



Perspectives **Bassin parisien**

7 engagements des Régions pour un Bassin parisien attractif, durable et solidaire



Le Bassin parisien en 2009 : portrait chiffré

	total Bassin parisien	part Bassin parisien/France
Surface totale (km ²)	189 738	28 %
Population 2006 (hab.)	24 672 237	38 %
PIB (millions d'€) 2007	902 843	48 %
Demandeurs d'emploi au 31/12/07	824 414	37 %
Emploi salariés et non salariés au 31/12/07	11 211 900	43 %
Émissions de gaz à effet de serre (2000, en milliers tonnes équivalent CO ₂)	244 288	38 %
Administration		
Nombre de communes	14140	39 %
Nombre d'intercommunalités	913	35 %
Nombre de départements	35	35 %
Nombre de régions	8	36 %
Trafic portuaire		
Millions de tonnes de marchandises en 2006	219,5	65 %
Trafic aéroportuaire		
Nombre de passagers en 2007	91 069 612	63 %
Fret (tonnes) en 2007	1 581 909	86 %
Tourisme		
Courts séjours	33 100 000	41 %



réambule

Vers une stratégie de développement et d'affirmation du Bassin parisien

C'est pour développer et renforcer les coopérations interrégionales que nous avons décidé, le 23 janvier 2008, en qualité de présidents des Régions du Bassin parisien (comprenant les régions de Picardie, Haute-Normandie, Basse-Normandie, Pays de la Loire, Centre, Bourgogne, Champagne-Ardenne et Île-de-France), d'instituer une conférence permanente des présidents de Régions du Bassin parisien.

Le Bassin parisien **constitue un espace de coopération que nous devons promouvoir.**

L'objet du cadre de référence stratégique est de fonder une nouvelle dynamique du Bassin parisien, qui s'inscrive à l'échelle européenne et qui respecte l'équilibre des territoires. Ce cadre n'a néanmoins pas l'ambition de se substituer aux documents de planification comme les SRADT, SRDE et le SDRIF que chacune des Régions a élaborés, mais d'être l'exposé synthétique d'une vision commune.

Il est également la marque du degré de maturité atteint par nos collectivités régionales, à la fois pour la maîtrise de leur destin et dans leur rapport à l'État et à l'Union européenne, en ne se bornant pas à une attitude revendicative mais proposant d'agir en commun, suivant une démarche coordonnée pour traduire cette volonté en projets. Il est aussi représentatif d'une nouvelle étape de notre approche collective et n'aborde, de ce fait, qu'une partie des domaines d'intervention qui relèvent des compétences qui nous ont été dévolues.

Nous avons donc souhaité **l'élaboration d'un cadre de référence stratégique pour éclairer nos choix et mettre en œuvre les orientations stratégiques de notre développement durable commun.**

Le cadre de référence stratégique doit permettre :

- d'exprimer une position collective des Régions du Bassin parisien en réponse aux orientations communautaires sur la cohésion territoriale ;
- d'afficher une stratégie de développement cohérente à l'échelle nationale, en direction de l'État et des autres régions engagées dans les processus de coopération ;
- de donner corps et cohérence, à l'échelle du Bassin parisien, aux ambitions et objectifs déclinés dans les contrats de projets État-Régions, les schémas régionaux d'aménagement du territoire ou le schéma directeur de la région Île-de-France ;
- de rechercher une économie d'échelle entre nos régions en mutualisant les projets interrégionaux communs ;
- de clarifier nos perspectives vis-à-vis de nos partenaires publics (conseils généraux, EPCI, communes) et privés ;
- de présenter les principaux axes collaboratifs et fédérateurs des régions.

Son objectif est de définir une stratégie de développement équilibrée et durable des huit Régions du Bassin parisien pour valoriser, par la coopération interrégionale, nos atouts et nos complémentarités.

Le cadre de référence stratégique du Bassin parisien se structure autour de 7 principaux engagements visant à doter durablement le Bassin parisien des moyens d'agir structurellement en commun :

1. ouvrir le Bassin parisien aux échanges maritimes internationaux ;
2. renforcer l'accessibilité au réseau LGV européen et aux plates-formes aéroportuaires d'Île-de-France ;
3. faciliter les déplacements au sein du Bassin parisien ;
4. encourager un Bassin parisien plus équilibré ;
5. promouvoir des stratégies communes d'innovation et de développement économique ;
6. valoriser les continuités écologiques ;
7. permettre la mise en œuvre des engagements.

Sommaire

Introduction p. 4



- 1. Ouvrir le Bassin parisien aux échanges maritimes internationaux p. 8**
Valoriser la position d'interface maritime et développer les ports du Havre, de Rouen et de Nantes Saint-Nazaire p. 8
Organiser le transport de fret à l'échelle du Bassin parisien p. 9
Impulser une stratégie logistique à l'échelle du Bassin parisien p. 10



- 2. Renforcer l'accessibilité au réseau à grande vitesse européen et aux plates-formes aéroportuaires d'Île-de-France p. 11**
Atténuer les inégalités d'accessibilité au réseau à grande vitesse p. 11
Intégrer les métropoles du Bassin parisien au réseau LGV et renforcer leurs accessibilités au hub francilien p. 12



- 3. Faciliter les déplacements au sein du Bassin parisien p. 13**
Organiser le transport ferroviaire entre les régions du Bassin parisien et l'Île-de-France p. 13
Mettre en œuvre une stratégie aéroportuaire pour le Bassin parisien p. 14



- 4. Encourager un Bassin parisien plus équilibré p. 15**
Atténuer le creusement des inégalités démographiques p. 15
Développer un espace solidaire p. 17



- 5. Promouvoir des stratégies communes d'innovation et de développement économique p. 18**
Optimiser les complémentarités pour une meilleure coordination et une valorisation des moyens p. 18
L'exemple de la filière touristique : devenir un territoire d'expérimentation pour le développement durable du tourisme et des loisirs p. 19



- 6. Valoriser les continuités naturelles p. 20**
Maintenir et restaurer les continuités écologiques p. 20
Gérer durablement les ressources p. 21

Carte de synthèse p. 22



- 7. Permettre la mise en œuvre des engagements p. 23**
Promouvoir un dispositif de gouvernance simple et efficace p. 23
Assurer les moyens financiers et techniques nécessaires p. 24

Introduction

Fort de 25 millions d'habitants, à l'interface des dynamiques de l'Est européen et des façades maritimes de la Manche, de l'Atlantique et de la Méditerranée via le couloir Saône-Rhône, le Bassin parisien dispose de nombreux atouts pour s'inscrire durablement dans l'internationalisation des flux économiques.

Face aux dynamiques socio-économiques qui dessinent le contour d'immenses régions métropolitaines facteurs d'attractivité et de compétitivité des territoires, nous souhaitons renforcer et affirmer la place du Bassin parisien à un niveau européen et mondial⁽¹⁾. L'émergence des mégarégions semble interroger une nouvelle géographie urbaine mondiale et encourage à la constitution d'espace de coopération interrégional.

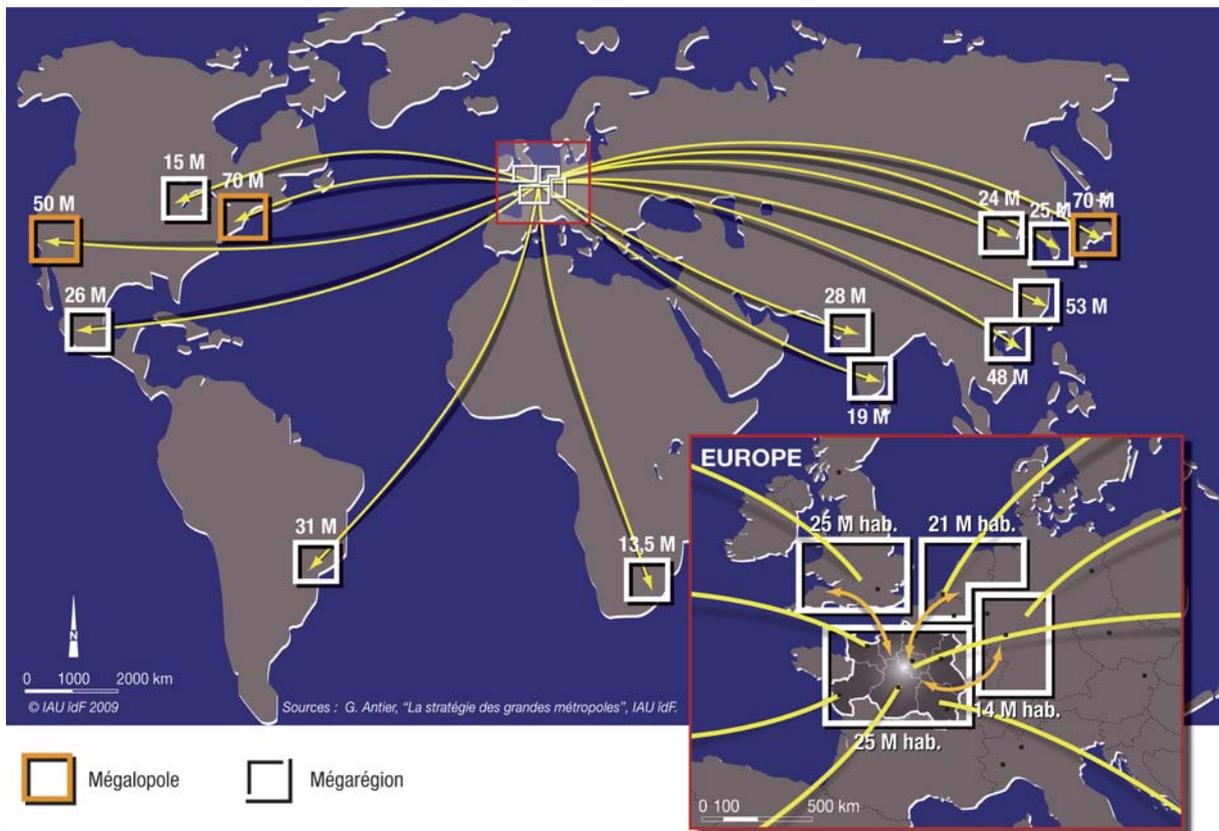
Conscientes qu'elles sont confrontées à des enjeux similaires dans une Europe qui s'élargit inexorablement à l'est, les régions du Bassin parisien (Basse-Normandie, Bourgogne, Centre, Champagne-Ardenne, Haute-Normandie, Île-de-France, Pays de la Loire et Picardie) doivent mettre en commun leurs énergies pour construire une vision partagée de cet espace

de vie de 25 millions d'habitants et dégager des perspectives communes de développement.

Cette association est d'autant plus nécessaire que le Bassin parisien se situe à l'écart des grandes routes commerciales et de l'espace humainement très dense constitué par l'Allemagne rhénane, la Belgique, les Pays-Bas et le sud-est de l'Angleterre. Les régions du Bassin parisien courent le risque, à plus ou moins long terme, d'une marginalisation économique et démographique dans l'espace communautaire.

(1) La carte ci-dessous permet de repérer le Bassin parisien dans l'ensemble des mégarégions. La mégarégion est définie au plan démographique (10 à 50 millions d'habitants) et spatial : un territoire associant une ou deux métro / mégapoles avec un archipel urbain complexe de pôles secondaires (ce qui exclut les mégapoles « isolées »). La mégarégion est structurée par des flux (emplois, navettes internes...) et une organisation du territoire qui lui confère une certaine logique interne de Bassin.

Les mégarégions dans le monde (en millions d'habitants)



Nous sommes convaincus que l'affirmation internationale et européenne de nos métropoles, par la constitution d'un espace de coopération efficace, nous permettra un positionnement à l'échelle des plus grandes régions économiques mondiales.

Cette approche européenne et internationale semble indispensable pour que nos collectivités soient en mesure de répondre aux défis du développement durable.

Dans un contexte mondialisé, le Bassin parisien doit contribuer au positionnement des régions dans un environnement articulé autour de réseaux internationaux et européens. Il doit être en mesure de rivaliser et de travailler avec les espaces de coopération interrégionaux déjà constitués (Arc Atlantique, Arc Manche...), auxquels certaines des régions du Bassin parisien appartiennent. Promouvoir et inscrire le Bassin parisien à une échelle internationale et européenne dans le cadre d'un développement équilibré et solidaire est pour nous une priorité.

Dans le cadre des futures programmations communautaires et nationales, il est donc indispensable, à l'instar de l'Arc Atlantique, que le Bassin parisien gagne en visibilité au niveau de l'Union européenne.

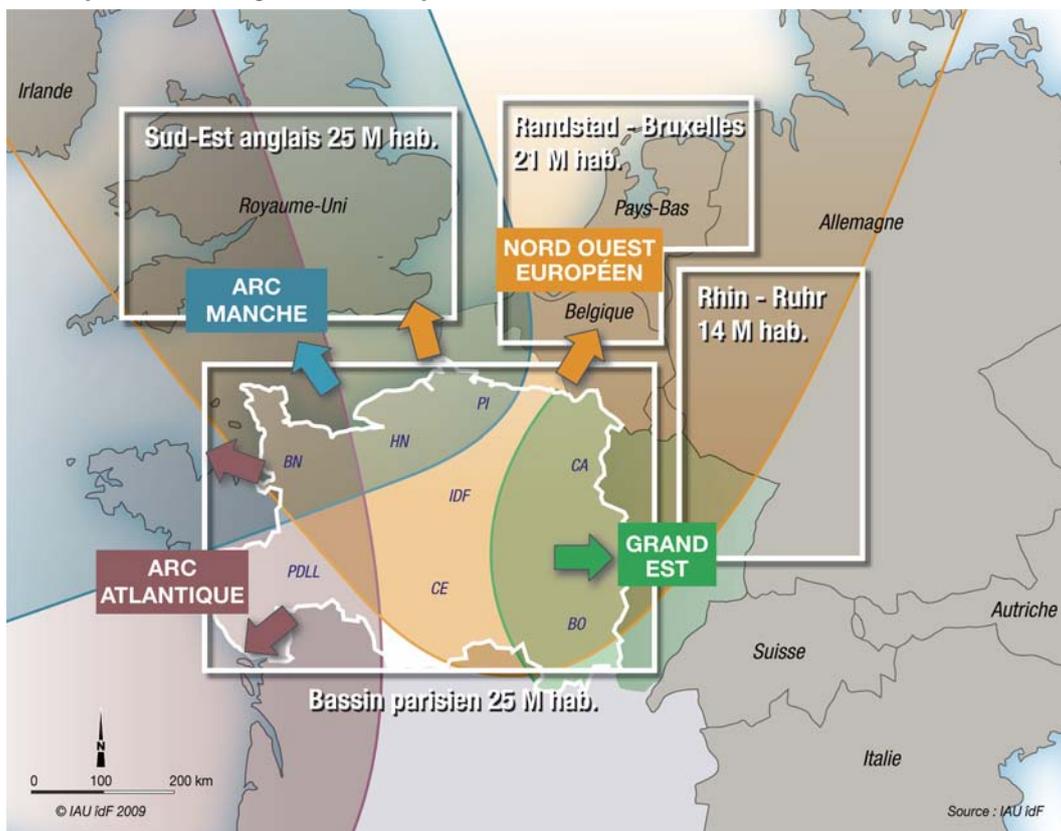
C'est autour de ces partenariats renouvelés et originaux entre les acteurs régionaux que nous devons favoriser, à terme, l'élaboration d'une stratégie de développement du Bassin parisien cohérente à l'échelle européenne et nationale.

Nous devons construire ensemble un avenir commun qui puisse répondre aux enjeux économiques, sociaux et environnementaux du XXI^e siècle déclinés dans ce cadre de référence stratégique.

Favoriser et développer les coopérations en mutualisant nos moyens et nos connaissances pour porter des projets à une dimension interrégionale est pour nous impératif.

C'est dans cette perspective que nous nous engageons à valoriser les solidarités et les complémentarités interrégionales au-delà de nos limites administratives.

Les coopérations interrégionales en Europe





1 Ouvrir le Bassin parisien aux échanges maritimes internationaux

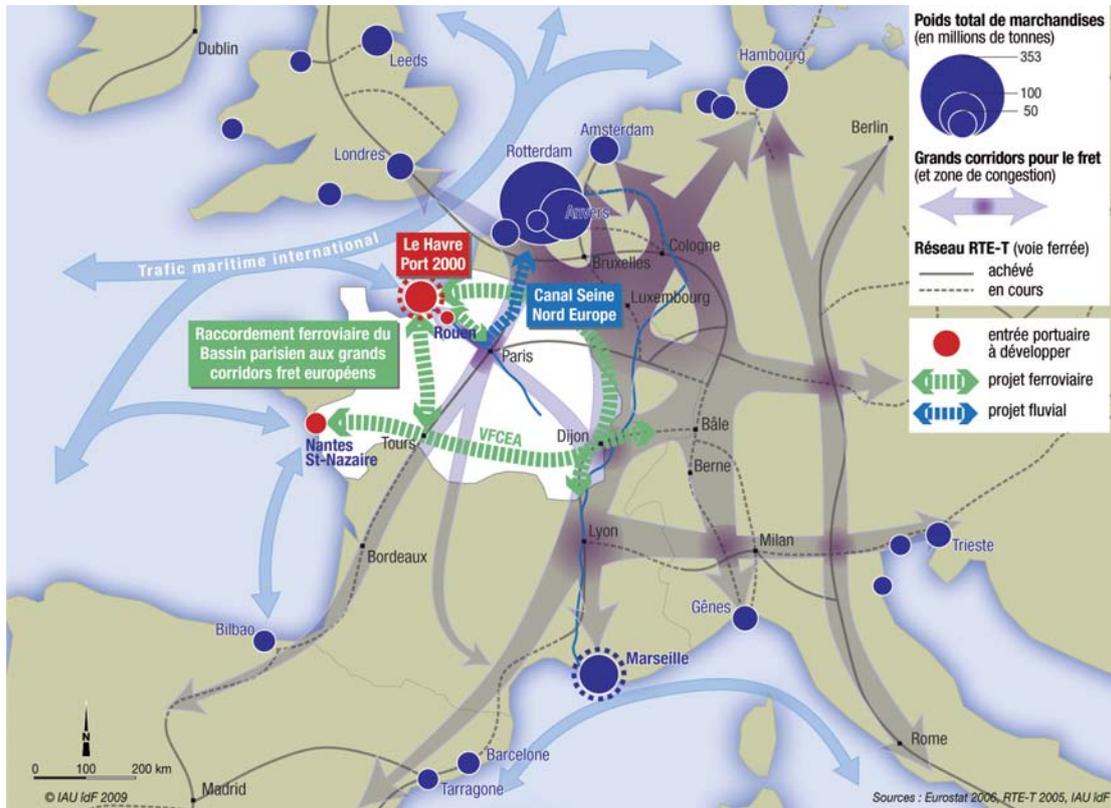
Valoriser la position d'interface maritime et développer les ports du Havre, de Rouen et de Nantes Saint-Nazaire

Les échanges maritimes concentrent 85 % du trafic mondial des marchandises. En Europe, l'immense majorité des flux de marchandises, en provenance principalement d'Asie et d'Amérique du Nord, transite par les ports de la rangée Nord (Rotterdam, Anvers, Hambourg...), qui captent près de 65 % du trafic de conteneurs à destination du continent européen. Pour répondre à cette forte polarisation des échanges, des axes lourds de trans-

ports massifiés se sont constitués, que des plates-formes de distribution d'envergure européenne structurent.

Mais cette organisation connaît de nombreuses limites. Les infrastructures desservant les ports du Nord saturent et de nombreuses zones de congestion apparaissent dans la Randstad, en Île-de-France, ainsi que dans la Manche qui concentre 20 % du trafic mondial, rendant ainsi de plus en plus difficile la circulation des biens sur le continent européen.

Valoriser les portes d'entrée maritimes



Engagements

Le positionnement géographique du Bassin parisien, à l'interface de l'espace Manche et de l'espace Atlantique, lui confère une ouverture maritime internationale incontestable que nous voulons affirmer et promouvoir. Le développement de Port 2000, au Havre, pourrait apparaître pertinent pour l'Union européenne, dans le cadre de la circulation de ses marchandises, et permettrait un rééquilibrage européen dans la redistribution des flux en devenant un outil transcontinental de premier rang (objectif de 6 millions d'EVP (équivalent vingt pieds) à l'horizon 2020 contre 2,6 aujourd'hui). Pour répondre à ces flux supplémentaires, Le Havre devra développer sa trimodalité.

Aussi, nous coordonnerons nos actions pour que Port 2000 devienne la véritable porte d'entrée maritime du Bassin parisien. Le canal Seine-Nord offrira une ouverture supplémentaire au Bassin parisien, facilitant ainsi le transit des marchandises en provenance du Havre, mais aussi des ports de la rangée Nord. Dans la perspective de la réalisation du canal Seine-Nord Europe, nous nous engageons à soutenir le port du Havre pour qu'il bénéficie pleinement de cette nouvelle infrastructure. Le port de Nantes Saint-Nazaire constituera la porte atlantique du Bassin parisien et accompagnera l'afflux de marchandises.

Pistes d'actions

- Développer les capacités d'accueil du port du Havre pour conforter son rôle de porte maritime principale du Bassin parisien et intégrer les flux logistiques européens dominants.
- Renforcer le transport ferroviaire et fluvial à une échelle européenne depuis le Bassin parisien.
- Anticiper et accompagner la réalisation du canal Seine-Nord en développant notre savoir-faire fluvial (renouvellement de la batellerie, formation des hommes...) en veillant parallèlement au développement du port du Havre.
- Participer à la conférence interrégionale portuaire de l'axe Seine, afin de coordonner les stratégies adoptées par les ports maritimes du Havre, de Rouen et de Paris.
- Favoriser la mise en œuvre de programmes d'infrastructures destinés à positionner le sud-est du Bassin parisien comme porte d'entrée pour les flux en provenance d'Europe du Sud.
- Développer la plate-forme de Pagny comme « avant-port » de Marseille.
- Soutenir le développement des autoroutes de la mer.

Ouvrir le Bassin parisien
aux échanges maritimes internationaux **1**

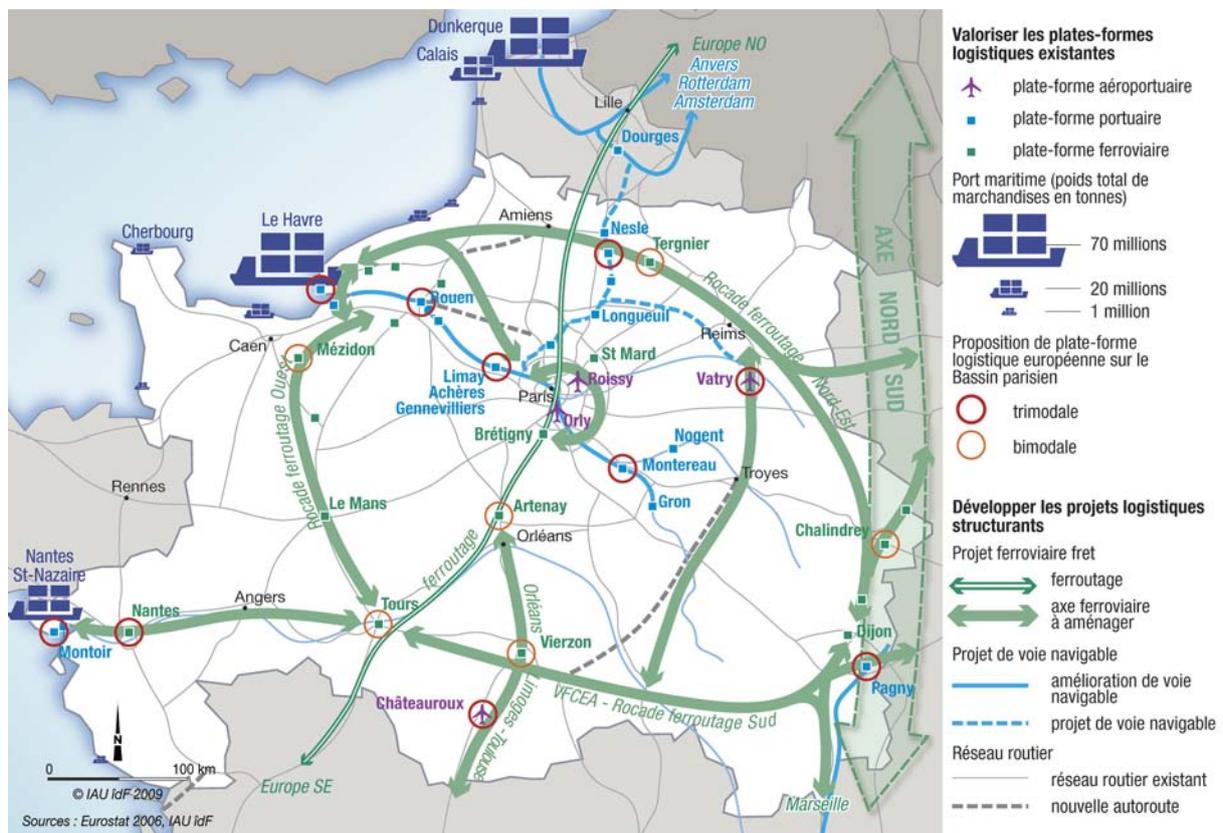
Organiser le transport de fret à l'échelle du Bassin parisien

Le Bassin parisien constitue une aire de consommation (25 millions d'habitants) et de production de premier plan en Europe (48 % du PIB national). Contrairement aux autres grands ports de la rangée Nord où la part des modes fluviaux et ferroviaires est significative (de l'ordre de 40 % à Anvers et Rotterdam), les ports du Bassin parisien restent très majoritairement desservis par la route, ce qui les pénalise incontestablement sur un plan économique et environnemental.

Dans le même temps, la concentration des grands prestataires logistiques

autour des ports du Nord, combinée au coût du foncier et à la saturation progressive des réseaux orientés nord-sud, pourrait favoriser, notamment en cas d'ouverture du canal Seine-Nord Europe, l'implantation de centres logistiques trimodaux dans le nord de la France et dans le Bassin parisien. Le développement d'une porte maritime sur un axe est-ouest peut, pour un coût inférieur à la poursuite de la mise en place d'infrastructures lourdes sur les axes historiques nord-sud en phase de saturation, apparaître utile pour l'Union européenne dans le cadre de la circulation de ces marchandises.

Organiser le transport de fret dans le Bassin parisien



Engagements

Le Bassin parisien doit anticiper cette dynamique et accueillir sur son territoire les nouvelles plates-formes structurantes des grandes chaînes logistiques. Dans cette perspective, il est nécessaire de mettre en œuvre une stratégie spatiale du transport logistique à travers l'aménagement de plates-formes multimodales de rayonnement européen et la réalisation du contournement de l'Île-de-France pour le transport de fret. Nous voulons développer dans le Bassin parisien un transport de marchandises qui soit maillé et durable, s'appuyant sur le développement des axes ferroviaires et fluviaux. Les plates-formes trimodales devront relayer efficacement la circulation des marchandises en provenance et/ou à destination des ports du Bassin parisien, à partir d'une offre compétitive, cohérente et valorisante pour les territoires.

Pistes d'actions

- Aménager le contournement fret ferroviaire du Bassin parisien (maillon Ouest du réseau européen de transport de fret) / améliorer les dessertes ferrées de Port 2000, en lien avec la mise en place du contournement de l'Île-de-France et la levée des goulets d'étranglement de la ligne Le Havre–Rouen–Paris.
- Mettre à l'étude l'autoroute ferroviaire Europe du Nord - Bassin parisien qui se prolongera vers la péninsule ibérique.
- Appuyer le projet Voie Ferrée Centre Europe Atlantique (VFCEA) permettant la desserte ferroviaire de Nantes Saint-Nazaire et améliorant les connexions avec les corridors logistiques de l'Est.
- Faciliter l'aménagement de plates-formes trimodales de rayonnement européen.
- Développer l'accès ferroviaire aux aéroports à vocation fret affirmée.
- Faciliter les coopérations entre les ports maritimes et fluviaux.
- Développer des formations de l'enseignement supérieur en logistique en s'appuyant, notamment, sur l'Institut supérieur d'études logistiques (ISEL) basé au Havre.

1 Ouvrir le Bassin parisien
aux échanges maritimes internationaux

Impulser une stratégie logistique à l'échelle du Bassin parisien

Au cours des vingt-cinq dernières années, les implantations logistiques se sont caractérisées par un fort développement dans les régions du Bassin parisien. Pour autant, faute d'une prise en compte suffisante de cette évolution dans les politiques d'aménagement, les implantations se sont souvent faites au gré des opportunités foncières sans qu'une réflexion relative à une organisation spatiale et fonctionnelle de la logistique répondant à une stratégie d'ensemble ne soit engagée.

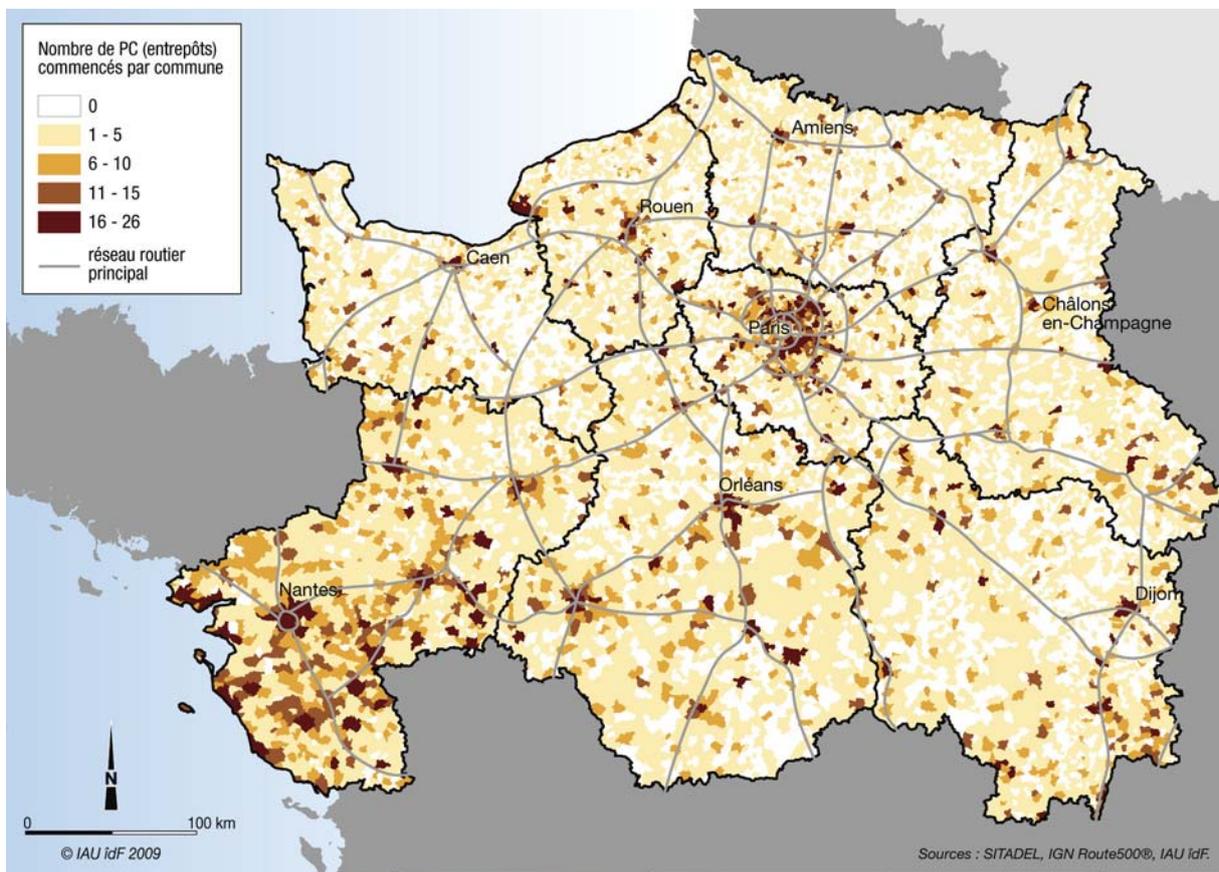
Pour faciliter l'offre d'accueil, il faudra s'orienter vers des sites où l'on trouve à la fois des bâtiments abritant des fonctions purement logistiques et des bâtiments (de plus petite surface et offrant un ratio d'emplois/m² plus élevé) abritant des fonctions de production industrielle qui préfigurent ce que

seront demain les « sites de services multimodaux et d'échanges⁽²⁾ ». Il s'agit de sites organisés et gérés par une structure spécifique, bien reliés au fer et/ou à la voie d'eau, dédiés aux services aux marchandises (production et post-production, logistique...) et aux besoins des entreprises qui les assurent. C'est sur cette base qu'il est nécessaire de construire une offre compétitive, cohérente et valorisante pour les territoires.

Certains sites multimodaux à vocation nationale et européenne de plusieurs centaines d'hectares devront être aménagés en lien avec les grandes portes d'entrée maritimes et positionnés sur les grands corridors de fret existants ou en émergence. Les relations fonctionnelles entre ces sites et les plateformes régionales devront être précisées.

(2) L'impact des sites logistiques en Île-de-France (avril 2009), IAU IdF, Lydia Mykolenko et Corinne Ropital.

Les permis de construire (entrepôts) commencés dans les communes du Bassin parisien entre 1980 et 2005



Engagements

Éviter la dispersion de l'offre logistique nécessite que nous engagions une réflexion à l'échelle du Bassin parisien visant à proposer conjointement des sites à privilégier. Organiser et structurer cette activité à une échelle interrégionale est la condition *sine qua non* pour une maîtrise plus efficace de l'étalement et de la diffusion des surfaces logistiques sur nos territoires. Pour répondre à cet enjeu, nous voulons consolider nos partenariats régionaux et mettre en œuvre une stratégie complémentaire dans une perspective d'aménagement et de développement durable. Nous souhaitons promouvoir un réseau logistique exemplaire et cohérent à l'échelle du Bassin parisien.

Pistes d'actions

- Confirmer et mettre en œuvre une stratégie partenariale sur la logistique à l'échelle du Bassin parisien (chambres consulaires, État, collectivités locales, experts, entreprises...).
- Réaliser un schéma des parcs et zones d'activités logistiques hiérarchisées assorti d'une charte des implantations logistiques sur le Bassin parisien.
- Constituer un observatoire interrégional des implantations et des projets logistiques.
- Encourager la réalisation de sites de services multimodaux et d'échanges.

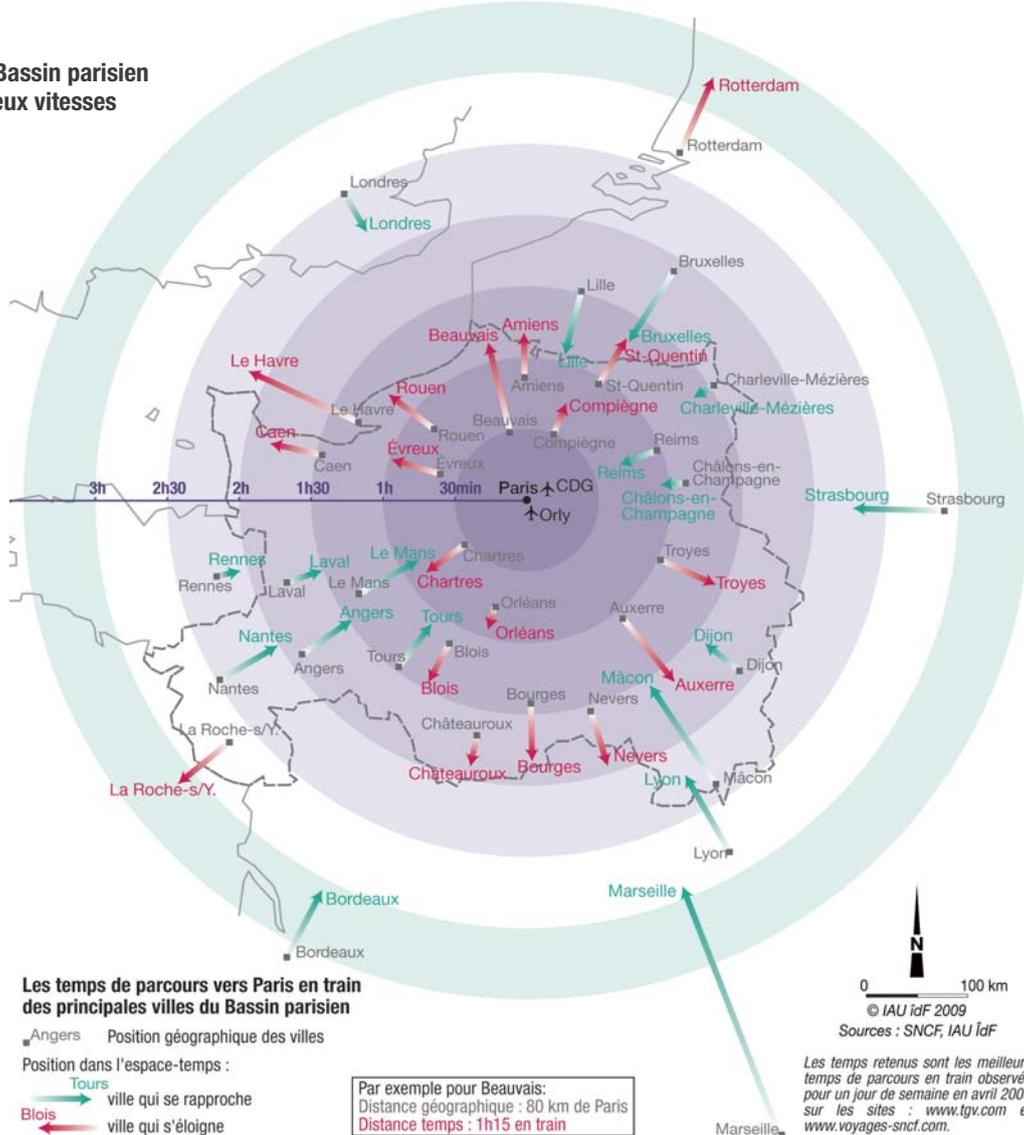
2 Renforcer l'accessibilité au réseau LGV européen et aux plates-formes aéroportuaires d'Île-de-France

Atténuer les inégalités d'accessibilité au réseau à grande vitesse

L'analyse de l'accessibilité à la métropole parisienne fait ressortir des inégalités territoriales importantes. Le Bassin parisien semble parfois s'étirer sous l'effet des distances-temps. Depuis les villes de Londres, de Strasbourg

et de Lyon, la métropole parisienne est accessible aussi rapidement que depuis la ville du Havre. Ces effets de rapprochement induits par les liaisons TGV marginalisent les territoires moins bien desservis et parfois plus proches géographiquement.

Un Bassin parisien à deux vitesses



Engagements

Nous voulons que la réalisation des infrastructures permettant l'accès des villes du Bassin parisien aux lignes à grande vitesse soit effective. Les faisceaux Nord-Ouest et Sud, comprenant la Basse-Normandie, la Haute-Normandie, la Picardie et la région Centre devront faire l'objet d'une attention particulière. Parallèlement, les programmes d'infrastructures des lignes à grande vitesse qui desservent les faisceaux Sud-Ouest et Est devront être finalisés et leur niveau de services amélioré.

Pistes d'actions

- Promouvoir la LGV normande et/ou la liaison à haute performance ferroviaire vers les Normandie ainsi que ses interconnexions.
- Confirmer l'inscription des liaisons TGV vers l'est (branche Ouest de la LGV Rhin-Rhône), le sud de la France (Paris-Orléans-Clermont-Lyon) et leur raccordement à l'axe POLT (Paris-Orléans-Limoges-Toulouse).
- Obtenir l'inscription au schéma national TGV d'une liaison LGV Beauvais-Amiens-Tunnel sous la Manche.
- Accélérer le rythme des investissements pour améliorer rapidement les liaisons interrégionales, en particulier l'électrification de la ligne Paris-Troyes et l'axe Paris-Mulhouse, indispensable au désenclavement du sud de la région Champagne-Ardenne.

2 Renforcer l'accessibilité au réseau LGV européen et aux plates-formes aéroportuaires d'Île-de-France

Intégrer les métropoles du Bassin parisien au réseau LGV et renforcer leurs accessibilités au hub francilien

L'inégalité d'accès des villes du Bassin parisien au réseau LGV européen ainsi qu'aux plates-formes aéroportuaires de Roissy et d'Orly accroît les disparités territoriales et porte atteinte à l'attractivité de l'ensemble du Bassin parisien.

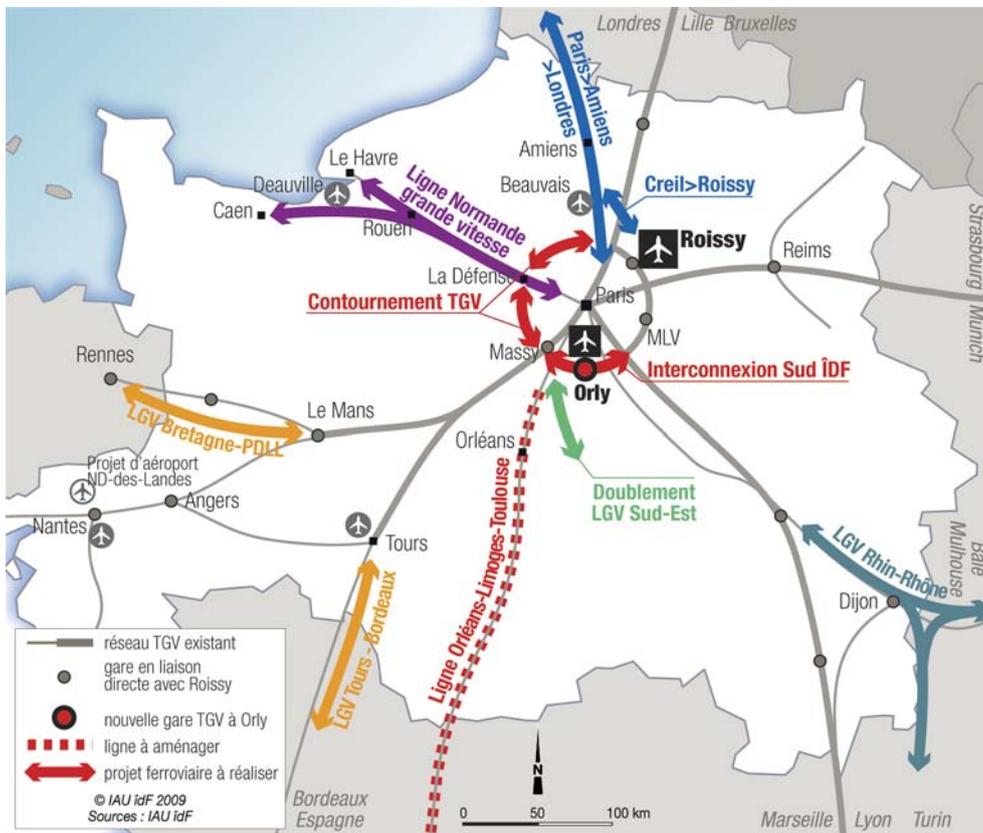
Compte tenu des flux sur le réseau TGV (+ 60 % à l'horizon 2020) et de la congestion actuelle et à venir des réseaux, il est nécessaire de développer un programme d'infrastructures permettant une intégration des métropoles

du Bassin parisien au réseau à grande vitesse.

Cette connexion au réseau LGV doit s'accompagner d'une amélioration de l'accessibilité ferroviaire aux aéroports franciliens ouvrant la porte des destinations mondiales.

Le système aéroportuaire francilien (CDG + Orly), qui a accueilli 87 millions de passagers et 780 000 mouvements d'avions en 2008, est un des premiers du monde. À l'échelle du Bassin parisien, si l'on considère uniquement le trafic aéroportuaire des huit régions, la part des aéroports franciliens est de 95 % pour les passagers et 97 % pour le fret.

Conforter l'accessibilité ferroviaire au hub aéroportuaire



Engagements

Compléter et développer le réseau ferroviaire existant ainsi que les liaisons interrégionales structurantes afin de « maximiser l'effet TGV » est pour nous un axe d'intervention primordial.

Nous appelons à la réalisation d'un programme d'infrastructures et à la mise en place d'une offre de transport spécifique permettant d'accéder de façon efficace à l'ensemble du réseau LGV européen ainsi qu'aux plates-formes aéroportuaires de niveau international que sont Roissy et Orly. À terme, la réalisation de ces programmes d'infrastructures doit permettre à la fois de libérer des capacités sur les lignes existantes, de développer de nouvelles offres à grande vitesse en direction des grands pôles européens et de favoriser le report modal.

Pistes d'actions

- Réaliser l'interconnexion Sud TGV en Île-de-France.
- Mettre à l'étude (dans le cadre du projet interconnexion sud TGV) une nouvelle gare TGV sur la plate-forme d'Orly.
- Achever le contournement TGV de l'agglomération parisienne pour faciliter l'accès direct à Roissy CDG (bouclage à l'ouest et au nord de la rocade TGV).
- Relier Orly à Roissy-CDG par un système ferroviaire performant s'appuyant sur le contournement TGV et le projet d'interconnexion Sud.
- Faire aboutir les liaisons LGV Picardie-Roissy grâce à la concrétisation de Creil-Roissy et de Soissons-Roissy via CDG Express.

3 Faciliter les déplacements au sein du Bassin parisien

Organiser le transport ferroviaire entre les régions du Bassin parisien et l'Île-de-France

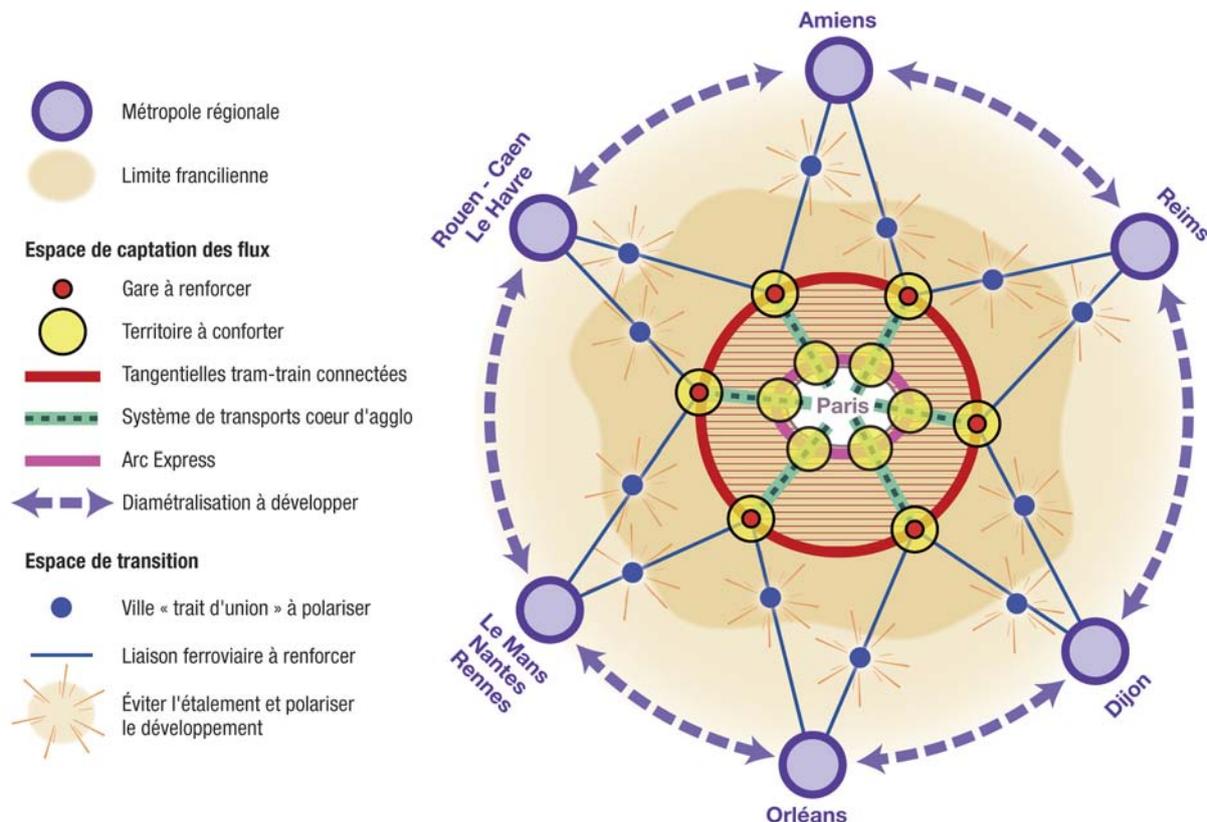
Le renforcement des migrations pendulaires dans les franges franciliennes et le confortement de relations spécifiques entre les pôles régionaux qui structurent l'espace francilien constituent les deux facettes du phénomène migratoire observé à l'échelle du Bassin parisien :

- 255 000 actifs des régions limitrophes travaillent en Île-de-France ;
- 60 000 Franciliens effectuent des déplacements en sens inverse vers les régions limitrophes.

L'accès aux principaux bassins d'emplois franciliens et aux gares parisiennes est donc crucial et l'insertion de ces circulations dans le complexe ferroviaire parisien et dans les gares de la capitale nécessite d'être nettement améliorée.

Environ 80 % des actifs effectuant quotidiennement la liaison entre les « franges franciliennes » et l'Île-de-France ont un emploi basé non pas dans Paris, mais dans une commune de la première et deuxième couronne. Les sections d'approche en Île-de-France saturent et révèlent des points de congestion importants au cœur du Bassin parisien.

Principes pour une stratégie de l'accessibilité à l'Île-de-France



Engagements

Encourager le report modal des navettes domicile-travail, de nos régions vers les pôles d'emplois franciliens est un impératif de développement durable. Pour ce faire, il est nécessaire d'accroître l'offre ferroviaire, de mailler et de connecter les liaisons depuis le Bassin parisien vers l'Île-de-France, notamment sur les rocades ferrées franciliennes.

Afin d'éviter l'augmentation des navettes « domicile-travail » et dans une perspective de développement durable, nous souhaitons polariser le développement dans les métropoles régionales et les pôles urbains du Bassin parisien en visant prioritairement les secteurs proches d'une desserte ferrée. Nous réaffirmons notre volonté de travailler à la désaturation des gares parisiennes et à l'accroissement de la capacité des infrastructures qui les desservent, tout en préservant l'accès aux gares parisiennes de trains provenant des sept régions limitrophes de l'Île-de-France.

Pistes d'actions

- Affirmer et renforcer les gares de connexion au réseau francilien.
- Obtenir de l'État et de ses établissements publics l'engagement effectif de programmes de travaux permettant de résorber au plus tôt les points de congestion qui pénalisent l'accès aux gares parisiennes.
- Améliorer la capacité des infrastructures ferroviaires et achever le cadencement de l'offre ferroviaire.
- Mailler et connecter les liaisons depuis le Bassin parisien vers l'Île-de-France, notamment sur les rocades ferrées franciliennes (Arc Express, tangentiels).
- Coordonner les offres ferroviaires des régions du Bassin parisien.
- Développer une action concertée en réponse au désengagement de l'État sur les liaisons interrégionales (Corail intercités).

3 Faciliter les déplacements au sein du Bassin parisien

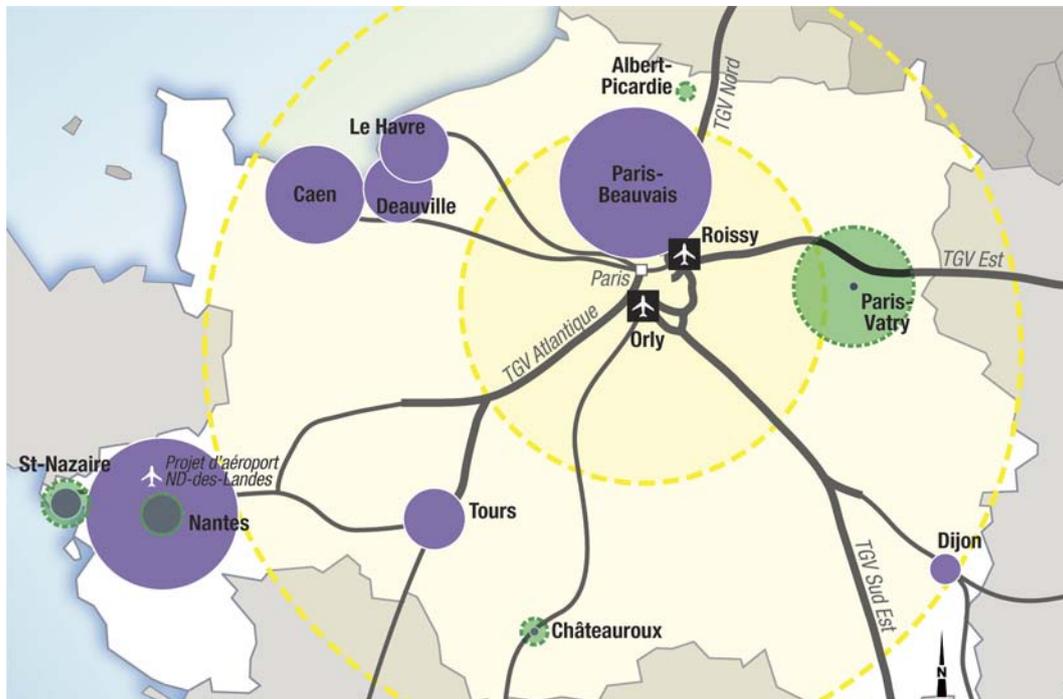
Mettre en œuvre une stratégie aéroportuaire pour le Bassin parisien

Les aéroports d'Orly et de Charles de Gaulle assurent 60 % du trafic national passagers et 90 % du trafic national fret. La proximité des aéroports franciliens fait que, à part l'aéroport de Beauvais qui s'est développé sur le créneau du *low-cost* et celui de Nantes, 9^e aéroport français, les aéroports du Bassin parisien se développent davantage à une échelle régionale. Concernant le trafic fret, seul **Paris-Vatry**, ouvert en 2000, bien équipé (piste de 3 860 m), connaît une réelle croissance de son trafic fret (42 000 tonnes en 2008) et remplit un rôle de pôle de développement et d'attractivité économique important en Champagne-Ardenne.

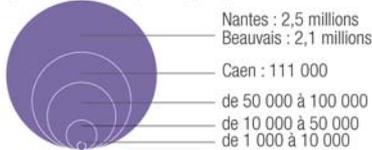
Les 10 premiers aéroports français	Passagers		
	1998	2007	% croissance moy. / an
Charles de Gaulle	38,70	59,54	4,40
Orly	24,90	26,42	0,59
Total Île-de-France	63,60	85,96	3,06
Nice	8,09	10,38	2,53
Lyon	5,22	7,19	3,25
Marseille	5,67	6,80	1,83
Toulouse	4,72	6,11	2,61
Mulhouse-Bale	3,02	4,26	3,50
Bordeaux	2,79	3,41	2,01
Nantes	1,64	2,52	4,38
Strasbourg	2,14	1,70	-2,25
Total 8 aéroports province	31,15	40,67	2,70

Source : Aéroports Magazine mai 1999 et données DGAC 2007

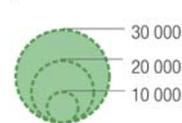
Le système aéroportuaire du Bassin parisien



Trafic voyageur en 2007 (en nombre de passagers)



Trafic fret + poste en 2007 (en tonnes de marchandises)



© IAU idF 2009
Sources : DGAC 2007 - IAU idF

Engagements

Chacune de nos régions dispose au moins d'un aéroport dont il convient de renforcer le rôle au service de notre accessibilité et de notre développement économique. Les Régions de Basse et Haute-Normandie privilégient la plateforme aéroportuaire de Deauville-Normandie. Face aux perspectives de saturation de Paris-CDG à moyen terme et aux enjeux environnementaux, nous souhaitons favoriser un report de trafic national et européen sur le réseau TGV, pour les passagers comme pour le fret (projet Carex) et s'appuyer sur un réseau aéroportuaire de qualité pour développer des aéroports d'appui dans le Bassin parisien tels que Beauvais, Paris-Vatry, Châteauroux, Deauville ou le futur aéroport Notre-Dame-des-Landes à Nantes.

Pistes d'actions

- Faciliter les rapprochements et alliances entre gestionnaires d'aéroports
- Développer le dialogue entre les Régions du Bassin parisien et ADP avec les gestionnaires aéroportuaire concernés et les services compétents de l'État.
- Réaliser une étude de faisabilité pour le report fret de Paris CDG vers Vatry et Châteauroux.
- Développer les moyens nécessaires au développement des aéroports de Vatry (raccordement de Vatry à la LGV Est à l'étude), de Châteauroux et de Notre-Dame-des-Landes comme appuis de CDG, notamment en termes de desserte.
- Développer l'intermodalité et la complémentarité entre les réseaux aériens et ferrés, notamment le raccordement ferroviaire de Beauvais-Tillé.

4 Encourager un Bassin parisien plus équilibré

Atténuer le creusement des inégalités démographiques

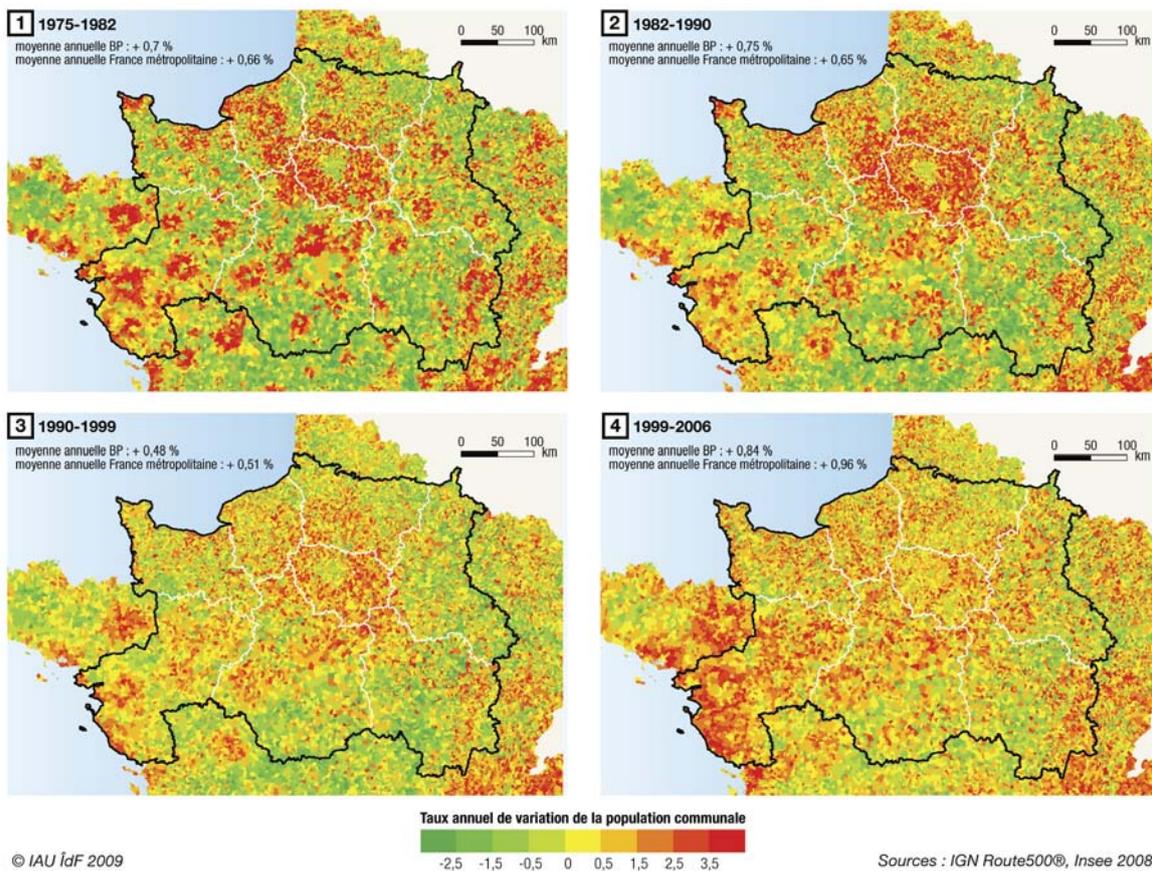
Depuis 1975, le Bassin parisien se caractérise par une dilution urbaine et une homogénéisation de la croissance démographique, même si des disparités s'amplifient au profit des espaces maritimes et, plus globalement, du Grand Ouest.

Des zones de croissance se concentrent le long de la façade atlantique, de l'axe ligérien et de certains territoires qui semblent bénéficier d'un dynamisme des régions extérieures au Bassin parisien, notamment le long de

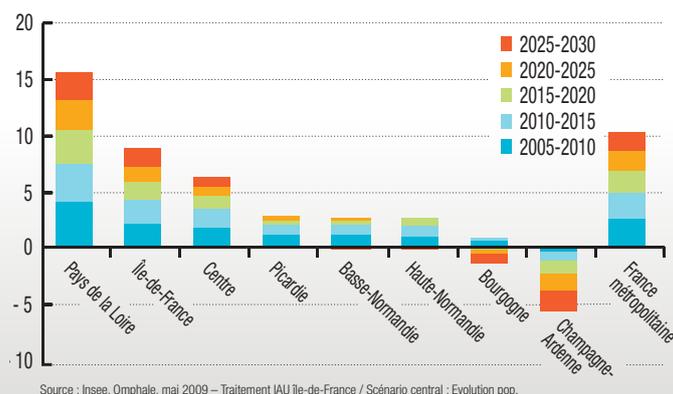
l'axe rhodanien. *A contrario*, l'est du Bassin parisien connaît un déficit considérable d'attractivité démographique.

À l'horizon 2030, si les tendances démographiques récentes se poursuivaient, les régions de l'est du Bassin parisien verraient leur population diminuer, selon l'Insee. La région des Pays de la Loire resterait la seule à enregistrer une croissance démographique supérieure à la moyenne française.

Évolution de la population dans le Bassin parisien (en %)



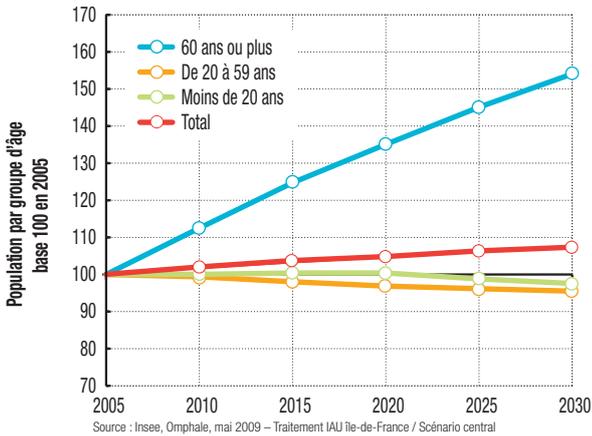
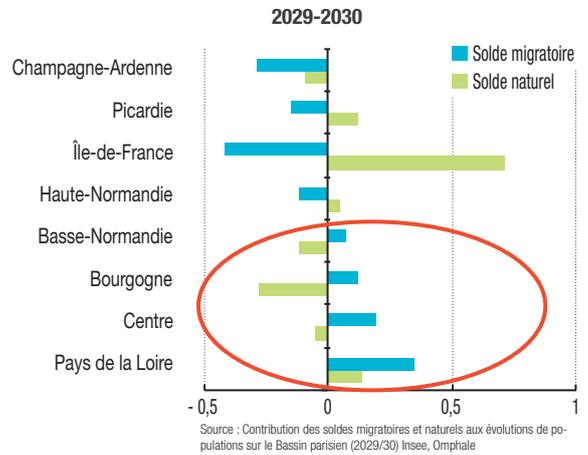
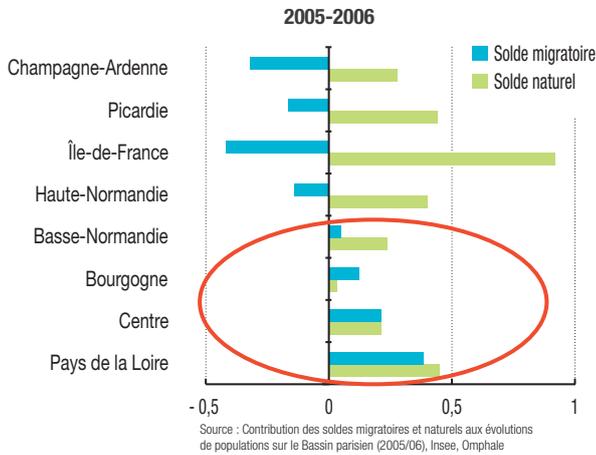
Taux d'évolution démographique (en %)



Partout, au fil des années, le rythme d'évolution de la population ne cesserait de se réduire en raison principalement d'un recul régulier et important du solde naturel. La diminution du nombre de femmes en âge de faire des enfants conduirait à une baisse des naissances tandis que l'avancée en âge des générations du baby-boom entraînerait une augmentation régulière du nombre de décès.

4 Encourager un Bassin parisien plus équilibré

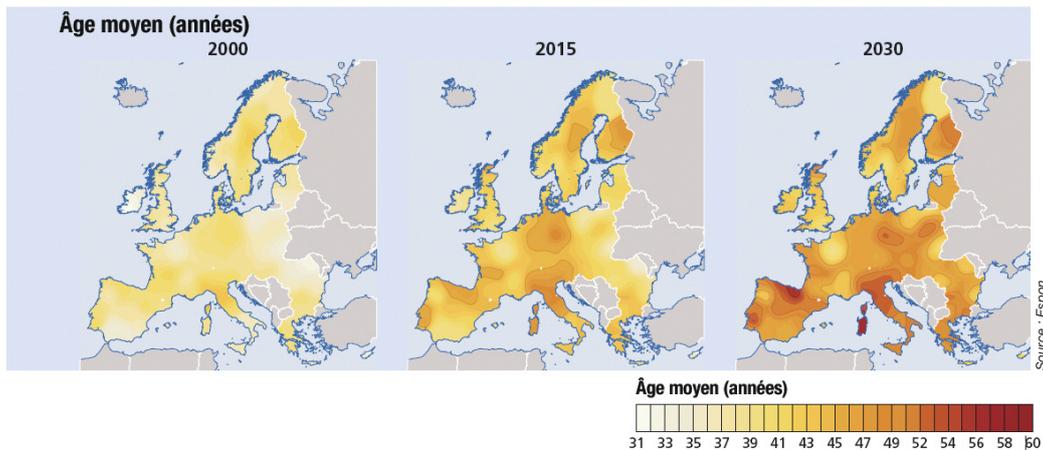
Contribution des soldes migratoires et naturels aux évolutions de population (2005-2006 et 2029-2030)



Bassin parisien

La population en âge de travailler (20-59 ans) devrait diminuer et, au mieux, stagner comme en Île-de-France ou dans les Pays de la Loire. Même évolution pour les moins de 20 ans avec une légère croissance de leurs effectifs dans ces deux dernières régions. Le dynamisme du Bassin parisien tient à la jeunesse de sa population et aux mouvements migratoires qui l'entretiennent, à une fécondité ainsi qu'à une espérance de vie parmi les plus élevées de l'Union européenne. Mais le fait majeur, ici comme ailleurs en France, restera la très forte progression du nombre de personnes âgées de 60 ans ou plus et le vieillissement de la population qui en résultera. Cependant, le Bassin parisien devrait vieillir proportionnellement moins vite que les autres régions européennes.

L'âge moyen en Europe



Engagements

Répondre au déséquilibre Est-Ouest nécessite que nous anticipions ces dynamiques pour tenter d'atténuer et de corriger les inégalités démographiques qui conditionnent l'avenir de nos territoires. Il s'agira pour nous de mieux répondre aux effets du vieillissement démographique – tout en valorisant les potentialités qui s'attacheront à la persistance d'une « relative jeunesse démographique » du Bassin parisien – comparativement aux autres mégapoles européennes.

Pistes d'actions

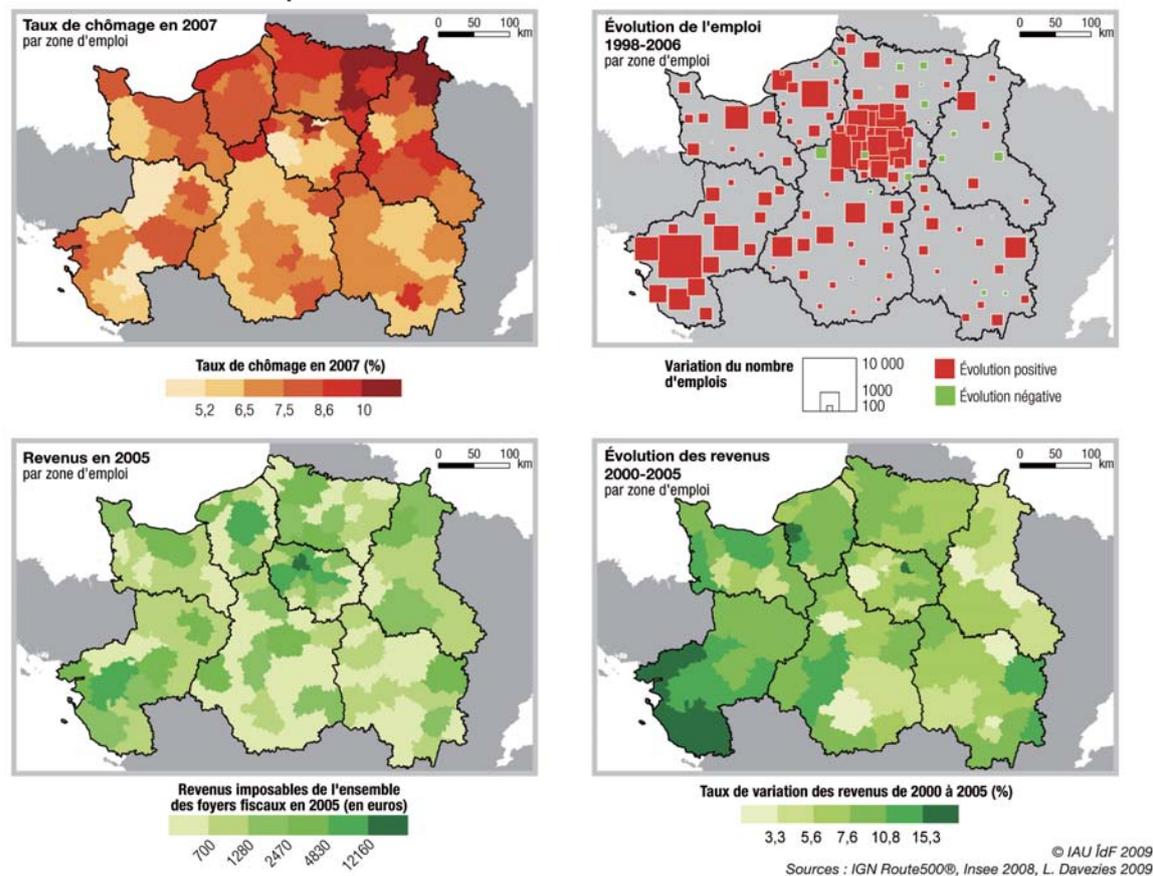
- Polariser l'espace pour éviter une dilution urbaine trop importante.
- Anticiper le vieillissement de la population et ses conséquences possibles (nécessité pour les jeunes générations de dérouler un parcours résidentiel dans un contexte où une part croissante du parc de logements sera occupée par les générations du baby-boom).
- Anticiper le besoin en main-d'œuvre (la population en âge de travailler diminue, voire stagne sur la quasi-totalité des régions).

Développer un espace solidaire

Les analyses de l'évolution de l'emploi sur les huit régions du Bassin parisien, de l'évolution des revenus et du taux de chômage concordent avec les dynamiques démographiques enregistrées plus haut. D'une manière générale, on observe une forte progression de l'emploi au sud-ouest et à l'ouest du Bassin parisien (Pays de la Loire, axe ligérien, Haute-Normandie et Basse-Normandie), ainsi qu'une évolution importante des revenus le long de la façade atlantique. Ce dynamisme économique et démographique du sud-ouest du Bassin parisien se mesure aussi à travers un taux de chômage faible qui oscille entre 4 % et 9 %.

À l'inverse, certains territoires enregistrent un recul de l'emploi et une faible évolution des revenus sur ces cinq dernières années, notamment à l'Est du Bassin parisien (Bourgogne, Champagne-Ardenne) et « aux franges » de l'Île-de-France (Loiret, Eure et Loir, Aube et Marne...). Les régions de l'Est et du Nord-Est du Bassin parisien éprouvent de nombreuses difficultés sur le plan démographique et économique. L'évolution de l'emploi et des revenus montre un déficit d'attractivité considérable pour ces régions avec un taux de chômage élevé compris entre 8 et 14 % suivant les territoires.

Indicateurs socio-économiques



Engagements

Nous assistons à un renforcement croissant des inégalités et des disparités territoriales à l'échelle du Bassin parisien que nous devons atténuer. Pour ce faire, nous souhaitons que soit mis en place un observatoire performant pour étudier les indicateurs socio-économiques à l'échelle du Bassin parisien.

Cette connaissance approfondie nous permettra de corriger avec plus de précision et d'anticipation, par le biais de politiques publiques adaptées, les déséquilibres observés sur le Bassin parisien. Nous devons aussi favoriser les complémentarités des fonctions urbaines, afin de créer progressivement un système métropolitain mieux structuré et plus équilibré entre la métropole francilienne et les métropoles régionales du Bassin parisien, permettant de tendre vers un espace solidaire.

Pistes d'actions

- Équilibrer l'est et l'ouest du Bassin parisien en travaillant l'attractivité économique et résidentielle des métropoles et régions de l'est du Bassin parisien.
- Dynamiser l'activité économique sur les territoires « aux franges » de l'Île-de-France afin d'éviter la constitution d'espaces à vocation uniquement résidentielle.
- Mettre en place des politiques publiques visant à raccrocher à la dynamique francilienne les territoires exclus du desserrement économique et résidentiel de la région capitale.
- Organiser une veille sur l'évolution des dynamiques à l'échelle du Bassin parisien.
- Initier la mise en place d'une structure de concertation entre les grandes villes du Bassin parisien, afin de conforter le fonctionnement du système métropolitain du Bassin parisien, tant dans son fonctionnement interne que dans sa relation avec l'Europe.

5 Promouvoir des stratégies communes d'innovation et de développement économique

Optimiser les complémentarités pour une meilleure coordination et une valorisation des moyens

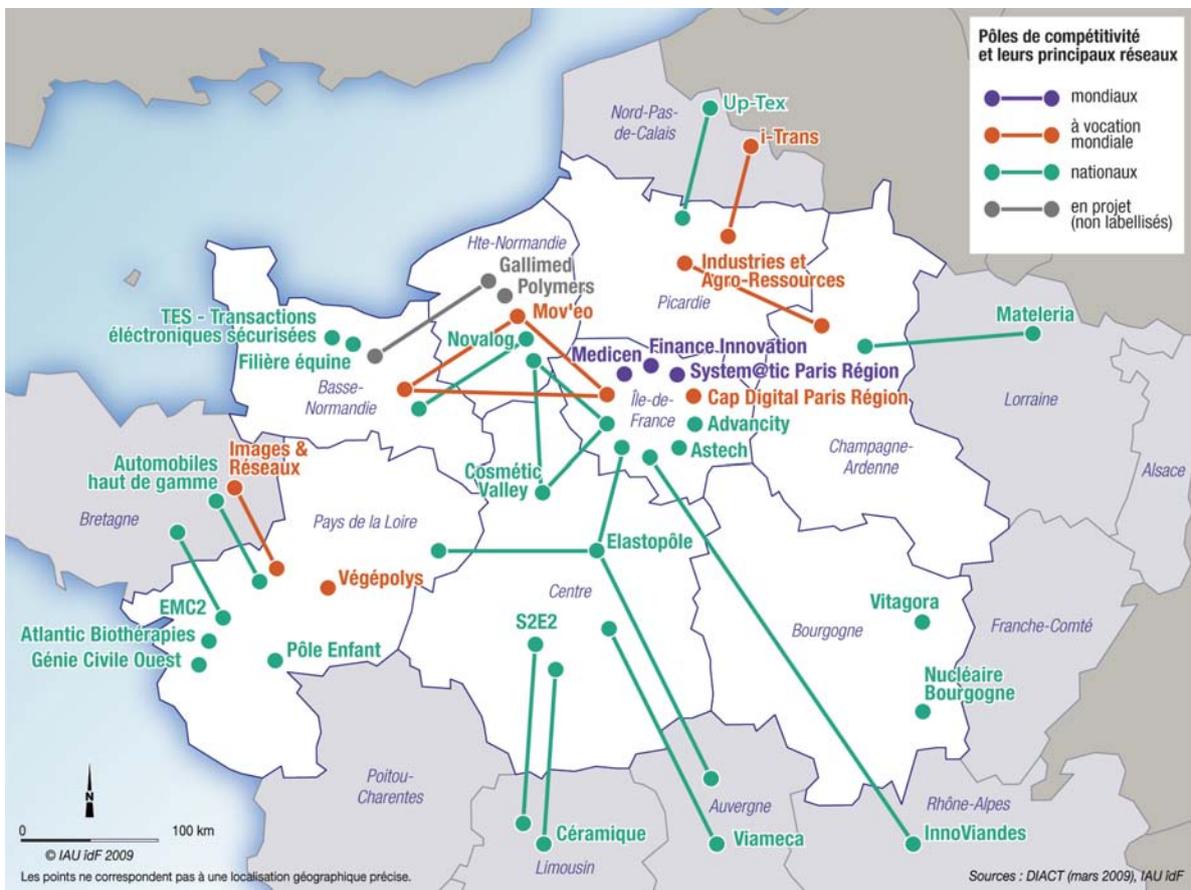
Un des ressorts essentiels de l'économie de l'innovation réside dans la mise en relation d'acteurs différents et complémentaires.

Les pôles de compétitivité reposent déjà sur le développement des coopérations interrégionales dans le domaine économique. Il existe une multitude de coopérations possibles et parfois effectives entre la Picardie et la Champagne-Ardenne sur le pôle « Industries et agro-ressources », à l'instar de celles développées entre la Bourgogne et la Franche-Comté sur le pôle « Vitagora », entre l'Île-de-France et les deux régions normandes sur le pôle Mov'eo...

Au-delà des pôles de compétitivité, il s'agit aussi d'organiser la coopération interrégionale autour de filières identifiées sur le Bassin parisien (filière portuaire, chimique, équine, touristique...).

À l'heure de la mondialisation de l'économie, de nouveaux enjeux apparaissent pour le Bassin parisien : la notion de commandement économique parisien est davantage concurrencée à l'échelle planétaire, tandis que les activités de production sont conduites au départ vers des zones à moindres coûts.

Les pôles de compétitivité du Bassin parisien



Engagements

Les pôles de compétitivité constituent autant de déclinaisons possibles dans la mise en œuvre d'une coopération institutionnelle sur des enjeux économiques à l'échelle du Bassin parisien.

Maximiser l'effet territorial des pôles de compétitivité est pour nous une priorité.

Dans cette perspective, nous nous engageons à développer les coopérations interrégionales pour organiser notre développement commun et, ainsi, être en mesure de renforcer la place du Bassin parisien dans le contexte économique mondial.

Pistes d'actions

- Favoriser les échanges de bonnes pratiques dans la mise en place de réseaux et filières structurés.
- Aider les laboratoires de recherche à s'inscrire dans des réseaux nationaux et européens.
- Développer les promotions et prospections internationales communes : prospection d'investisseurs, participation à des salons français et internationaux.
- Réaliser des études à l'échelle du Bassin parisien pour identifier les complémentarités à accompagner en matière d'économie, d'innovation et de recherche.
- Articuler les dispositifs régionaux de soutien à l'innovation.
- Répondre conjointement à des appels à projets en matière économique, d'innovation ou de recherche et travailler sur l'accompagnement des mutations (synergies, filières).

Promouvoir des stratégies communes d'innovation et de développement économique **5**

L'exemple de la filière touristique : devenir un territoire d'expérimentation pour le développement durable du tourisme et des loisirs

La filière touristique du Bassin parisien s'inscrit aujourd'hui à une échelle nationale et internationale : le Val de Loire, le Mont-Saint-Michel, Paris, les cathédrales de Reims et d'Amiens, la basilique de Vézelay... sont autant de sites emblématiques qui participent à l'attractivité touristique mondiale du Bassin parisien.

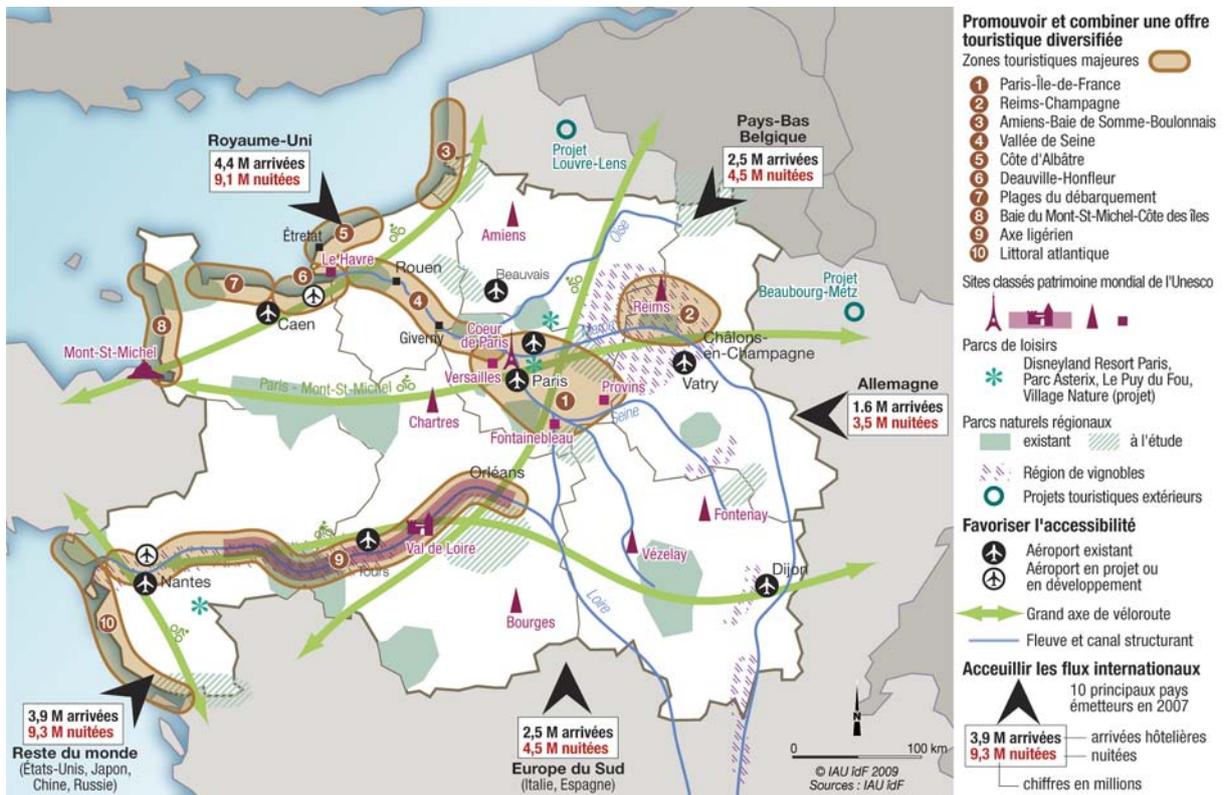
Fréquentation touristique importante : 52 millions d'arrivées hôtelières (48 % du total national) et 97 millions de nuitées (dont 54 % de Français et 46 % d'étrangers) en 2007.

- Nombre de visiteurs (2007) :**
- Disneyland Resort Paris : 14 500 000
 - Musée du Louvre : 8 300 000
 - Mont-Saint-Michel : 3 250 000
 - Parc Astérix : 1 622 000
 - Cathédrale de Chartres : 1 500 000
 - Cathédrale de Reims : 1 500 000
 - Omaha Beach : 1 450 000
 - Le Puy du Fou : 1 207 000
 - Basilique de Vézelay : 800 000
 - Château de Chenonceau : 735 000

Forte capacité d'hébergements marchands : 5 629 hôtels (près de 500 000 lits) et 1 842 campings (208 000 emplacements).

Une destination de courts séjours pour les Français : dans leur ensemble, les Français effectuent 26,5 millions de courts séjours dans le Bassin parisien (soit 33 % du nombre total de courts séjours, hors région de résidence). 17 millions d'entre eux sont effectués par les habitants de ces régions (soit 40 % du total de leurs courts séjours, hors région de résidence). On peut enfin ajouter à cela les 7 millions de courts séjours effectués par ces mêmes habitants dans leur région de résidence.

Développer la filière touristique



Engagements

Afin de développer durablement la filière touristique sur le Bassin parisien, nous encourageons la mise en œuvre d'un ensemble d'actions communes et de démarches partenariales. Il est nécessaire de concevoir une offre touristique de proximité à travers le phénomène de résidence secondaire très présent sur les régions littorales. Par ailleurs, une étude devra être menée pour maximiser l'impact du tourisme étranger sur le Bassin parisien.

Pistes d'actions

- Réaliser un schéma interrégional du tourisme.
- Soutenir les démarches de création de produits « packagés » à l'échelle du Bassin parisien.
- Soutenir le développement de l'offre touristique autour des véloroutes.
- Mettre en place une démarche commune pour les parcs naturels régionaux.
- Promouvoir une communication commune sur les thématiques partagées du Bassin : le patrimoine culturel, les sites de mémoire, les routes et circuits touristiques...
- S'appuyer sur des « marques » touristiques reconnues, comme par exemple les sites classés au patrimoine mondial de l'humanité par l'Unesco...
- Mettre en place un groupe de travail fédérant les CRT.

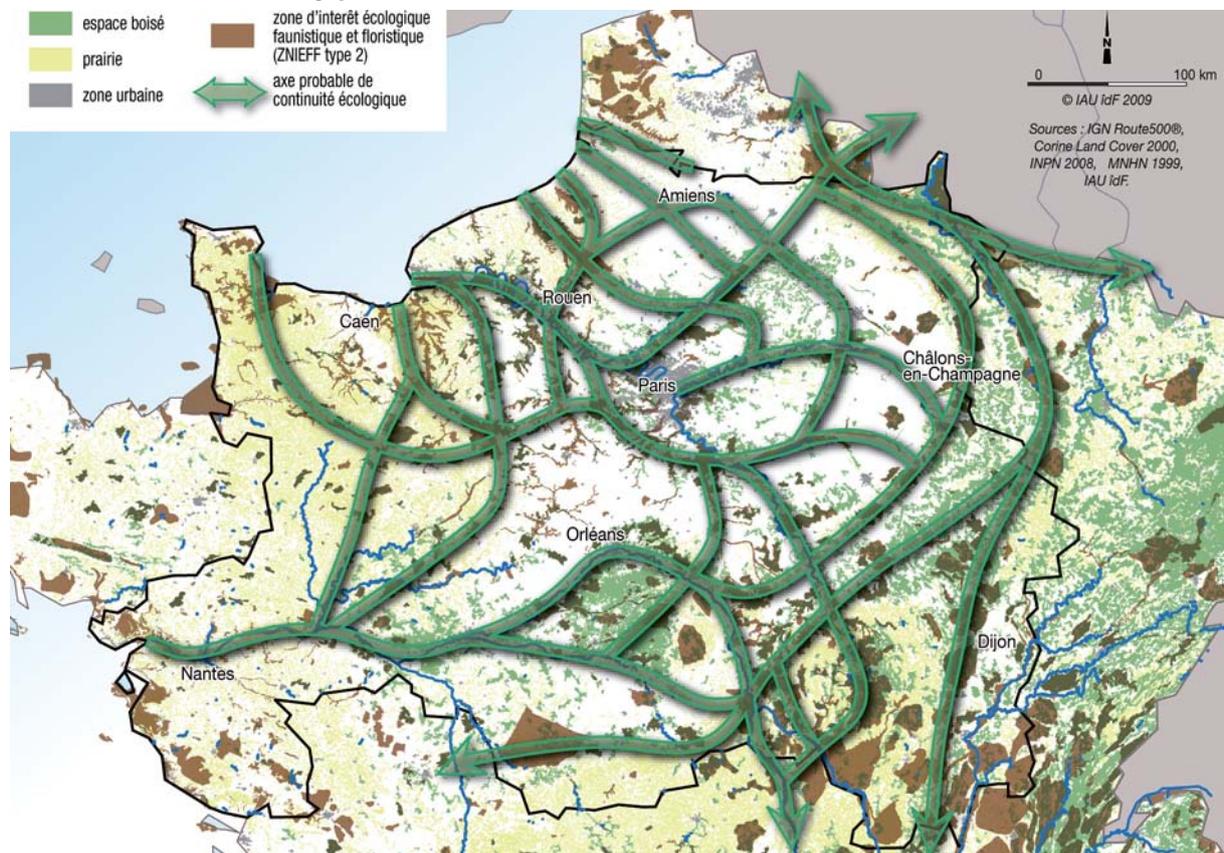
6 Valoriser les continuités naturelles

Maintenir et restaurer les continuités écologiques

Le grand Bassin parisien est constitué de plusieurs régions (Picardie, Île-de-France, Centre, Haute-Normandie), quasiment totalement incluses dans le bassin sédimentaire, principalement occupé par les grandes cultures sur limons des plateaux et de régions (Champagne-Ardenne, Bourgogne, Pays de Loire, Basse-Normandie) appartenant aussi aux bordures de massifs anciens, le plus souvent cristallins, Massif armoricain, Massif central, Morvan, Ardennes. Cet ensemble géomorphologique a une cohérence forte et les continuités écologiques de la plaine sédimentaire et culturelle s'appuient sur les axes des grands cours d'eau (Seine et ses affluents, Loire, fleuves côtiers), sur les massifs boisés (Sologne, forêts d'Orléans, de Fontainebleau, de Ram-

bouillet, massifs picards) et sur les *cuestas* de la bordure orientale du Bassin. Les grands massifs anciens, quant à eux, ont plus une structure de matrice naturelle formant par elle-même connexion. On peut, dans l'esquisse jointe, voir quelques continuités écologiques qui structurent le bassin sédimentaire et ses liaisons avec les massifs de bordure. Ces continuités sont indicatives. Leur fonctionnalité est à vérifier, mais, même si cette fonctionnalité est aujourd'hui partielle et en partie mise à mal, il faut se placer dans une vision à long terme (changements climatiques) et envisager aussi la possibilité de remise en état fonctionnel (rétablissements sur infrastructures, retour d'espaces de liberté sur berges, etc.).

Valoriser les continuités écologiques



Engagements

Les échelles régionales et interrégionales sont particulièrement pertinentes pour la préservation de la biodiversité, une intervention à de vastes échelles spatiales étant devenue nécessaire.

Nous nous engageons, dans le cadre du réseau écologique paneuropéen qui constitue le contexte général de la trame verte et bleue nationale mise en avant par le Grenelle de l'environnement, à coordonner nos actions en matière environnementale.

Pour ce faire, nous souhaitons que soit réalisée une étude interrégionale, afin d'identifier les réseaux écologiques à l'échelle du grand Bassin parisien, de les cartographier et de mettre en place des mesures de préservation/valorisation adaptées.

Pistes d'actions

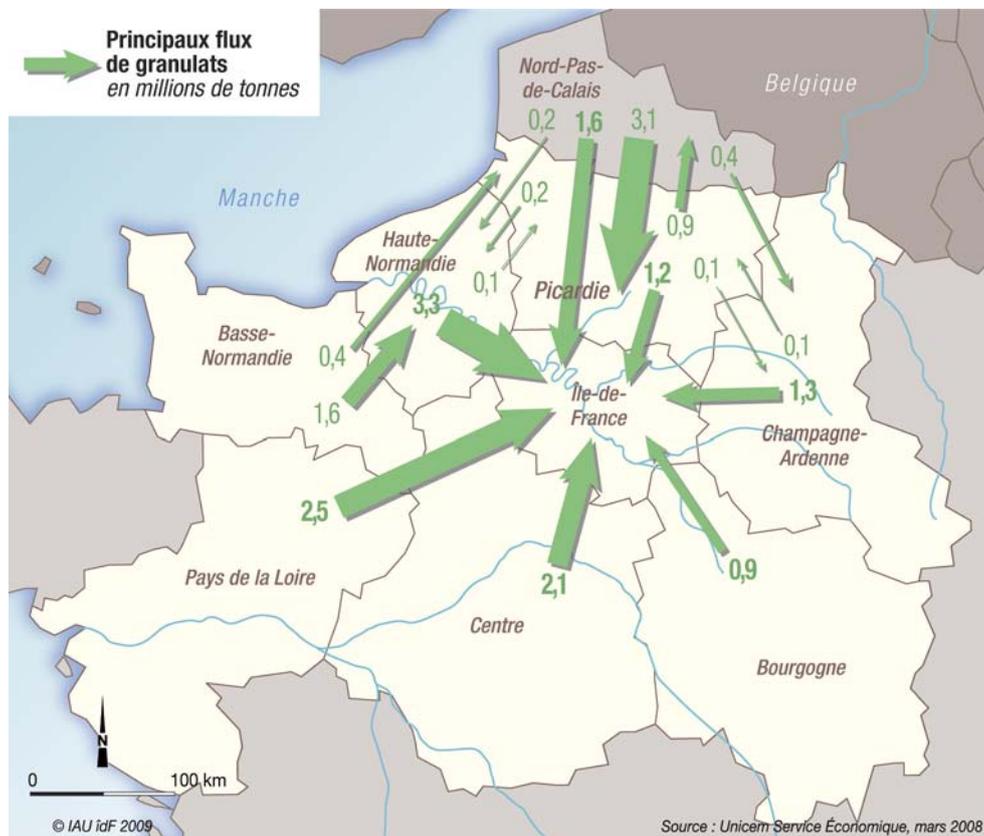
- Élaborer en commun une trame composée de réseaux écologiques, à l'échelle du grand Bassin parisien, avec l'appui d'experts, notamment pour identifier les enjeux en termes de milieux naturels et d'espèces.
- Mettre en perspective des réseaux écologiques avec les schémas d'infrastructures.
- Mobiliser les parcs naturels régionaux du Bassin parisien pour des politiques conjointes.
- Valoriser au plan national et international les engagements collectifs.
- Coopérer sur le thème des fleuves (Seine...) et l'aménagement des berges.

Gérer durablement les ressources

La gestion des ressources naturelles est au cœur des enjeux du développement durable. Nécessaires à l'essor et à la croissance économique, leur exploitation et leur consommation sont exposées à la problématique d'épuisement de ressources non renouvelables et à des conflits d'usage ou d'intérêts, notamment environnementaux. Ainsi, pour les matériaux de construction, et en particulier les granulats utilisés dans la construction, la dynamique observée d'ajustement de l'offre et de la demande sont à l'origine de déséquilibres entre sous-bassins de production et de consommation – structurellement déficitaire. L'Île-de-France doit importer une part importante de sa consommation pour couvrir ses besoins en granulats – qui peuvent se révéler, s'ils ne sont pas gérés au mieux, préjudiciables à l'indispensable solidarité interrégionale qui doit s'exercer dans ce domaine. La

pression qui s'exerce aujourd'hui sur l'exploitation des matériaux alluvionnaires (60 % de la production) et l'importance des besoins déplacent de plus en plus les enjeux de l'approvisionnement en matériaux vers une dimension interrégionale, à l'échelle du Bassin parisien. Alors que des risques de pénurie sur certains territoires sont aujourd'hui évoqués, des solutions doivent être recherchées pour garantir la continuité des approvisionnements nécessaires au développement économique. La diminution progressive des extractions alluvionnaires (protection des vallées et des zones humides, politique de gestion rationnelle...) nécessitera un transfert vers d'autres ressources : matériaux régionaux, mais aussi roches massives provenant des régions limitrophes au Bassin parisien (Avesnois, Boulonnais, Tournaisis...) ou encore granulats marins.

Organiser les flux de granulats



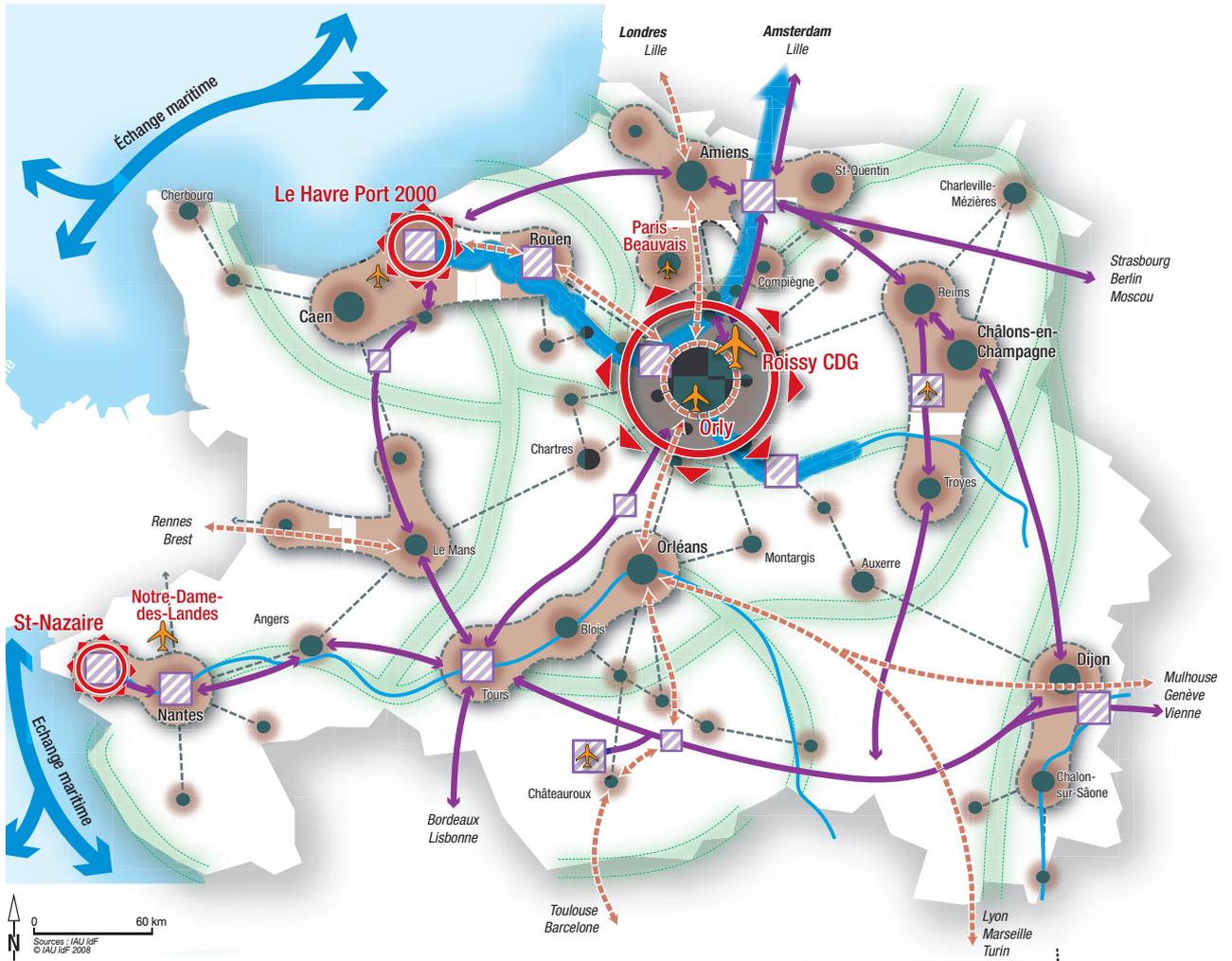
Engagements

Nous devons donc nous préparer, dans les prochaines décennies, à de profonds changements – plus ou moins rapides, mais inéluctables – dans notre mode d'approvisionnement en matériaux et granulats, qui se traduiront également par des modifications sensibles des schémas et des logiques d'approvisionnement. Pour éviter le recours au transport routier sur de longues distances, très pénalisant au plan économique et environnemental, nous souhaitons mettre en place une organisation autour de vastes plates-formes multimodales, favorisant la voie d'eau et la voie ferrée pour permettre la distribution de matériaux vers les installations de traitement, largement implantées le long des berges, notamment dans l'agglomération parisienne, fortement importatrice.

Pistes d'actions

- Élaborer un schéma logistique d'approvisionnement en matériaux et granulats pour le Bassin parisien.
- Développer une politique de gestion économe et rationnelle des matériaux de construction.
- Favoriser et valoriser les matériaux locaux.
- Prendre en compte la dimension « Bassin parisien » pour un approvisionnement durable de la région en matériaux de construction.
- Inscire l'exploitation des gisements et l'approvisionnement du Bassin parisien en matériaux dans une perspective de développement durable.

Carte de synthèse

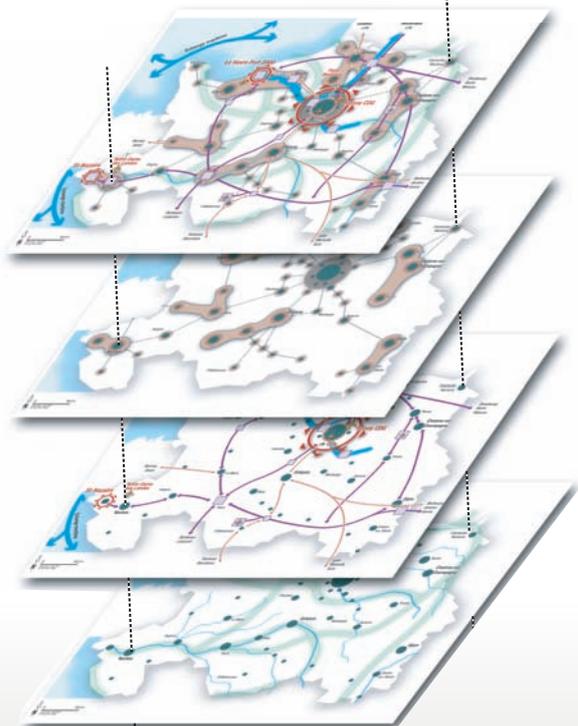


Systèmes urbains et territoire

- Structurer les pôles urbains
- Affirmer les relations entre les pôles urbains
- Renforcer les coopérations métropolitaines
- Polariser l'espace et maîtriser la pression foncière
- Garantir les continuités écologiques majeures

Infrastructures et transports

- Conforter les portes d'entrée internationales
- Organiser le réseau ferré dans le Bassin parisien
- Promouvoir des plates-formes logistiques multimodales
- Créer et/ou développer des axes fluviaux navigables
- Améliorer certaines liaisons au sein du Bassin parisien
- Mieux accéder aux principaux aéroports du Bassin parisien



7 Permettre la mise en œuvre des engagements

Promouvoir un système de gouvernance simple et efficace

La conférence des présidents de Régions du Bassin parisien – comprenant les Régions de Picardie, Haute-Normandie, Basse-Normandie, Pays de la Loire, Centre, Bourgogne, Champagne-Ardenne et Île-de-France – a institué un espace de coopération politique et technique permettant une collaboration sur des sujets nécessitant une approche interrégionale. Les CESR nous accompagnent et nous souhaitons poursuivre cette collaboration fructueuse. La coopération des groupes de travail s'est organisée autour de trois thèmes, lesquels constituent la trame de fond de l'ensemble des décisions prises depuis 2006. Ainsi, trois groupes de travail, pilotés par trois Régions et mandatés par la conférence, se sont constitués dans les domaines des transports, de l'environnement, de la recherche et de l'innovation.

En travaillant ensemble, nous avons développé une véritable cohérence dans la conduite des politiques d'aménagement et de développement de nos territoires.

Aujourd'hui, nous devons amplifier cette coopération et définir une stratégie de développement commune pour valoriser, par la coopération interrégionale, nos atouts et nos complémentarités.

Comme pour l'étude Maillon Ouest de transport fret, nous devons investir dans la mutualisation de nos expériences et de nos moyens pour être en mesure d'interpeller l'État et l'Union européenne sur des problématiques portées collectivement.

Un comité de coordination pourrait régler par ses délibérations les questions concernant la conduite des affaires européennes du Bassin parisien à Bruxelles.

Pour affirmer la solidarité entre les régions du Bassin parisien, nous pourrions encourager, de commun accord, la définition de projets interrégionaux ayant trait au Bassin parisien et pouvant être inscrits dans les documents de planification régionale. Cette mise en œuvre conjointe de projets pourrait conduire à un contrat interrégional entre nous, mais aussi avec l'État.

La conférence devra élargir et ouvrir ses réflexions aux partenaires publics et privés pour affirmer le Bassin parisien comme un véritable espace de dialogue et de projets. Pour favoriser les rencontres et les partenariats avec tous les porteurs de projets souhaitant s'ouvrir à la dimension du Bassin parisien et poursuivant des objectifs identiques et/ou complémentaires, la conférence pourrait proposer un statut « d'organisations associées » qui devra être ratifié par l'ensemble des exécutifs régionaux de la conférence du Bassin parisien.

Une association de droit français pourrait fournir le support juridique et administratif de la conférence pour amplifier notre coopération sur le Bassin parisien.

Pistes d'actions

- Renforcer la coopération avec les mégarégions européennes et mondiales.
- Dialoguer avec l'État et les instances européennes sur des problématiques communes. La création d'un bureau « Bassin parisien » à Bruxelles pourrait être envisagée.
- Élaborer un contrat de projet interrégional avec l'État.
- Organiser les assises du Bassin parisien pour partager nos perspectives.
- Interpeller l'État pour engager une réflexion sur les mesures d'accompagnement en matière sociale et fiscale pour contribuer au développement du projet commun.
- Mettre en place des partenariats avec les acteurs du Bassin parisien poursuivant des objectifs similaires.
- Définir et mentionner des projets interrégionaux à l'échelle du Bassin parisien dans les documents de planification et de programmation (SRADT, SRDE, CPER).
- Appréhender « une vision à 360° » pour chacune des régions.
- Inciter les CESR à organiser des rencontres régulières et imaginer des saisines communes aux régions de la C8.
- Mettre en place un fond structurant permettant de simplifier la gestion des deniers mis en commun, et spécialement pour les actions qui relèveraient d'un futur contrat de projet interrégional.

7 Permettre la mise en œuvre des engagements

Assurer les moyens financiers et techniques nécessaires

La coopération entre les Régions du Bassin parisien a longtemps manqué de connaissances, de moyens, à la fois humains et financiers. Afin de donner une impulsion forte, nous pourrions envisager de constituer un fond de coopération régionale pouvant permettre le lancement d'initiatives et d'actions nouvelles, la promotion de l'exercice et de la coopération interrégionale, l'échange d'informations entre les régions et la cohérence des actions menées. Le fond de coopération serait alimenté par des cotisations des Régions membres. Une session budgétaire annuelle pourrait être tenue pour garantir les ressources nécessaires à la réalisation d'un programme d'actions.

Un centre de ressources visant à réunir l'ensemble des études au bénéfice des régions devra être constitué. Mais, plus qu'un centre de ressources, nous devons disposer, à terme, d'un observatoire en mesure de créer et de gérer des bases de données localisées, de produire des éléments d'analyse et de prospective, d'évaluer des projets et d'accompagner l'élaboration des documents de politiques de développement et d'aménagement. Une fonction de « veille » et de production d'analyses sur le Bassin parisien est donc indispensable.

Cette coopération technique pourra se décliner à une échelle internationale et européenne. Nous devons envisager des collaborations avec d'autres mégarégions et travailler davantage pour une promotion commune de nos territoires lors de la tenue de salons internationaux.

Nous souhaitons ouvrir les réflexions techniques à l'ensemble des acteurs du Bassin parisien et associer à nos groupes de travail les partenaires qui souhaitent s'ouvrir à cette dimension, condition *sine qua non* d'une meilleure prise en compte et identification de cet espace.

Enfin, il s'agira pour les années à venir, de déterminer les réflexions à conduire qui peuvent « faire sens » à cette échelle. Nous devons élargir les thèmes de travail, déterminer les véritables enjeux du Bassin parisien pour que la coopération de nos régions puisse répondre aux enjeux économiques, sociaux et environnementaux du XXI^e siècle.

Pistes d'actions

- Constituer un centre de ressources documentaires.
- Mettre en place un observatoire du Bassin parisien.
- Étudier la faisabilité et les modalités de mise en place d'un fonds d'interventions interrégionales et de constitution d'un pôle bancaire public de soutien permettant, entre autres, de définir une programmation d'action foncière à l'échelle du Bassin parisien.
- Conventionner avec des partenaires sur la participation aux réflexions (ex : Association des villes du BP).
- Élargir, sélectionner, prioriser les thèmes de travail.
- Étendre les groupes de travail à des partenaires extérieurs (agences d'urbanisme, CAUE).
- Coopérer pour une participation commune au Mipim et aux salons internationaux.
- Engager une collaboration technique avec les mégarégions européennes et mondiales et réaliser une veille sur les démarches en cours.
- Coordonner les questions liées aux fleuves.
- Étudier l'intérêt et les modalités d'étendre l'intervention de l'IAU îdF à l'ensemble des régions du Bassin parisien et assurer, le cas échéant, le relais avec les agences d'urbanisme locales de façon à mettre en perspective leurs travaux respectifs.
- Inciter les grands opérateurs fonciers à se positionner par rapport à la vision commune et déterminer l'intérêt et les conditions de mise en place d'une coordination interrégionale en matière d'action foncière.
- Appréhender le Bassin parisien comme un espace à « géographie variable » selon les sujets.
- Promouvoir une gestion coordonnée des franges franciliennes.
- Pérenniser un réseau de chargés de mission régionaux dédié au Bassin parisien.

Doivent être particulièrement remerciés

Au titre de la coordination C8 :

- Le conseil régional de Picardie, Laurence Lefevre (DGS) et Jean-Marc Caron
- Le conseil régional d'Île-de-France, Jean-Claude Gaillot (DGA)
Valérie Mancret-Taylor (directrice/DPRSdrif) et Patrick Brenner

Les partenaires associés à cet ouvrage pour leur contribution :

- Le conseil régional de Basse-Normandie, Rémy Sueur (DGS) et Jean-Francois Mury
- Le conseil régional de Bourgogne, Didier Paris (DGS) et Jacky Michéa
- Le conseil régional du Centre, Jean-Daniel Heckmann (DGS) et Corinne Dyonne
- Le conseil régional de Champagne-Ardenne, Yvan Lecuivre (DGS) et Pierre-Yves Campagne
- Le conseil régional de Haute-Normandie, Jean-Pascal Cogez (DGS) et Alain Didillon
- Le conseil régional des Pays de la Loire, Patrick Jouin (DGS) et Ketty Covemaeker

La maîtrise d'œuvre a été assurée par l'IAU île-de-France

sous l'autorité de François Dugeny, directeur général

- Coordination : Florian Soulard, sous la direction de Vincent Fouchier (DGA)
- Avec la contribution de : Gilles Antier, Sandrine Barreiro, Emmanuel Blum, Bernard Cauchetier
Élisabeth Faguer, Ludovic Faytre, Philippe Louchart, Lydia Mykolenko
- Cartographie : Dorothee Palayan, Yann Lesouef
- Responsable des éditions : Frédéric Theulé
- Maquette : Olivier Cransac
- Fabrication : Sylvie Coulomb
- Secrétariat de rédaction : Marie-Anne Portier
- Médiathèque, photothèque : Claire Galopin, Aurélie Lacouchie

Édition : IAU île-de-France – octobre 2009

Crédits photos de couverture :

1. Grand port maritime du Havre - 2. C. Doutre / BaSoH / IAU idF - 3. C. Doutre / BaSoH / IAU idF - 4. Carrar / xchng - 5. C. Abron / IAU idF - 6. A. Lacouchie / IAU idF - 7. Acerin / xchng



15, rue Falguière, 75740, Paris Cedex 15 - Tél. : 01 77 49 77 49 - www.iau-idf.fr
ISBN : 978-2-7371-1716-9