finalement adoptés, avec la construction du RER E par la SNCF (ouverture 1999), et de la ligne de métro 14 par la RATP (ouverture 1998). Les initiatives sont venues des entreprises publiques, et elles ont gagné au fil du temps le soutien de l'appareil d'État qui n'a pas piloté grand-chose d'autant que les routes étaient au centre des préoccupations du ministère de l'Équipement (ou des transports).

Contrairement à la situation observée dans d'autres grandes villes de France, où des autorités métropolitaines avaient été créées, la dynamique de coopération restait inhabituelle en Ile-de-France et se caractérisait par une forte fragmentation communale et un faible niveau d'institutionnalisation. L'élaboration du Contrat de Plan Etat-Région 1994-2000 et du Schéma Directeur de la Région Ile de France (SDRIF) de 1994 offre un éclairage supplémentaire sur les moyens concrets par lesquels les fonctionnaires de l'Etat ont gardé le dessus sur les transports au niveau régional. Si la région n'avait pas la capacité de développer une alternative à l'interventionnisme de l'État, la "réaction contre" a de plus en plus marqué les débats politiques lors de l'élaboration des politiques et parfois bloqué leur mise en œuvre.

Jusqu'au début de l'année 2000, les plans stratégiques proposés par la région et l'État portaient essentiellement sur le développement de nouvelles routes (voir le dernier plan stratégique élaboré par l'élite de l'État en 1992), en particulier une deuxième autoroute circulaire plus éloignée de Paris (La Francilienne). La congestion était devenue la norme et avait augmenté de façon spectaculaire avec l'expansion de la région Ile de France. Dans les années 1980 et 1990, le développement des transports en région parisienne a porté sur le développement de plus de routes, l'entretien du bus, le lent développement du RER et le vieillissement du système ferroviaire de banlieue. Plus de routes, des investissements limités pour développer les transports publics et plus d'étalement : l'utilisation de la voiture était en pleine croissance.

Pourtant, des mobilisations fortes ont émergé pour demander une amélioration des infrastructures et des systèmes de transport avec des préoccupations concernant la congestion et l'accessibilité urbaine, la pollution atmosphérique et le bruit, l'offre de transports publics, les choix concernant les outils politiques et les modes de transport.

### **La région contre l'Etat : la bataille du Grand Paris Express**

Comme ailleurs sur le territoire français, la région Ile de France s'est progressivement institutionnalisée. De 1986 à 1998, la région est gouvernée par la droite et le centre



droit. La montée en puissance du Conseil régional puis l'élection d'une coalition de gauche en 1998 ont donné une voix plus forte aux intérêts des municipalités de banlieue. Certains mouvements sociaux se sont développés contre la mauvaise qualité des trains et des services de banlieue, par exemple dans le quartier populaire de Mantes La Jolie, au nord-ouest de Paris, ou dans la banlieue de Seine et Marne, à l'est.

Au sein de la région Ile-de-France, des tendances contrastées se dessinaient, la région est devenue plus importante et plus polycentrique : alors que les déplacements quotidiens vers et dans le centre de Paris ont diminué de 35% depuis 2001, le nombre de trajets quotidiens dans la grande couronne d'Ile-de-France a augmenté d'un million supplémentaire, si bien qu'un trajet sur deux est effectué en voiture (STIF/IAURIF, 2007).

Avec les réformes de décentralisation, la plupart des investissements dans les infrastructures de transport étaient censés être le résultat de la stratégie du ministère des transports d'une part, du Conseil régional d'autre part. Le contrat de planification État-Région 1994-2000 reproduit ces tensions entre les approches pro- et anti-voiture du transport régional. La première partie du contrat concerne les transports publics, notamment le prolongement de la nouvelle ligne de RER (RER D) et certaines rénovations de lignes de RER. Il prévoit également de soutenir un certain développement du tramway dans la proche banlieue de Paris et la lente extension de certaines lignes de métro dans les communes proches de Paris. La plupart des aménagements sont réalisés soit par la RATP (bus, métro, tramway, RER), soit par la SNCF (trains, RER). L'État est censé en financer 30 %, le conseil régional 50 %. La région accorde également une subvention spécifique pour les 20 % restants. L'État finance moins d'un tiers de l'investissement. L'enveloppe financière globale pour cette période est de 11,5 milliards de francs (environ 2 milliards d'euros). Pourtant, la deuxième partie du contrat met l'accent sur le développement des infrastructures routières : de nouvelles routes sont prévues, dont l'achèvement de la deuxième autoroute périphérique (la Francilienne), financée à hauteur d'un tiers par l'État, deux tiers par la région, pour un montant total de quelque 9 milliards de francs (environ 1,5 milliard d'euros).

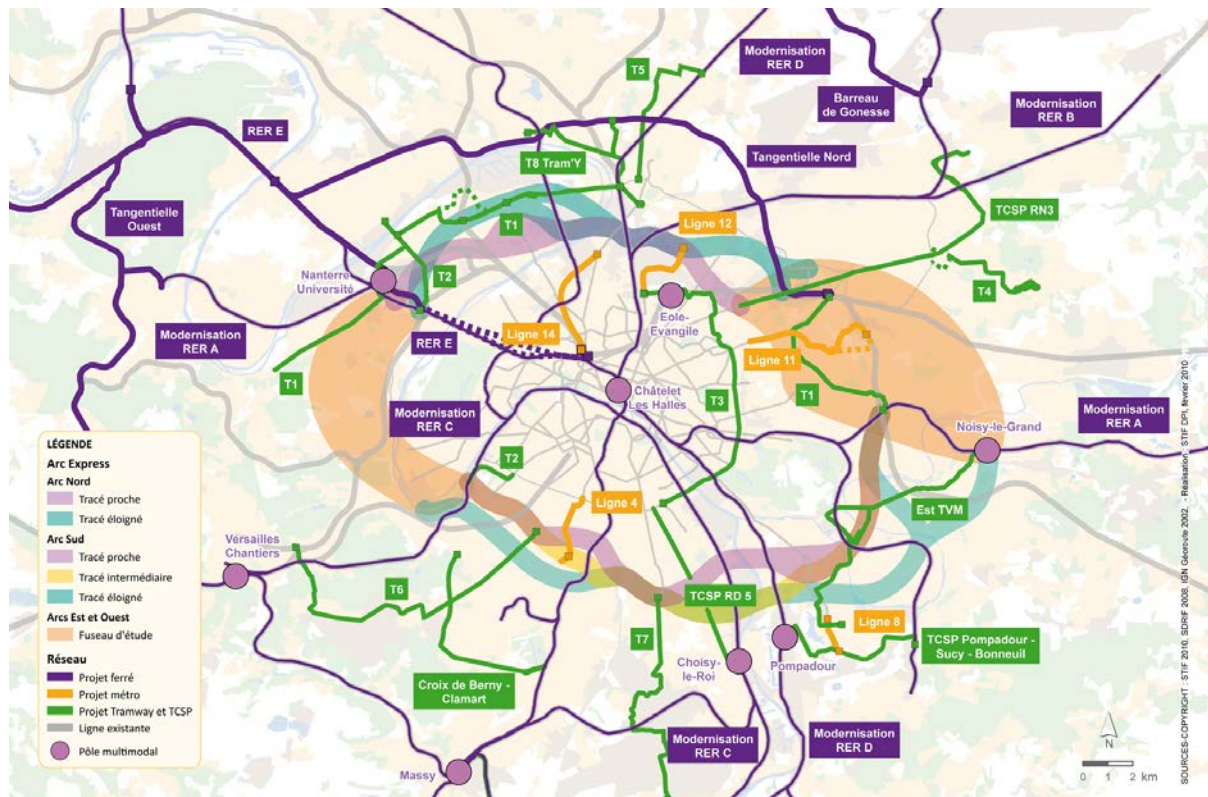
Depuis les années 1990 et lors de chaque campagne électorale, le transport a été régulièrement mentionné comme un sujet de discorde majeur entre les partis politiques et les candidats à Paris et en Ile-de-France. Contrairement à d'autres grandes villes françaises, les discussions ont échoué sur un niveau exacerbé de fragmentation institutionnelle et organisationnelle qui a empêché la plupart des acteurs d'aller au-delà d'une logique de concurrence (Larroque et al, 2002). La région Ile de France était gouvernée par la droite. A partir de 1998, en Ile de France, la gauche emmenée par Dominique Strauss Kahn gagne l'élection régionale. Le parti des Verts est devenu une

force politique plus importante et le Parti socialiste (fort dans les banlieues de la région Ile de France) et le Parti Communiste (surtout en Seine St Denis et Val de Marne) représentait les classes moyennes et populaires confrontées à tous les désagréments du vieillissement et de l'insuffisance des transports. Le rocardien Jean Paul Huchon devient président du Conseil Régional, il le restera jusqu'en 2015 après avoir gagné deux autres élections.

La majorité gauche/verte a tenté de développer son propre modèle de transport en lien étroit avec les négociations sur le nouveau plan stratégique régional (SDRIF 2008) et la préparation du contrat de plan État-Région 2007-2013. Pour la première fois, la Région avait le leadership sur la préparation du plan stratégique (SDRIF) ainsi que, progressivement, le contrôle sur le STIF. Le projet de la région a été clairement conçu comme un plan d'investissement pour le développement de la région capitale, qui voulait marquer une forte inflexion par rapport aux politiques menées par l'État. Contrairement aux projets précédents du SDRIF, une grande attention a été accordée aux transports publics, au rééquilibrage Est/Ouest ainsi qu'au développement de modes de transport durables. Pour la première fois, la préférence a été donnée à l'optimisation et à la rénovation des réseaux et des infrastructures existantes plutôt qu'au développement de nouveaux projets. Il s'agissait de soulager les réseaux saturés en renforçant les capacités (plan de mobilisation) et en investissant dans de nouvelles infrastructures (Arc Express). La répartition spatiale proposée reflétait également la volonté d'accroître l'offre de transport public dans la périphérie, et plus particulièrement dans la partie nord et est de la région.

S'appuyant sur les travaux préparatoires du STIF dans le cadre du plan régional de mobilité (PDUIF), la région a proposé un programme d'investissements sur 10 ans qui devait être cofinancé par la région, l'État, les départements et les communes pour un montant total de 19 milliards d'euros. Une partie des investissements proposés - et le budget correspondant - était déjà engagée dans le contrat de plan État-Région 2007-2013. Au lieu d'un réseau radial (vers la ville de Paris), il visait, d'une part, à développer des connexions directes et rapides entre les grands centres urbains et économiques de la périphérie, et d'autre part, à créer de nouvelles interconnexions entre les réseaux existants et les nouveaux axes circulaires.

## Le projet d'infrastructure de transport Arc Express porté par la région, décembre 2007



Tout au long de l'élaboration du projet SDRIF, les débats politiques ont été caractérisés par des niveaux de conflit inhabituels, tant au sein du Conseil régional qu'entre la région, le gouvernement, les services de l'Etat et les autorités locales : conflit sur les priorités de développement et l'aménagement, conflit sur les compétences, les financements et l'expertise.

Dans ce contexte, le nouveau discours du président Sarkozy en 2007 sur la stratégie du Grand Paris a été compris comme une déclaration de guerre contre le Conseil Régional, ses priorités et, plus généralement, contre l'autonomie locale. Il a été prononcé à l'occasion de l'ouverture d'un nouveau satellite à l'aéroport Charles de Gaulle le 26 juin 2007 et faisait clairement référence à la période d'avant 1975 et à l'"âge d'or" de l'aménagement du territoire sous la direction de l'État. Promouvant une vision du Grand Paris en termes, d'attractivité, de compétitivité internationale, de développement économique pour la France, il a appelé à l'élaboration d'un nouveau document de planification stratégique, remettant en cause le travail effectué par la région. Le processus décisionnel a été bloqué par le gouvernement Fillon et le Schéma régional n'a jamais été adopté malgré les trois années d'intenses négociations entre élus locaux, Conseil régional et Etat. Ce blocage a suscité de vives réactions parmi les élus locaux.

Avec le soutien de grands acteurs économiques (entreprises transnationales, promoteurs privés) de la région Paris Ile-de-France, la proposition Sarkozy se concentre sur de grands projets d'infrastructures qui attireraient une visibilité internationale. Elle privilégie les pôles économiques existants et vise à en développer de nouveaux. Sarkozy conçoit la stratégie du Grand Paris comme un moteur économique majeur qui permet à la région de la capitale de concurrencer Londres, Shanghai et Dubaï. Selon lui, une telle ambition repose sur quatre grands moteurs de changement : les infrastructures notamment de transport, l'urbanisme, l'attractivité et la gouvernance, de qui s'appelle alors le Grand Paris.

En ce qui concerne les infrastructures de transport, les élites de l'Etat proposent alors leur propre version d'une ligne ferroviaire circulaire autour de Paris - avec une référence claire au vieux rêve d'un "projet Métrosphérique" - qui relierait toutes les lignes de métro existantes entre elles. Une telle ligne de chemin de fer circulaire avait existé au 19ème siècle sous le nom de "Grande ceinture". Elle était située entre 5 et 20 km du boulevard périphérique parisien existant et servait au transport de passagers et de marchandises. Les plans de reconstruction d'une ligne ferroviaire circulaire étaient régulièrement discutés mais jamais mis en œuvre, et la plupart des infrastructures et des réseaux de transport suivaient un schéma radial afin d'accroître l'accessibilité aux Villes nouvelles. En outre, Nicolas Sarkozy suggère la construction de la ligne express de l'aéroport Charles de Gaulle, un projet qui était à l'ordre du jour depuis le milieu des années 1990 mais qui a échoué à plusieurs reprises en raison de l'opposition forte et continue des communautés locales du nord-est de la région qui plaidaient en faveur de la modernisation des lignes RER C et B.

Le président introduit dans son discours l'idée d'une nouvelle forme de conception et de financement du projet : "Nous allons trouver de grands projets et nous allons mobiliser les synergies nationales pour soutenir ces grands projets. Cela me semble être une raison plus ambitieuse et plus importante de débattre que d'interminables discussions sur la question de savoir si nos compatriotes qui bénéficient de l'aide sociale doivent aussi bénéficier de la gratuité des transports publics" (Sarkozy 2007). En soulignant la nécessité d'accroître les synergies au niveau national, il suggère de passer des investissements publics à de nouveaux mécanismes de financement tels que le partenariat public-privé ou la valorisation des terrains, qui incluraient de grandes entreprises françaises de construction comme Vinci et Bouygues, ou des sociétés immobilières et de développement.

Un secrétaire d'Etat en charge de la région de la capitale est alors nommé - Christian Blanc - chargé de développer une nouvelle vision pour la région de la capitale pour 2030 et un projet de loi sur le Grand Paris. Un processus de consultation très médiatique, mais sans grande importance, est également lancé au cours duquel dix

équipes d'architectes et d'urbanistes de renommée mondiale sont invités à présenter leurs propres visions pour la région de la capitale. Toutes les discussions avec la région sont alors interrompues. Le secrétaire d'Etat prépare son projet de transport dans le plus grand secret (notamment le tracé et l'emplacement des gares), tout en négociant avec les élus locaux, notamment en Seine St Denis.

Suite à la publication des propositions de Christian Blanc pour le projet de Grand Paris, les questions de transport sont rapidement apparues comme une controverse majeure dans les débats publics. Se concentrant sur le développement de nouvelles infrastructures, il recommandé la construction de la ligne ferroviaire circulaire comme une ligne de métro souterraine automatique qui augmenterait l'accessibilité de/vers les pôles de développement stratégiques de la région. Cette ligne de métro de 140 km était située à une distance d'environ 10 km de Paris, et prenait la forme d'une grande boucle double (Grand Huit). Une personne interrogée travaillant à l'époque avec l'Institut régional d'aménagement du territoire (IAU) a résumé le sentiment général au niveau régional sur la proposition de Blanc : « C'était notre plus grande erreur à l'époque, mais nous l'avons réalisée trop tard. Il n'y avait rien à rêver dans notre projet [le plan de mobilisation de la région]. La maintenance, les travaux d'infrastructures, pour la plupart souterrains et très techniques, mais rien de visible, rien de lisible. Nous avons mis tellement d'énergie à convaincre les politiciens locaux de densifier les zones urbanisées que nous avons perdu de vue la situation dans son ensemble. Blanc n'a pensé qu'à la vue d'ensemble et il a eu une idée brillante et simple : une grande boucle double ».

Le projet de rocade du Grand Paris, 2008



Source: Le Monde.

Comparaison Arc Express et Grand Paris Express

	Projet Arc Express (Région Ile de France)	Grand Paris Express (projet Blanc project) - Decembre 2008
Justification	Réduire les coûts de réseau et de maintenance existants afin de 1) traiter les situations d'urgence (RER A, ligne 13 du métro), 2) réduire les coûts de maintenance, 3) augmenter les connexions interurbaines.	Accroître l'accessibilité de/vers les pôles de développement stratégiques de la région
Durée totale du plan d'investissement	10 ans (2010-2020) en deux étapes	Non-définie (2025-2030?)
Infrastructure proposée	Deux lignes circulaires (nord et sud), et plusieurs interconnexions.	Une ligne de métro souterrain de 140 km, à une distance d'environ 10 km de Paris, et en forme de grand huit
Estimated cost	Entre € 8 and 10 milliards d'Euros (financement essentiellement public via le contrat de plan Etat région)	14 milliards d'Euros

Ce conflit Etat versus Conseil régional est présenté de manière un peu simpliste car dans le même temps, dans le cadre du Grenelle de l'environnement, l'Etat s'engage à financer les transports publics urbains. Dès lors, en mettant en avant la dimension durable de l'Arc Express, les élus de la Région ont stratégiquement tiré parti des possibilités de financement au niveau national afin de contourner les négociations sur les transports du Grand Paris et de poursuivre le plan original de la Région. Ils tentent alors de tirer avantage de très fortes divisions au sein de l'administration de l'État et des élites concernant les transports régionaux. Les fonds consacrés aux transports publics urbains durables ont été mis à disposition dans le cadre des lois du Grenelle ce qui permettait de financer l'Arc Express. Sous la pression conjointe des ONG environnementales, des élus locaux et de la RATP, la Région Ile-de-France a obtenu un budget spécifique - contrairement au reste des municipalités françaises. Le plan d'investissement dans les transports de la région a été adopté à l'unanimité par le Conseil régional (décembre 2008) et le conseil du STIF (décembre 2009). Entre 2010 et 2015, plus de 8 milliards d'euros devaient être consacrés aux infrastructures et aux réseaux de transport. Si l'État a clairement favorisé les modes de transport en site propre (bus rapides, tramways urbains, tramways et métros), un certain niveau d'expérimentation a été introduit afin de soutenir le développement des systèmes de location de voitures et de vélos, des péages urbains et des voitures électriques notamment dans les villes de taille moyenne, les quartiers défavorisés et les zones interurbaines/départementales.

### **La création d'un consensus sur le transport : tous contre le président**

Outre l'opposition d'élus locaux à cette nouvelle version de l'interventionnisme d'État, le projet Blanc a fait l'objet de critiques au sein du gouvernement et de la majorité parlementaire UMP à cause du coût du Grand Paris Express. Des membres éminents du parti ont publiquement exprimé leur inquiétude quant à la capacité de l'UMP à remporter les élections régionales de 2010 en Ile-de-France. Les liens étroits entre l'administration de l'État et l'industrie ont été de plus en plus critiqués comme un cas de "corporatisme silencieux" et considérés comme propices à l'escalade des coûts et à des échecs majeurs.

En 2008-2009, la situation est bloquée. Pourtant, la loi relative au Grand Paris est votée le 3 juin 2010. Début 2011, un accord est signé entre l'Etat i.e.le ministre de la ville en charge du Grand Paris Maurice Leroy, le président de la Région Ile de France Jean Paul Huchon et les huit départements. L'accord conduit à la création de la Société du Grand Paris, à un mode de financement, à un tracé, et au lancement du plus grand projet urbain d'Europe, le Grand Paris Express.

L'histoire précise de cette négociation reste à écrire. Des éléments de contexte ont influé sur les rapports de force. La démission de Christian Blanc en juillet 2010 à la

suite de l'affaire des cigares, et surtout la défaite de la droite aux élections régionales de mars 2010 en Ile de France ont profondément affaibli le camp présidentiel, la légitimité de ses projets et réduit ses ambitions. A l'inverse la nette victoire de la coalition de gauche menée par Jean Paul Huchon a redonné des ressources au Conseil régional dans son bras de fer avec le gouvernement.

P.Auzannet (2018), qui fut un acteur majeur de cette histoire à la RATP, a écrit une version passionnante de cette histoire qui met l'accent sur le rôle de RATP à la recherche de nouveaux moteurs de croissance, et les rapports techniques réalisés pour rapprocher les deux projets. Il montre bien le rôle de négociateur confié à Maurice Leroy, ancien communiste et collaborateur d'élus d'Ile de France, député UMP puis centriste, nommé ministre la ville en charge du Grand Paris au sein du gouvernement Fillon en novembre 2010, avec pour mission explicite de trouver une solution sur le Grand Paris. Il a raconté plusieurs fois ses 73 jours et nuits de négociation avec le préfet Canépa, Jean Paul Huchon, les élus locaux et départementaux, les représentants de la région et de l'Etat, les chambres consulaires, les différents intérêts et prenant en compte les résultats de la consultation menée sur le projet en 2010.

De manière complémentaire, moins visible mais aussi centrale, nous défendons l'idée que la négociation s'est déroulée en parallèle au sein du Parlement en unifiant différents groupes contre le projet Blanc. Cette mobilisation s'est fondée contre ce qui était considéré par les élus de tout bord comme le "hold-up" de Sarkozy - Blanc sur les affaires intérieures de la région. Cette mobilisation n'est pas le fait d'un leader. Elle résulte du travail effectué par les parlementaires entre 2009 et 2013 pour élaborer un compromis. Le Parlement a joué un rôle essentiel et sans précédent pour favoriser un accord politique entre l'État et la région. Dans le passé, la plupart des décisions étaient prises par des décrets gouvernementaux : l'aéroport Charles de Gaulle, Eole et Meteor, le réseau RER, etc.

### **Le rapport Carrez : l'élaboration d'une alternative durable à la proposition Blanc**

L'ouverture d'un espace de négociation au sein du Parlement est une conséquence inattendue de la commande par le Premier ministre François Fillon d'un rapport sur le financement du projet de transport du Grand Paris à un éminent député UMP, Gilles Carrez. Il a été nommé à titre personnel, ce qui signifie, d'une part, qu'il ne pouvait pas s'appuyer sur les procédures d'enquête du Parlement, mais d'autre part, qu'il disposait d'une plus grande marge de manœuvre en ce qui concerne l'élaboration du rapport et la sélection des parties prenantes. Cet expert des finances et du budget de l'État unanimement reconnu se trouve être un ancien haut fonctionnaire et un élu de la région Ile-de-France : à l'instar d'une grande partie des députés français, il a également occupé un mandat de maire dans une petite commune du sud de la région Ile-de-France et était particulièrement concerné, à ce titre, par les débats sur les transports



régionaux. Outre son expertise dans le domaine des finances et du budget de l'État, Gilles Carrez pouvait également compter sur de fortes connexions politiques et administratives dans la région et dans l'appareil d'État, notamment avec le ministère des finances et les administrations du logement et de l'urbanisme.

Carrez a stratégiquement utilisé la préparation du rapport (juin-septembre 2009) comme une opportunité pour mettre en place un groupe de travail plus important sur les transports dans la région de la capitale. Il s'est principalement appuyé sur l'expertise de l'administration régionale de l'État, ou DRIEA, qui avait été chargée de la préparation des anciens projets du SDRIF et avait été étroitement associée à la préparation du SDRIF 2008. Il a également mis en place deux groupes de travail : 1) un comité technique dans lequel il a invité des membres de l'administration centrale de l'État (budget, économie, développement durable et secrétariat de la région capitale), de l'administration locale de l'État (DRIEA), de l'administration régionale et du STIF ; 2) un comité de pilotage composé de députés des deux chambres et de plusieurs partis politiques, dont la plupart sont des élus de la région Ile-de-France - y compris de la ville de Paris - et qui ont également un mandat local (municipal ou départemental). Aucun représentant des opérateurs de transport (SNCF, RATP) n'a été invité à se joindre à la préparation du projet.

Le rapport Carrez était motivé par une raison principale : assurer des sources de financement durables pour les transports dans une perspective à long terme. Il confirme la nécessité de prendre en compte les coûts d'exploitation et de maintenance des infrastructures de transport plutôt que de se concentrer uniquement sur les nouveaux projets d'infrastructure. Il recommande de trouver une troisième voie entre les propositions de la Région Ile de France et du projet Blanc. Il combine la modernisation et le développement de capacités supplémentaires sur les réseaux existants, priorité du Conseil régional, avec la création d'un contournement ferroviaire circulaire afin d'accroître l'offre de transports publics dans la périphérie. Au lieu de favoriser un nouveau métro, il privilégie une solution mixte de tramways urbains, de tram-trains et de métro afin, d'une part, de tenir compte des contraintes et des préférences locales et, d'autre part, de couvrir les investissements et les coûts d'exploitation - soit un total de 43,2 milliards d'euros d'ici 2025. Contrairement à la proposition de Sarkozy de privilégier le partenariat public-privé ou la valeur foncière, il suggère de combiner un financement public de l'État et de la région (23%) avec une révision de la structure tarifaire afin d'augmenter la contribution des usagers (41%) et une révision du versement transport, une taxe locale prélevée sur le total des salaires bruts de tous les employés des entreprises de plus de neuf salariés, en substituant un calcul basé sur le chiffre d'affaires annuel des entreprises (36%).

Concernant plus spécifiquement le choix des instruments de la coopération entre l'État et la région, le rapport recommande d'utiliser les contrats de plan État-région (2007-2013 et 2014-2020) comme outil politique privilégié. Il suggère une approche en deux

étapes qui donnerait la priorité à la mise à niveau des investissements et à l'augmentation des interconnexions sur les nouvelles infrastructures. La liaison express Charles de Gaulle est abandonnée au profit, respectivement, du prolongement de la ligne 14 du métro et de la modernisation du RER B. En outre, il recommande de localiser la future ligne circulaire plus loin du centre de Paris que ne le suggère le rapport Blanc, notamment dans la partie est de la région, afin d'accroître l'impact sur la zone de la Grande couronne. Dans la mesure où il a produit ses propres estimations des coûts du projet du Grand Paris, y compris les coûts d'exploitation, le rapport Carrez a souligné publiquement le manque de connaissances et d'expertise en dehors de l'industrie des transports sur le calcul de la rentabilité des infrastructures existantes et prévues.

La proposition du rapport Carrez



Source: Carrez report, 2009.

Si le rapport Carrez ouvre la voie à un consensus politique entre l'État et la région, il reproduit également l'attitude des élites administratives de l'État opposées au leadership régional en matière de transport. Le rapport a également formulé plusieurs recommandations concernant la gouvernance des transports en Ile-de-France, avec la création d'une nouvelle entité, distincte du STIF, désormais présidé par le président de la région, afin de concevoir et de mettre en œuvre le projet de transport du Grand Paris. Il recommande également d'assurer une coopération accrue entre la RATP et

la SNCF pour les activités de recherche et développement d'une part, et dans le cadre de la gouvernance du projet d'autre part, tout en renforçant la concurrence entre elles<sup>4</sup>.

Le rôle du Parlement national dans l'aménagement des transports en Ile-de-France a été confirmé, cette fois de manière formelle, dans le cadre des débats sur la loi du Grand Paris en novembre 2009. La proposition du gouvernement ne s'est pas limitée aux questions de transport. Elle prévoyait également la création d'un niveau de gouvernement métropolitain dans le domaine de la planification du logement et du développement économique. Son examen a été soumis à une procédure accélérée, et a duré 8 mois. Il a eu lieu pendant la campagne électorale régionale de 2010, élection nettement remportée par la gauche. La proposition du gouvernement a été particulièrement contestée lors des discussions au Sénat et a nécessité la mise en place d'une commission mixte entre les deux chambres afin de parvenir à un consensus.

Les députés se sont appuyés sur le travail réalisé dans le cadre du rapport Carrez. Les parlementaires qui ont joué un rôle essentiel au cours de ce processus étaient soit d'anciens contributeurs au rapport Carrez, soit des élus de premier plan de la région Ile-de-France. Au sein de l'Assemblée nationale en particulier, ils ont contesté la proposition du gouvernement en s'appuyant sur l'alternative Carrez et sur l'accord conclu entre la Ville de Paris et la Région. A l'inverse, au Sénat, les intérêts locaux ont dominé les débats. Une commission mixte a finalement trouvé un compromis: le projet Blanc d'une ligne circulaire de 130 km de long reliant les grands centres stratégiques de développement économique existants et futurs a été adopté tout en devant être complété par la proposition Arc Express de la région, le tout devant être soumis à un grand débat public au cours duquel les deux projets seront examinés plus en détail afin de trouver un compromis.

En d'autres termes, la proposition Blanc n'a pas été rejetée mais l'alternative suggérée dans le rapport Carrez a été adoptée : les deux propositions ont été considérées comme complémentaires l'une de l'autre. Une nouvelle organisation - la Société du Grand Paris - a été créée afin de concevoir et de développer le projet de transport du Grand Paris ce qui écarte le Syndicats des Transports d'Ile de France présidé par la région. Ce dernier doit se concentrer sur la mise en œuvre des projets d'infrastructure visant à renforcer l'offre de transport locale, tandis que la nouvelle Société du Grand Paris est chargée de développer la nouvelle ligne de métro automatique autour de Paris). Cela confirme la forte ambiguïté qui caractérise les attitudes à l'égard du STIF et introduit une complexité supplémentaire dans le système de gouvernance des transports.

---

<sup>4</sup> par exemple le gouvernement a imposé une fusion des filiales d'ingénierie publique respectives des entreprises au sein du groupe Systra,

Même dans un contexte modifié où la SNCF est de plus en plus critiquée pour ses choix d'investissements et ses priorités, la stratégie privilégiée par l'État dans les relations SNCF-RATP reste dominée par une stratégie de "diviser pour régner" ou, selon une vision plus critique, par son incapacité à imposer un changement majeur.

Après la démission de Christian Blanc, le secrétariat d'État à la région de la capitale est démantelé au profit d'un ministère en charge de la politique de la ville et du Grand Paris. Maurice Leroy lance une série de négociations afin de trouver un terrain politique commun entre la région et l'État. Un accord formel est signé début 2011. Il confirme le soutien financier de l'État au projet de transport du Grand Paris, soit quelque 32,4 milliards d'euros de subventions aux investissements jusqu'en 2025, dont 20,5 milliards d'euros pour le projet de métro automatique. Elle a également confirmé le soutien de l'État au lancement des investissements dans les transports publics qui avaient déjà été inscrits dans le contrat de plan État-Région 2007-2013. Les entretiens avec les représentants des différents partis politiques confirment la filiation directe entre le travail réalisé lors du rapport Carrez pour aboutir à un accord, la capacité de Maurice Leroy à négocier les outils de mise en œuvre (calendrier, financement et outils réglementaires), et enfin, la commission d'enquête parlementaire 2011-2012 sur la mise à niveau du RER.

Le Grand Paris Express est alors mis sur les rails comprenant à la fois les priorités de Blanc (par exemple la desserte du plateau de Saclay) et les priorités de la Région Ile de France (par exemple la boucle du Val de Marne).

## **Conclusion**

Paris s'est longtemps enorgueilli d'un très bon système de transport public mais à l'échelle de la région parisienne, la médiocrité du système de transport public, et les embouteillages révélaient un échec de gouvernance qui a eu de lourdes conséquences pour la vie de millions d'habitants de la région Ile de France.

L'émergence d'un mode de gouvernance est étroitement liée aux négociations qui ont eu lieu entre les différents niveaux de gouvernement, les partis politiques et les sphères techniques.

Cette concurrence entre les différents niveaux de gouvernement et les formes de leadership a conduit à la fois à l'innovation, à des investissements massifs et progressivement à des formes efficaces d'action collective, à des changements progressifs et à la mise en place d'un système de transport public de grande envergure.

Ce cas des transports dans la région Ile de France, et plus précisément du Grand Paris Express, Ile-de-France est un cas d'initiatives politiques conflictuelles, de mécanismes de résolution des conflits dans un contexte de décentralisation, de métropolisation et de concurrence urbaine à long terme. C'est un cas d'organisation incrémentale d'un peu de gouvernance via un projet de transport ambitieux mis en œuvre et de concurrence politique conduisant à des ajustements progressifs et, un jour, malgré des hauts et des bas budgétaires, à des résultats très importants en termes de transport urbain public, à un coût élevé.

Les expérimentations en matière de politique des transports résultent de politiques qui sont testées et révisées à la lumière d'expériences de première main (Sabel et Zeitlin, 2012). L'expérimentation est souvent liée à l'introduction d'une innovation technique, d'un nouveau mode de transport, ou à l'expérimentation d'un nouvel outil à petite échelle. Elle nécessite une direction forte et une certaine autonomie dans la manière dont les ressources politiques sont combinées stratégiquement entre les différents niveaux et lieux. Dans le passé, cette dynamique politique a parfois conduit à des résultats importants mais aussi à des « grandes catastrophes de planification » (Hall, 1982).

Cette forme d'élaboration des politiques n'exige pas nécessairement une forte coopération entre les différents niveaux de gouvernement, mais plutôt des coalitions et des alliances politiques autour d'un projet. Elle exige une mobilisation politique en termes de discours, d'outils de communication et d'information.

Pour conclure, il faut aussi se rappeler que dans le domaine des transports, le gouvernement gouverne mais sans doute de moins en moins ou différemment. Les entreprises privées et les acteurs économiques développent de nouveaux services de transport comme par exemple la décision d'Easyjet d'ouvrir une liaison directe par bus avec l'aéroport Charles de Gaulle, le développement de sociétés de transport privées comme Uber ou Captain, sans parler de nouvelles formes comme les 20.000 trottinettes apparues sur les trottoirs de Paris et progressivement régulées. En d'autres termes, la structuration des compétences et des pouvoirs régionaux dans le domaine des transports et de la mobilité n'a pas automatiquement conduit à renforcer le rôle du STIF et celui de la Région, confirmant ainsi la portée limitée du mode de gouvernance qui a émergé lors des débats sur le projet de transport du Grand Paris.

## Bibliographie

Auzannet, P. (2018) *Les secrets du Grand Paris: zoom sur un processus de décision publique*. Hermann Éditeurs.

Banister D., *Unsustainable transport*, London, Routledge, 2005.

Beaucire F., (1988), Les transports collectifs devant l'extension des banlieues et l'essor de la mobilité citadine, in Fourcaut, A., *Un siècle de banlieue parisienne : 1859-1964*, Paris, L'Harmattan, p. 81-99.

Beaucire, F., & Drevelle, M. (2013). « Grand Paris Express »: un projet au service de la réduction des inégalités d'accessibilité entre l'Ouest et l'Est de la région urbaine de Paris? ». *Revue d'Economie Regionale Urbaine*, (3), 437-460.

Bezes, P., & Le Lidec, P. (2010). L'hybridation du modèle territorial français. *Revue française d'administration publique*, (4), 919-942.

Blanc, C. *Le Grand Paris Du XXIe Siècle*. Paris: le Cherche midi

Boy, D., Brugidou, M., Halpern, C., & Lascoumes, P. (2012). *Le Grenelle de l'environnement: Acteurs, discours, effets*. Armand Colin.

Caralp-Landon, R. (1983). » Choix des infrastructures lourdes de transport en milieu urbain et périurbain: l'exemple de la région Ile-de-France ». *Géocarrefour*, 58(1), 7-18.

Carrez Gilles 2009, Financement du projet de transport, Rapport Assemblée nationale CDC, 2010, Les transports ferroviaires régionaux en Ile-de-France, <http://www.ccomptes.fr/Publications/Publications/Les-transports-ferroviaires-regionaux-en-Ile-de-France>, CNDP 2011, Compte-rendu du débat sur l'arc express / Bilan du débat sur l'arc express

Combes, F., & van Nes, R. (2012). A simple representation of a complex urban transport system based on the analysis of transport demand: the case of Region Ile-de-France. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 48, 3030-3039.

Davis, D. E., & Altschuler, A. (Eds.). (2018). *Transforming Urban Transport*. Oxford University Press.

Delpirou A., Les transports, ressort et levier de la construction métropolitaine ?. Une approche comparée Paris – Lyon – Marseille », *Métropolitiques*, 24 septembre 2014

Desjardins, X., Douay, N., & Gagnière, V. (2012). Évolution des schémas, permanence des tracés: la planification de la région parisienne au prisme des réseaux ferroviaires. *Géocarrefour*, 87(2), 209-224.

Dupuy G., Gely C. et Offner J-M., 1991, « RER et interconnexions : les vertus d'un réseau hybride », Flux, n° 2, automne, Paris, p. 83-91.

Esprit. *Les chantiers du Grand Paris*. Esprit (1940). 2008:60-194

Estèbe, P. Le Galès, P. « La métropole parisienne : à la recherche du pilote ? », *Revue française d'administration publique*, n° 107, 2003, pp. 345-356.

Findeisen, F., Forthcoming 2021, "Financing the Northern Line Extension: the Politics of Governing Greater London", *Territory, Politics and Governance*

Gerondeau, C., (2003) *La saga du RER et le maillon manquant*, Presses de l'École nationale des Ponts et Chaussées

Gilli F., Offner J.M., *Paris, métropole hors les murs*, Paris, Presses de Sciences Po, 2009

Goldberg Daniel, 2012, Rapport de la commission d'enquête relative aux modalités, au financement et à l'impact sur l'environnement du projet de rénovation du réseau express régional d'Île-de-France,

Hall P. *Great planning disasters*, Berkeley, University of California Press 1982.

Halpern, C. (2010). Governing despite its instruments? Instrumentation in EU environmental policy. *West European Politics*, 33(1), 39-57.

Halpern, C., & Le Galès, P. (2019). From city streets to metropolitan scale in Paris and the Île-de-France Region in Davis, D. E., & Altschuler, A. (Eds.). (2018).

*Transforming Urban Transport*. Oxford University Press

Île-de-France, C. E. S. R. (2003). *Le financement des transports de la région Île-de-France, perspective à moyen terme*.

Larroque D., Margairaz M., Zembri P., 2002, *Paris et ses transports. XIXe-XXe siècles. Deux siècles de décision pour la ville et sa région*, Paris, Éditions Recherches.

Le Galès, P. (2006). « Les deux moteurs de la décentralisation. Concurrences politiques et restructuration de l'État jacobin ». in Culpepper, P., Hall, P., Palier, B., dir., *La France en mutation, 1980-2005*, 303-341.

Le Galès, Patrick, and Dominique Lorrain. "Gouverner les très grandes métropoles?." *Revue française d'administration publique* 3 (2003): 305-317.

Le Lidec, P. (2007). « Le jeu du compromis: l'Etat et les collectivités territoriales dans la décentralisation en France ». *Revue française d'administration publique*, (1), 111-130.

Le Lidec, P. (2020). « Entre desserrement et resserrement du verrou de l'État ». *Revue française de science politique*, 70(1), 75-100.

Lorrain, D. (2011). Dir., *Métropoles XXL en pays émergents*. Presses de Sciences Po.

Mboumoua, I. (2017). Revisiting the growth coalition concept to analyse the success of the Crossrail London megaproject. *European Planning Studies*, 25(2), 314-331.

Merlin Pierre. *Les Transports En Région Parisienne*. Paris: La Documentation française; 1997.

Offner, J. M. (1993). Les « effets structurants » du transport: mythe politique, mystification scientifique. *L'espace géographique*, 233-242.

Offner J.-M., 1998, Le tramway Saint-Denis–Bobigny entre enjeux et usages. La décision à l'épreuve du territoire, *Annales de la recherche urbaine*, Vol. 89-90, p. 136-144.

Orfeuil J.P. and Wiel M., 2012, *Grand Paris. Sortir des illusions, approfondir les ambitions*, Paris, Scrineo.

Passalacqua A. (2011) *L'autobus et Paris: histoire de mobilités*. Paris, Économica

Pike, A., O'Brien, P., Strickland, T., & Tomaney, J. (2019). *Financialising city statecraft and infrastructure*. Edward Elgar Publishing.

Sabel, C., and Zeitlin, J., *Experimentalist governance*, in D. Levi-Faur (ed.), *The Oxford Handbook of Governance*, Oxford, Oxford University Press (2011).

Sfez L., *Critique de la décision*, Paris PUF, 1981

Zylberberg, Laurent. *De la région de Paris à l'Île-de-France: construction d'un espace politique*. Diss. Paris, Institut d'études politiques, 1992.

Zembri, G. "Infrastructures de transport hybrides : quelques enseignements pour la planification. Le cas de la ligne de métro automatique Météor à Paris", Belgeo : *Revue Belge de Géographie*. 2012:197-210.



## **Sites web**

IAU Ile de France <http://www.iau-idf.fr/>

OMNIL <http://www.omnil.fr/>

Plan de déplacements urbains Ile de France: <http://pdu.stif.info/>

RATP <http://www.ratp.fr/fr/>

Société du Grand Paris <http://www.societedugrandparis.fr/#actualites/actualites-slide2>

STIF <http://www.stif.org/>

Ville de Paris <http://www.paris.fr/>