



INSTITUT  
D'AMÉNAGEMENT  
ET D'URBANISME

ÎLE-DE-FRANCE

# les Cahiers

## Le Bassin parisien, une méga-région ?

**PUBLICATION CRÉÉE EN 1964**

**Directeur de la publication**  
François DUGENY

**Directrice de la communication**  
Corinne GUILLEMOT (01 77 49 76 16)

**Responsable des éditions**  
Frédéric THEULE (01 77 49 78 83)

**Rédactrice en chef**  
Sophie MARIOTTE (01 77 49 75 28)

**Coordinateurs**  
Vincent FOUCHIER (01 77 49 78 48)  
Élisabeth FAGUER (01 77 49 79 54)  
Florian SOULARD (01 77 49 77 60)

**Secrétaire de rédaction**  
Agnès FERNANDEZ

**Presse**  
Catherine BRAMAT (01 77 49 79 05)

**Fabrication**  
Sylvie COULOMB (01 77 49 79 43)

**Maquette, illustrations**  
Agnès CHARLES (01 77 49 79 46)

**Cartographie**  
Dorothee PALAYAN (01 77 49 75 40)  
Jean-Endes TILLOY (01 77 49 75 11)

**Notes de lecture**  
Christine ALMANZOR (01 77 49 79 20)  
Laurence NOLORGUES (01 77 49 78 05)  
Perrine DRAPIER (01 77 49 79 23)  
Linda GALLET (01 77 49 79 63)  
David ALCAUD (01 77 49 79 49)

**Médiathèque – photothèque**  
Claire GALOPIN (01 77 49 75 34)  
Aurélien LACOUCHE (01 77 49 75 18)

**Impression**  
Point 44

**Couverture**  
Olivier CRANSAC (01 77 49 75 16)  
Photo : © Bruno Farcy - PIXELL - illumination Yann Kersalé  
Commission paritaire n° 811 AD  
ISSN 0153-6184

© IAU île-de-France  
Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés. Les copies, reproductions, citations intégrales ou partielles, pour utilisation autre que strictement privée et individuelle, sont illicites sans autorisation formelle de l'auteur ou de l'éditeur. La contrefaçon sera sanctionnée par les articles 425 et suivants du code pénal (loi du 11-3-1957, art. 40 et 41).

Dépôt légal : 1<sup>er</sup> trimestre 2010

**Diffusion, vente et abonnement :**  
Olivier LANGE (01 77 49 79 38)

	France	Étranger
Le numéro :	18 €	20 €
Le numéro double :	30 €	32 €
Abonnement pour 4 numéros : (Étudiants, photocopie carte de l'année en cours, tarif 2009) : 50 €	72 €	84 €

**Sur place :**  
Librairie ÎLE-DE-FRANCE, accueil IAU - 15, rue Falguière, Paris 15<sup>e</sup> (01 77 49 77 40)

**Par correspondance :**  
INSTITUT D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME DE LA RÉGION D'ÎLE-DE-FRANCE  
15, rue Falguière - 75740 Paris Cedex 15  
Abonnement et vente au numéro : <http://www.iau-idf.fr>



corinne.guillemot@iau-idf.fr

frederic.theule@iau-idf.fr

sophie.mariotte@iau-idf.fr

vincent.fouchier@iau-idf.fr

elisabeth.faguer@iau-idf.fr

florian.soulard@iau-idf.fr

catherine.bramat@iau-idf.fr

sylvie.coulomb@iau-idf.fr

agnes.charles@iau-idf.fr

dorothee.palayan@iau-idf.fr

jean-eudes.tilloy@iau-idf.fr

christine.almanzor@iau-idf.fr

laurence.nologues@iau-idf.fr

perrine.drapier@iau-idf.fr

linda.gallet@iau-idf.fr

david.alcaud@iau-idf.fr

claire.galopin@iau-idf.fr

aurelien.lacouchie@iau-idf.fr

olivier.cransac@iau-idf.fr

olivier.lange@iau-idf.fr

## Bulletin d'abonnement annuel

Souhaitez-vous s'abonner pour un an (3 numéros + 1 numéro double) aux Cahiers de l'IAU île-de-France

Nom .....

Organisme .....

Adresse .....

Code postal ..... Localité .....

Pays .....

Mél. ....

### Tarifs abonnement

France : 72 €     Étranger : 84 €

Étudiant : 50 € (photocopie de la carte de l'année en cours)

### Commande d'anciens numéros

France : 18 € – n° d. : 30 €    Étranger : 20 € – n° d. : 32 €

N° 152     N° 151     N° 150 (n° double)     N° 149     N° 148

France : 36 €    Étranger : 38 €

N° 147

## Composition du conseil d'administration au 1<sup>er</sup> janvier 2010

### Président

**M. Jean-Paul HUCHON**

Président du conseil régional d'Île-de-France

### • Bureau

#### 1<sup>er</sup> vice-président

**M. Daniel CANEPA**

Préfet de la région d'Île-de-France, préfet de Paris

#### 2<sup>e</sup> vice-président

**M. Jean-Claude BOUCHERAT**

Président du conseil économique et social régional d'Île-de-France

#### 3<sup>e</sup> vice-présidente

**Mme Mireille FERRI**, vice-présidente du conseil régional chargée de l'Aménagement du territoire, de l'Égalité territoriale, des Contrats régionaux et ruraux

Trésorier : **M. Robert CADALBERT**

Secrétaire : **M. François LABROILLE**

### • Conseillers régionaux

#### Titulaires :

**M. Gilles ALAYRAC**

**M. Robert CADALBERT**

**Mme Marianne LOUIS**

**M. Stéphane PRIVÉ**

**Mme Christine REVAULT-d'ALLONNES**

**Mme Mireille FERRI**

**M. Guy BONNEAU**

**M. François LABROILLE**

**Mme Christine MAME**

**Mme Nathalie BOULAY-LAURENT**

**M. Jean-Jacques LASSERRE**

**M. Éric AZIÈRE**

**M. Jean-Michel DUBOIS**

#### Suppléants :

**Mme Jeanne CHEDHOMME**

**Mme Aude ÉVIN**

**M. Olivier GALIANA**

**M. Daniel GUÉRIN**

**M. Philippe KALTENBACH**

**M. Jean-Félix BERNARD**

**Mme Francine BAVAY**

**M. Alain ROMANDEL**

**M. Jean-Yves PERROT**

**Mme Sylviane TROPPER**

**M. Michel CAFFIN**

**M. Pierre Le GUERINEL**

**M. Dominique JOLY**

### • Le président du conseil économique et social régional

**M. Jean-Claude BOUCHERAT**

### • Deux membres du conseil économique et social régional

#### Titulaires :

**M. Michel LANGLOIS**

**M. Pierre MOULIÉ**

#### Suppléants :

**M. Jean-Pierre HUBERT**

**Mme Nicole SMADJA**

### • Quatre représentants de l'État

**M. Daniel CANEPA**, préfet de la Région d'Île-de-France, préfet de Paris ;

**Mme Sylvie MARCHAND**, directrice régionale de l'Insee, représentant le ministre chargé du Budget ;

**M. Jean-Claude RUYSSCHAERT**, représentant du ministre chargé de l'Urbanisme ;  
Monsieur le représentant du ministre chargé des Transports : N.

### • Quatre membres fondateurs

Le gouverneur de la Banque de France, représenté par **M. Bernard TEDESCO** ;

Le directeur général de la Caisse des dépôts et consignations,

représenté par **M. Patrick FRANÇOIS**, directeur interrégional ;

Le gouverneur du Crédit foncier de France,

représenté par **M. Florent LEGUY** ;

Le président du directoire du Crédit de l'équipement des PME

représenté par **M. Christian FOURNET**.

### • Le président de la chambre de commerce et d'industrie de Paris,

représenté par **Mme Valérie ALLAUD**

## Renforcer la coordination interrégionale face aux défis de demain



À l'occasion de la révision du schéma directeur d'Île-de-France, le dialogue interrégional a pris un essor significatif.

Aujourd'hui, l'enjeu est double : affirmer la place de la région-capitale de la France et du Bassin parisien dans le concert des grandes métropoles mondiales et européennes, et renforcer la coordination des actions entre régions chargées de l'aménagement de leur territoire. À cette fin, s'est créée la Conférence des huit présidents des Régions du Bassin parisien (Basse-Normandie, Bourgogne, Champagne-Ardenne, Centre, Haute-Normandie, Île-de-France, Pays-de-la-Loire, Picardie) : la C8, accompagnée par les conseils économiques et sociaux régionaux.

La C8 partage désormais un cadre commun de référence pour mettre en œuvre ses stratégies : « Perspectives Bassin parisien ». Ce cadre fixe les objectifs et les sept engagements des Régions pour un Bassin parisien plus durable, attractif et solidaire, pour l'ouvrir aux échanges maritimes, pour y faciliter les déplacements et renforcer son accessibilité, donner toute leur place aux métropoles régionales, promouvoir l'innovation, favoriser le développement économique et valoriser les continuités écologiques. Il s'agit aussi d'améliorer concrètement les conditions de migration des 300 000 actifs qui se croisent quotidiennement aux franges de l'Île-de-France et de se donner les moyens de mettre en œuvre ces ambitions, là où les financements de l'État sont souvent en baisse. Le Bassin parisien, lorsqu'il se présente comme un collectif de régions, devient davantage « audible » au niveau national ou européen : les grands projets portés ensemble, notamment en matière d'infrastructures, augmentent les chances d'être entendus et soutenus, comme l'a récemment montré le projet de contournement fret ferré à l'ouest de l'Île-de-France, né de la coopération entre nos régions et inscrit dans le cadre de référence stratégique commun. C'est grâce à cela qu'il a pu être entendu par la Commission européenne.

Les choix de développement de l'Île-de-France doivent tenir compte des projets des territoires voisins, et inversement. En publiant ce numéro des *Cahiers* portant sur le Bassin parisien, à l'heure où les projecteurs sont tournés vers le Grand Paris, l'IAU Île-de-France entend décaler les regards et invite à penser différemment la métropole francilienne à toutes les échelles.

Ce numéro des *Cahiers* de l'institut aide à mieux saisir les enjeux du Bassin parisien, qui est l'une des premières méga-régions mondiale, et à identifier les leviers de son aménagement à venir.

### Jean-Paul Huchon

Président du conseil régional d'Île-de-France  
Président de l'IAU Île-de-France

# Avant-propos

## S'investir à l'échelle d'une méga-région en devenir



Le Bassin parisien est une échelle indispensable à considérer pour l'aménagement du territoire de la métropole francilienne. Les interactions sont nombreuses entre ce vaste espace de plus de 25 millions d'habitants et les problématiques spécifiquement franciliennes, ce qui impose une coordination des actions dépassant les strictes limites régionales. La mise en place d'une coopération interrégionale au sein de la Conférence des présidents de Région du Bassin parisien (la C8) a donné à l'IAU île-de-France l'occasion d'investir en profondeur ces territoires.

Le Bassin parisien est un défi politique, car une gouvernance est à inventer pour trouver la voie d'une coopération souple entre institutions voisines. Dans le monde et en Europe, plusieurs grandes « plaques » métropolitaines se constituent ainsi – ce que certains appellent les méga-régions –, ce qui interpelle une organisation équivalente dans le Bassin parisien. C'est également un défi technique, car aucune ingénierie n'est encore réellement dédiée au traitement du Bassin parisien. Au cours de l'histoire, l'État a largement alimenté la compréhension de sa propre stratégie et des enjeux. À présent, les collectivités territoriales s'en emparent pleinement pour partager leurs connaissances, leurs visions et leurs actions. Les conseils régionaux ne sont d'ailleurs pas les seuls concernés : les conseils économiques et sociaux régionaux, l'Association des villes du Grand Bassin parisien, de même que le réseau des agences d'urbanisme sont des lieux importants pour se concerter au bénéfice du Bassin parisien.

Depuis longtemps, l'IAU île-de-France a pris en compte cette dimension dans ses travaux. Il est maintenant nécessaire d'y investir de façon pérenne. C'est dans ce sens qu'il se propose comme centre de ressources pour ce vaste espace.

L'année 2009 a été, à ce titre, particulièrement productive, à travers la tenue de séminaires scientifiques (avec l'université Paris 1), la publication d'une capitalisation bibliographique, la collecte et l'analyse de données et des documents de planification relatifs à ce territoire (schémas régionaux d'aménagement, de développement économique, contrats de projets État-Région, etc.).

Tous ces matériaux ont alimenté directement la démarche des huit présidents de Région, entérinée le 30 septembre 2009 à Bruxelles, par la publication de leur cadre de référence stratégique commun – Perspectives Bassin parisien – dont l'IAU île-de-France a été maître d'œuvre. La publication de ce numéro des *Cahiers* se situe donc à une articulation dans le temps et dans l'espace : de nouvelles pages sont à écrire pour faire vivre la méga-région du Bassin parisien.

**François Dugeny**

Directeur général de l'IAU île-de-France

Éditorial : Renforcer la coordination interrégionale face aux défis de demain

Jean-Paul Huchon ..... 1

Avant-propos : S'investir à l'échelle d'une méga-région en devenir

François Dugeny ..... 2

Prologue : Le Bassin parisien, une méga-région ?

Vincent Fouchier ..... 4



## Comprendre

Jacques Attali : un regard géostratégique  
Interview de Jacques Attali ..... 6

Le Bassin parisien, quelques repères ..... 10

Vers un monde de méga-régions ?  
Gilles Antier ..... 12

Une méga-région urbaine : mythe ou réalité ?  
Ludovic Halbert ..... 15

Le polycentrisme métropolitain au prisme des migrations  
Sandrine Berroir, Nadine Cattan, Thérèse Saint-Julien ..... 19

Creusement du déficit migratoire francilien : quels enseignements ?  
Sandrine Beauvils, Philippe Louchart ..... 21

La « para-urbanisation » se généralise hors Île-de-France  
Jean-Marc Zaninetti ..... 24

Quelle consommation d'espace dans les franges franciliennes ?  
Laurence Nolorgues ..... 27

## Agir

L'État mise sur la région économique de Paris  
Bernard Robert ..... 30

Bassin parisien et documents régionaux de planification  
Élisabeth Faguer ..... 33

Les Grands lacs de Seine au service du bassin versant  
Pascal Popelin ..... 36

Le Bassin parisien, un territoire logistique à structurer  
Lydia Mykolenko ..... 39

Une démarche partenariale sur le Rhône  
Interview de Michel Margnes ..... 43

La desserte aéroportuaire du Bassin parisien  
Étienne Berthon ..... 44

Le Bassin parisien : un bassin de déplacements ?  
Alain Meyere, Florian Soulard, Danièle Navarre ..... 48

Vers un « système » ferroviaire intégré au réseau transeuropéen  
Jean-Marc Caron ..... 52

Universités et recherche, quelles dynamiques ?  
Myriam Baron ..... 53

Le Bassin parisien, porte ouverte vers l'Europe  
Françoise Chotard ..... 56

Recherche et développement dans les partenariats européens  
Sandrine Berroir, Nadine Cattan, Thérèse Saint-Julien ..... 58



## Anticiper

Grand Paris et Bassin parisien, dialogue avec Antoine Grumbach  
Martine Liotard, Florian Soulard ..... 60

Les villes du Bassin parisien : trop loin, trop proches ?  
Daniel Béhar, Philippe Estèbe ..... 64

Vers un syndicat « Bassin parisien-Ville mondiale » ?  
Frédéric Gilli ..... 69

L'Arc Atlantique : une piste pour la gouvernance du Bassin parisien  
Interview de Fabien Mesclier ..... 72

Gérer durablement les ressources : l'exemple des granulats  
Ludovic Faytre ..... 74

Le Bassin parisien au carrefour du changement climatique  
Christian Thibault ..... 77

Bassin parisien : oser la méga-région  
Élisabeth Faguer, Vincent Fouchier, Florian Soulard ..... 80

## Ressources

À lire ..... 86

## Le Bassin parisien, une méga-région ?

S'intéresser au Bassin parisien, c'est s'intéresser à une des échelles de la métropole francilienne. Le Bassin parisien existe ! Il ne s'agit pas seulement d'un espace géographique ou géologique, ou d'une nouvelle couronne concentrique autour de Paris (au-delà de la grande couronne francilienne), mais bien d'un ensemble métropolitain en réseau.

Des experts comme Saskia Sassen, qui ont conceptualisé les « villes globales », opèrent un glissement sémantique vers la notion de méga-région, insistant sur les effets de synergies et de complémentarités à opérer entre une métropole et les espaces qui l'entourent. Le terme de méga-région est assez peu élégant, certes, mais il renvoie à un besoin criant : penser un très grand territoire autour d'une métropole de rang mondial.

Le Bassin parisien prend dès lors une dimension nouvelle : celle d'un espace de coopération entre acteurs visant à partager une stratégie commune, positivant les interdépendances. Il ne s'agit pas d'en faire une nouvelle strate dans une gouvernance déjà complexe, mais d'accepter la multiplicité des échelles de coopération. Se coordonner avec l'Île-de-France est parfaitement complémentaire et en cohérence avec les coordinations internes à d'autres métropoles du Bassin parisien, comme la métropole normande (Rouen-Caen-Le Havre) ou le « G10 » autour de Reims, ou d'une coordination avec d'autres grands espaces, tels que l'Arc Atlantique, le Grand Est ou le Nord-Ouest Européen. Tout n'a d'ailleurs pas à être traité à l'échelle du Bassin parisien et la méga-région en devenir n'est pas (encore) intégrée dans tous les domaines. Il existe en outre des relations à grande échelle, mais inscrites dans de vastes faisceaux.

Ce numéro des *Cahiers* de l'IAU idF vient éclairer d'un jour nouveau les principaux enjeux qui méritent d'être abordés à l'échelle du Bassin parisien. Il montre que les tendances en cours ou à venir ne sont pas le simple prolongement des tendances passées, ce qui implique de faire évoluer les politiques d'aménagement du territoire. Il y a vingt ans, on s'inquiétait beaucoup du débordement quantitatif, principalement démographique, sur les franges. La question d'aménagement qui se pose devient nettement plus qualitative et oriente la réflexion sur ce qui fait système fonctionnel ou institutionnel.

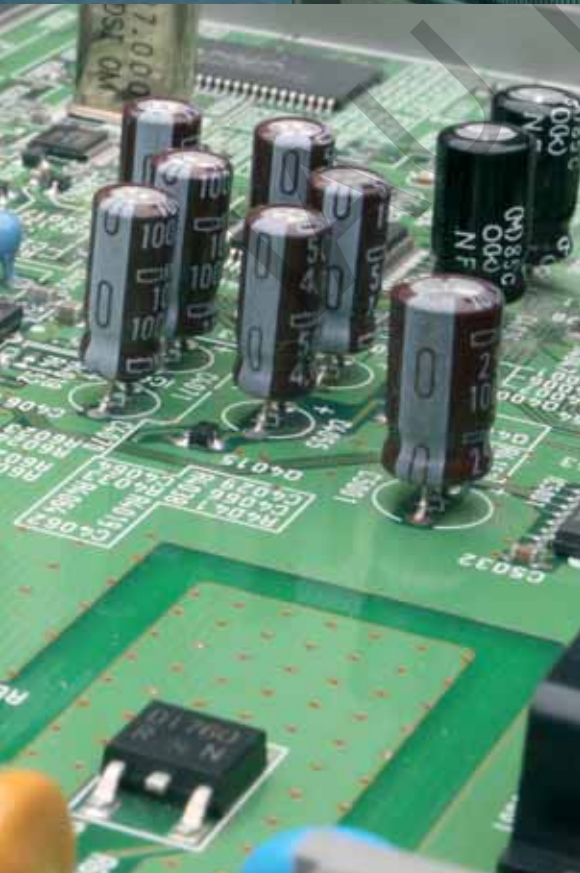
Il y a ainsi des interactions évidentes dans certains domaines, pour lesquels le *Cahiers* livre un argumentaire renouvelé : gérer le bassin versant de la Seine (gérer l'eau, l'inondation), consolider les métropoles proches, mieux maîtriser la péri-urbanisation francilienne (« para-urbanisation » ?) notamment économique, organiser le transport de marchandises, maintenir les continuités écologiques, gérer durablement les ressources.

Le Bassin parisien compte parmi les plus importantes portes d'entrées continentales, qui lui confèrent une place à part en France et en Europe : les *hubs* aéroportuaires franciliens, le port du Havre. Accéder à ces portes depuis chaque territoire du Bassin parisien est une forte revendication. Mais la proximité avec l'Île-de-France n'a pas toujours été vécue comme positive. On a souvent parlé de « villes sous influence », de dépendance, d'ombre portée... et pas toujours d'effet d'entraînement. Ici aussi, ce *Cahiers* invite à réfléchir différemment, à l'aune d'analyses récentes.

... Il reste, et il restera encore, la problématique récurrente du périmètre du Bassin parisien. Il a été fait le choix, pour ce *Cahiers*, de ne pas imposer un périmètre unique : liberté a été laissée aux auteurs (sous réserve de donner leur définition). Il y a en effet autant de périmètres pertinents que de sujets à traiter... ou d'acteurs pour les porter ! Il faut s'y habituer : l'interterritorialité devient la règle et la méga-région n'y échappe pas.

Puisse ce *Cahiers* donner envie de réfléchir et d'agir à l'échelle du Bassin parisien.

Vincent Fouchier  
IAU île-de-France



# Comprendre

Les mutations économiques contemporaines recomposent la géographie urbaine. À l'image de nombreuses méga-régions comme le Sud-Est anglais ou Rio-Sao Paulo, le Bassin parisien peut s'affirmer à une échelle internationale et constituer un espace privilégié dans l'analyse et la compréhension des phénomènes métropolitains. Situées à l'écart des grandes routes commerciales et de l'espace très dense que représentent 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. Face à une Europe qui s'élargit vers l'Est, le Bassin parisien peut constituer un espace de dialogue et de réflexion permettant de construire une stratégie et des perspectives communes de développement.

L'affirmation d'un système polycentrique au regard des migrations, le redéploiement des habitants vers l'espace rural, l'accentuation du déficit migratoire pour une grande partie des régions sont autant de phénomènes que l'échelle du Bassin parisien permet d'appréhender. Les flux économiques et résidentiels dessinent ainsi les contours d'un système métropolitain interrégional. Comprendre son fonctionnement permettra de le positionner face aux enjeux sociaux, économiques et environnementaux du XXI<sup>e</sup> siècle.



P. Thibaut/IAU/IRF

## Interview

Jacques Attali, économiste et écrivain, connu pour sa carrière dans les milieux universitaires, politiques et ceux de la finance, a présidé la Banque européenne pour la reconstruction et le développement (Berd). Il dirige actuellement PlanetFinance, association qui conseille des institutions de microfinance. Il a créé un cabinet de conseil international spécialisé notamment dans le conseil stratégique et l'ingénierie financière. Il a récemment présidé la Commission pour la libération de la croissance française, qui a remis un rapport intitulé « 300 décisions pour changer la France » en 2007. Ses approches prospectives et géopolitiques sont souvent sollicitées. Auteur de très nombreux ouvrages depuis plus de trente ans, Jacques Attali a produit des essais, des biographies, des mémoires et des romans. Parmi les plus récents, on peut citer : *L'homme nomade* (2003), *Gandhi ou l'éveil des humiliés* (2007), *Une brève histoire de l'avenir* (2008), *La crise et après* (2008), *Survivre aux crises* (2009).

# Jacques Attali : un regard géostratégique

Les Cahiers – Dans votre *Brève histoire de l'avenir*, vous décrivez le déplacement du « cœur économique et géopolitique » mondial sur plusieurs siècles.

Vous prévoyez le futur déplacement de ce cœur parti d'Europe, installé en Californie, avec plusieurs scénarios dont aucun ne passe par la France. A quelles conditions le Bassin parisien pourrait-il jouer ce rôle ? Quel est votre regard géostratégique et prospectif sur les enjeux, les dynamiques et les perspectives de cette méga-région qu'est potentiellement le Bassin parisien ?

Jacques Attali – D'abord, il faut se replacer dans le contexte : un monde qui va atteindre 9 milliards d'habitants, dont les deux tiers vivront en ville. Nous allons avoir des villes de 20, 30 ou 40 millions d'habitants, puisque la Chine est en train de s'organiser autour de 12 à 15 métropoles de 40 millions d'habitants. Cette évolution sera renforcée par les nécessités écologiques. De ce fait, la population sera de plus en plus concentrée dans les villes à fortes économies d'énergie. On va donc vers des masses humaines où l'ingénierie urbaine va être de plus en plus importante. Deuxièmement, le « cœur » a toujours été, dans l'histoire, un port doté d'un arrière-pays très puissant comme base de consommation et de production de haute valeur ajoutée. La France n'a jamais été le cœur, parce que nous avons fait l'erreur stratégique de ne pas établir la capitale au Havre. Nous l'avons installée à Paris. La France s'est construite comme ça, comme un pays sédentaire et non comme un pays maritime, alors qu'on a une des plus grandes côtes du monde. Le port du Havre aurait pu être et pourrait être parmi les premiers du monde, alors que les ports des pays voisins le sont. Même sous Louis XIV, au moment de la soi-disant splendeur française, le niveau de vie à Paris était le quart du niveau de vie aux Pays-Bas. Nous n'avons jamais été au cœur.

Le cœur peut-il revenir en Europe ? Il a été à Bruges, Venise, Anvers, Gênes, Amsterdam, Londres, Boston, New York, Los Angeles. Aujourd'hui, le cœur pourrait rester en Californie – c'est l'hypothèse pour quelques temps –, ou se déplacer en Chine. Je n'y crois pas. Je ne pense pas que les Chinois veuillent endosser cette responsabilité. On peut très bien imaginer un monde qui n'ait plus de cœur, vu son ampleur et son importance, et ne connaîtrait

plus que des cœurs régionaux. Idéalement, l'Europe pourrait redevenir le cœur. Nous sommes une région extrêmement riche et avons une qualité de vie la meilleure au monde : vie culturelle, sécurité, environnement, protection sociale... qui peut attirer l'économie du savoir, clé de l'avenir. Tout devrait nous y conduire. Il faudrait pour cela une vraie vision stratégique, puisque, pour être au cœur, il faut le vouloir. Et pour le vouloir, il faut d'abord quelqu'un qui pense la volonté. Or, nous n'avons personne qui pense la volonté, si tel était le cas, le choix serait embarrassant en Europe. En France, si l'on n'a pas un grand port, c'est parce qu'on n'a pas eu le courage de choisir entre Le Havre, Rouen, Dunkerque, Cherbourg, sans compter Marseille, Nantes-Saint-Nazaire.

L. C. – Vous évoquez l'Europe, le prochain cœur serait-il plutôt un axe international ?

J. A. – Non, pas forcément. Je continue à penser que ça peut être national. Si l'Europe a tous les moyens d'être le cœur avec l'axe Londres-Rotterdam-Francfort-Bruxelles-Paris-Le Havre, le plus vraisemblable serait l'axe qui va de Londres à Milan en passant par Bruxelles et Francfort, en se demandant si la France est dedans ou non. Des travaux importants sont réalisés par les Anglais et les Hollandais sur l'axe Londres-Rotterdam pour créer un port en pleine mer. Il y a la vraie vision stratégique. La France aurait tous les moyens d'être le cœur, à condition de faire le choix stratégique majeur de fusionner Le Havre, Rouen et Paris. Il faut créer un établissement public d'aménagement de la Seine, l'Epas, comme il existe un établissement public d'aménagement de La Défense.

L. C. – Un établissement public de la Basse-Seine a existé dans le passé. Avec quelques tentatives, mais aussi des échecs, avec une croissance industrielle qui n'a pas eu lieu et la structuration ne s'est pas amorcée. Comment faire mieux ?

J. A. – Il faut une volonté politique. Tout d'abord, il s'agit d'un futur proche à 50 ans. Il faut une vraie structuration, forte. Mais on n'a toujours pas admis que Le Havre est le port de Paris et que Rouen doit s'inscrire dans cette foulée. Par tradition historique, Rouen est la ville anglaise de France depuis la Guerre de Cent ans. Le rôle de Rouen devrait donc être d'attirer le trafic anglais et de le détourner de Rotter-



dam. Si on a cette stratégie – Le Havre constitue le port, Rouen focalise l'attraction britannique, Paris est le *hub* aéroportuaire et ensuite l'arrière pays conduit au premier port céréalier européen fluvial, qui est Metz, puis Lyon au sud – nous avons toute la maîtrise. Il faut simplement avoir une vision, une volonté stratégique et des infrastructures puissantes.

L. C. – Dans le cadre des débats sur le Grand Pari(s), on a aussi beaucoup parlé de la notion de métropole entre Paris et Le Havre, notamment avec les travaux des dix équipes d'architectes...

J. A. – Le débat sur le Grand Pari(s) est un échec total pour moi. Il se résume à un métro. Les travaux des équipes d'architectes ont été oubliés.

L. C. – Quel rôle peuvent jouer les villes-cathédrales situées à une heure de Paris, comme Reims, Orléans, dans cet ensemble organisé en méga-région ?

J. A. – Encore une fois : tant qu'il n'y a pas de port, il n'y a rien. C'est l'intérêt d'Orléans, de Metz, de Rouen, de Dijon, que Paris soit branché sur le port. Si on essaie de tirer Paris vers l'est, tout le monde coule en même temps.

L. C. – Le port de Nantes-Saint-Nazaire, est, avec Le Havre, l'un des débouchés du Bassin parisien. Serait-il fondé à devenir le pivot d'un axe structurant vers l'Atlantique ?

J. A. – Je pense qu'il devrait faire partie d'une complémentarité qui s'inscrit dans l'axe allant d'Europe du Nord vers l'Espagne assurant un débouché à ce port. Mais là encore, il faut choisir. Le problème français, c'est qu'on n'a jamais choisi. On peut avoir des ports de délestage. Il y a Cherbourg, Dunkerque, Nantes-Saint-Nazaire – qui a une vocation autre, à savoir les chantiers navals... Il faut choisir. Si on ne mise pas sur Le Havre-Rouen d'une part, et sur Marseille de l'autre, on est mort. Les Espagnols ont misé sur Barcelone, les Italiens ont misé sur Gênes.

L. C. – Le pôle Le Havre-Rouen peut-il, à lui seul, irriguer l'ensemble du Bassin parisien ? Celui-ci avec 25 millions d'habitants sur 190 000 km<sup>2</sup> représente la moitié de la population du cœur californien, sur une surface deux fois plus grande.

J. A. – Bien sûr, nous avons tous les moyens, à condition de se donner de grands projets.

Saclay est un projet très important qui, si on le réussit, devra donner la dimension technologique qui nous manque. Il y a pour moi trois chantiers fondamentaux : Le Havre-Paris, Saclay, et Metz pour sa relation avec l'Europe de l'Est par le TGV, le fret, les canaux et le réseau modal qui doit se situer au milieu de ce qui est le plus grand port fluvial d'Europe. Si nous arrivons à faire ces trois liens, nous pouvons essayer de déplacer l'axe européen qui, naturellement, passe au nord. Si on veut éviter que ce soit Londres-Rotterdam-Francfort-Milan et que nous voulons que ce soit Londres-Le Havre-Paris-Metz-Lyon, il faut s'en donner les moyens.

L. C. – Le Bassin parisien bénéficie d'atouts importants (infrastructures, pôles de compétitivité, innovation et recherche, population jeune...). Quels liens vous paraissent moteurs à l'échelle du Bassin parisien ?

J. A. – La gouvernance du savoir. La gouvernance universitaire est fondamentale, le fait de se doter d'universités plus grandes aussi. Polytechnique n'a pas assez d'étudiants. Il faut regrouper à Saclay-Palaiseau les grandes écoles dans des ensembles, avec des moyens communs, des bibliothèques communes, des salles de sport communes. Il faut se donner des moyens que nous n'avons pas par des économies d'échelle considérables. Cela rejoint les infrastructures de transports. Cela passe aussi par une réflexion sur les conditions de vie des étu-

*» Si nous voulons que l'axe européen soit Londres-Le Havre-Paris-Metz-Lyon, il faut s'en donner les moyens. «*



Grand Port Maritime du Havre

Le Havre, porte d'entrée du Bassin parisien.

dians et des professeurs. Je pense que faire un grand plateau universitaire à Saclay va être absolument déterminant.

**L. C. – Comment jouer une complémentarité et ne pas assécher les autres villes du Bassin parisien ? Les dernières tendances mesurées par l'Insee indiquent que les flux migratoires sont négatifs non seulement pour l'Île-de-France, mais aussi pour une grande part des régions du Bassin parisien. Comment enrayer ce décalage ?**

**J. A. –** J'ai essayé de dire cela dans mon dernier livre : la vie des villes dépend de la volonté des gens. On ne peut pas vivre à leur place. C'est à eux de se prendre en main. Le rôle et le dynamisme des maires est primordial : certains, très actifs et de qualité, ont fait resurgir leur ville. Si une ville de l'Est de Paris a envie d'émerger, il faut qu'elle s'en donne les moyens, qu'elle attire des talents, qu'elle tape du pied pour obtenir des équipements collectifs. Tout est possible, à condition de le vouloir.

**L. C. – Au-delà de Paris, à l'échelle du Bassin parisien, quel schéma de gouvernance pourriez-vous proposer, tant au plan institutionnel que pour mobiliser les dynamiques économiques fonctionnelles ?**

**J. A. –** Il faut évidemment réduire les échelons administratifs, regrouper les agglomérations. C'est de la cuisine de détail, mais il faut le faire. Il faut créer une structure qui rassemble l'Ouest parisien jusqu'à la mer, une autre très forte à Saclay, et encore une autre qui englobe Paris

jusqu'à Metz, et comprenne des infrastructures de transport. Ces trois structures sont, à mon avis, beaucoup plus importantes que le métro qu'on envisage de faire dans le cadre du Grand Paris. Celui-ci est important en soi, c'est une bonne chose, ce ne sera qu'un rattrapage utile pour la qualité de vie des banlieusards, mais cela n'apportera pas un demi millième de point de croissance à la région et n'augmentera pas l'attractivité francilienne.

**L. C. – Dans le faisceau Nord, Roissy, important capteur de développement économique a un effet de pôle attractif. Il attire des populations qui s'installent pour vivre au-delà des limites de l'Île-de-France. Dans ce faisceau, le canal Seine-Nord va créer un lien fonctionnel avec les ports du Nord. N'est-ce pas**

**une piste de réflexion ?**

**J. A. –** Ce canal Seine-Nord peut être la pire et la meilleure des choses. La pire des choses s'il consiste à se détourner du Havre pour aller vers

*» C'est l'intérêt d'Orléans, de Metz, de Rouen, de Dijon, que Paris soit branché sur le port. «*

Rotterdam et faire venir les marchandises directement des ports du Nord ; la meilleure, s'il permet d'irriguer le Nord et de l'inscrire dans un courant... Je le répèterai toujours : tout dépend du port. Le développement du nord de Paris peut faire de Paris une annexe de Lille, qui serait elle-même une annexe de Bruxelles, Rotterdam et Londres. Paris a toutes les raisons de décliner et de ne devenir qu'une ville touristique. Et c'est ce qui se profile à un horizon de 50 ans, si Paris ne s'inscrit pas dans une dynamique économique liée à la mer.

**L. C. – En termes de coopération, vous parliez de la relation Pays-Bas-Angleterre. Dans le Bassin parisien, le TGV rapproche des villes assez éloignées et très au-delà des limites du Bassin parisien, Londres ou Bruxelles notamment. Quelle stratégie imaginer à cette échelle et au-delà en mettant en relation des méga-régions ?**

**J. A. –** C'est là que Rouen joue un rôle très important. Ce que Rotterdam tente avec Londres, Rouen doit le tenter avec Londres. Rouen a une tradition de relations anglaises. La relation avec Londres se joue par Rouen et la relation avec l'Europe du Nord par Lille. La question est de savoir qui est le satellite de l'autre. Logiquement, la capitale de l'Europe est Paris, pas Bruxelles. La plus grande ville d'Europe continentale est Paris. Londres pourrait décliner, pour des raisons financières, etc. Paris peut

Les réseaux de l'économie du savoir structurent la méga-région du Bassin parisien.



et doit devenir la capitale de l'Europe. Mais on ne peut pas devenir la capitale si l'on n'a pas un port et si on n'a pas un débouché vers l'Est, d'où l'importance de Metz-Nancy.

L. C. – Dans les propositions de la Commission que vous avez présidée sur la libération de la croissance, vous avez évoqué dix Écopolis. Où les imagineriez-vous ? Y en aurait-il au sein du Bassin parisien en lien avec la métropole francilienne ? Sur la Seine, l'échec du Vaudreuil, issu d'une réflexion planificatrice à long terme à une époque de forte croissance, invite à être prudent.

J. A. – Pour les Écopolis, cela concerne 50 000 habitants et une planification seule ne peut en décider. C'est un projet local. Certains maires de la région parisienne sont très demandeurs. Ça doit être fait par eux. Je verrais ce projet dans les axes que je viens de citer : l'axe de Saclay, l'axe de la Seine... Pour le cas du Vaudreuil, je ne sais pas si on peut parler d'échec, même si Le Vaudreuil est en difficulté, sa position géographique est remarquable, elle est formidablement bien placée sur l'axe Le Havre-Paris. Je pense que Le Vaudreuil peut être un succès, à terme. C'est pour cela qu'il ne faut surtout pas y renoncer. Une ville, c'est une histoire de bilan.

L. C. – Dans la *Brève histoire de l'avenir*, vous évoquez la nouvelle place que pourrait tenir la résidence secondaire, appelée à devenir le seul point fixe des urbains. Dans le Bassin parisien c'est un enjeu majeur. Mais n'y a-t-il pas là un risque d'étalement de l'urbanisation, avec des mobilités que nous aurons du mal à canaliser à travers des infrastructures de transports en commun ?

J. A. – Cela rejoint une dimension dont nous n'avons pas encore parlé : la plantation d'arbres et l'édification de forêts. Si Paris devient, comme certains architectes l'ont proposé, une ville qui plante des millions d'arbres, reste à savoir où constituer des forêts dans lesquelles les gens puissent avoir des résidences secondaires, qui correspondent cependant à une certaine logique urbaine. De ce point de vue, le nord de Paris est tout à fait possible. Mais je suis convaincu que la stabilité de ceux qui bougent sera de plus en plus liée à l'enracinement dans les résidences secondaires situés jusqu'à 3 heures de Paris. Ce n'est rien, 3 heures : c'est la Côte d'Azur, le Massif central, le Gers. Certains prennent déjà le train le jeudi soir et reviennent le lundi matin.



L. C. – Une des spécificités du Bassin parisien, avec Paris en son centre, est son polycentrisme métropolitain au cœur d'un vaste espace naturel bien desservi par tous les réseaux d'infrastructures : *hub* francilien, LGV, etc. Pensez-vous que cela puisse conforter le Bassin parisien parmi les méga-régions mondiales ?

J. A. – Encore une fois, il faut choisir des axes : Saclay, Metz, Le Havre. Ceux qui voudront faire davantage le feront s'ils en ont la dynamique. Si une ville comme – au hasard – Troyes, ou Meaux, souhaite se développer, cela dépend de la qualité du projet et des initiatives. Mais, à mon avis, l'intérêt collectif est le suivant : Saclay pour l'économie du savoir, Le Havre pour le commerce et Metz pour la relation avec l'Europe continentale.

Le Bassin parisien est grand producteur et exportateur de céréales par voie fluviale (ici, le nouveau port de Metz).

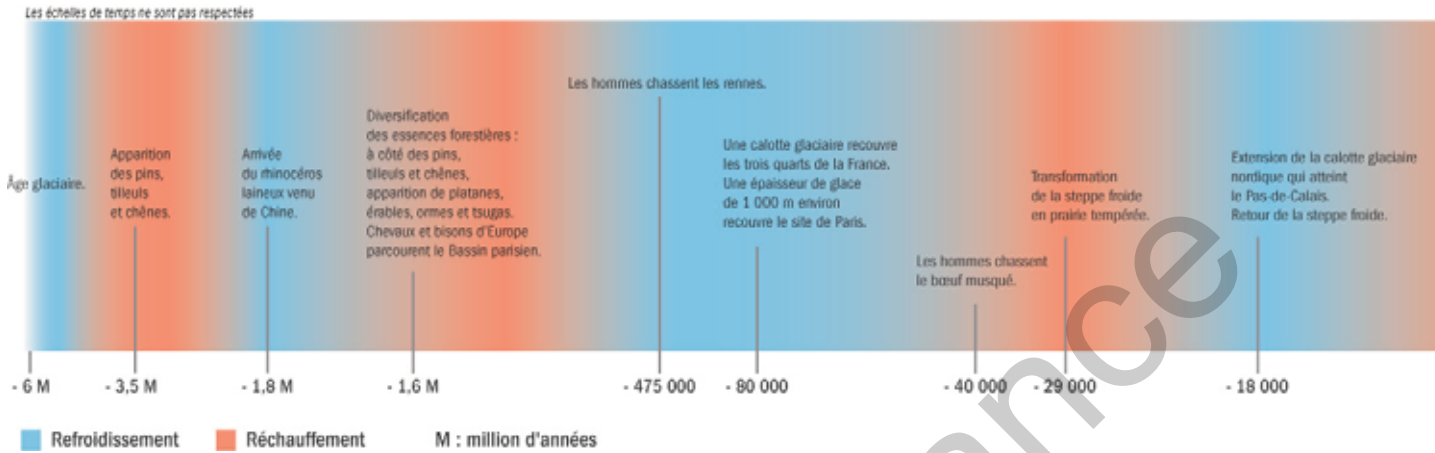
Propos recueillis le 3 décembre 2009  
par Vincent Fouchier et Élisabeth Faguer



Jacques Attali (à gauche),  
Élisabeth Faguer et Vincent Fouchier  
(IAU ile-de-France).

# Le Bassin parisien,

## Quelques dates sur l'évolution climatique



## Quelques périmètres

### Un bassin sédimentaire



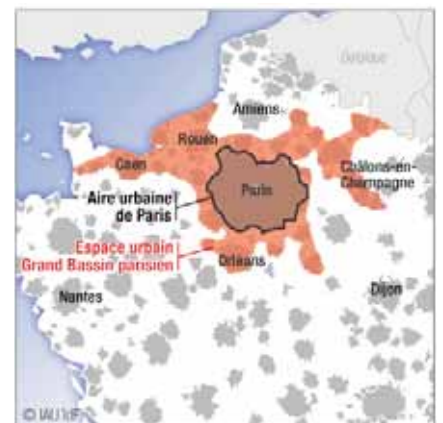
L'aire sédimentaire détermine le périmètre géomorphologique du Bassin parisien, situé dans le prolongement du Bassin londonien.

### Les bassins versants Seine et Loire



Le bassin versant de la Seine, artère fluviale principale du Bassin parisien, couvre environ 74 600 km<sup>2</sup>.

### Des périmètres Insee



L'espace urbain est l'ensemble, d'un seul tenant, de plusieurs aires urbaines et des communes multipolarisées qui s'y rattachent. L'espace urbain du Grand Bassin parisien est le plus grand de France et compte 17 millions d'habitants.

## Quelques chiffres sur la part des huit régions du Bassin parisien en France métropolitaine

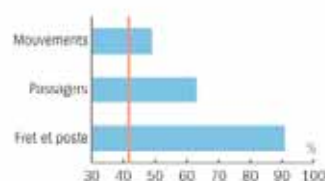
Le Bassin parisien rassemble 41,7 % de la population sur 35 % du territoire national. Il assure une part prépondérante du trafic aéroportuaire, mais produit peu de GES par rapport au reste de la France. Les données économiques soulignent sa forte part d'activités financières et de services aux entreprises. En termes de PIB, de chercheurs en R&D, de brevets déposés et d'arrivées touristiques étrangères, le Bassin parisien assure, à lui seul, plus de 50 % du total national.

### Identité du Bassin parisien

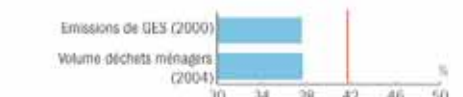
La ligne verticale rouge qui figure dans les graphiques apporte un repère. Elle indique la part de la population du Bassin parisien au sein de la France métropolitaine.



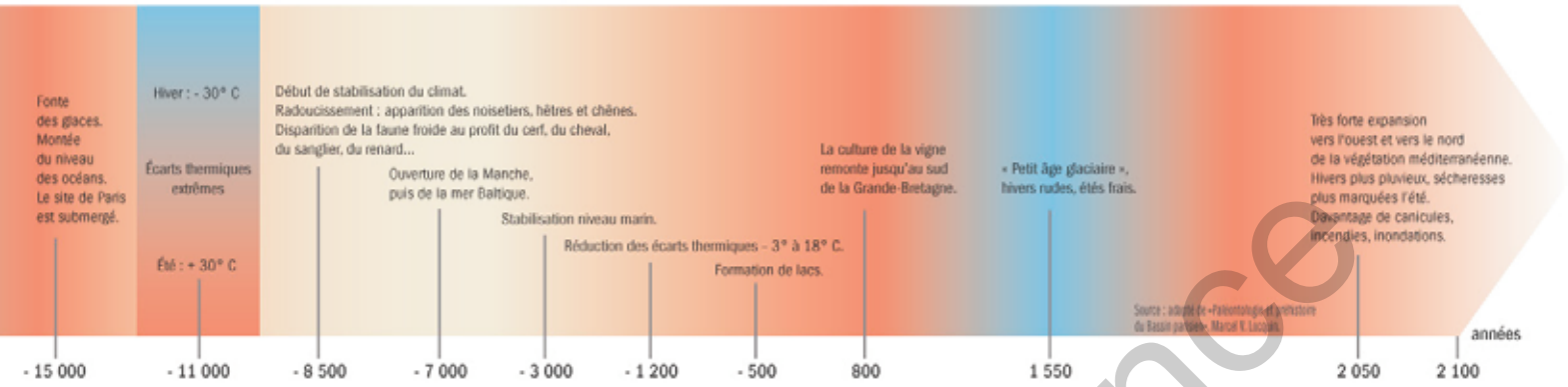
### Trafic aéroportuaire (2009)



### Production de déchets et de gaz à effet de serre (GES) dans le Bassin parisien



# quelques repères



## Le périmètre Miiat



La mission interministérielle et interrégionale d'aménagement du territoire (Miiat) pour le Bassin parisien, créée par l'État en 2000, a retenu ce périmètre qui couvre environ 140 000 km<sup>2</sup> et compte environ 21,5 millions d'habitants.

## Les villes de l'AVGBP\*



Association des villes du Grand Bassin parisien (AVGBP) regroupe dix-huit villes et 1,3 million habitants. Elle est en partenariat avec l'Association des maires d'Île-de-France.

## Le périmètre C8

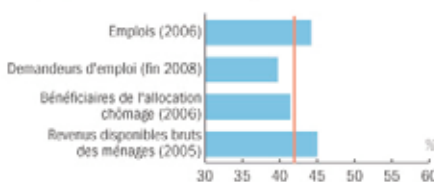


Instituée le 23 janvier 2008, la Conférence des présidents de Régions du Bassin parisien regroupe 8 régions et 26 millions d'habitants. Ce périmètre s'étend sur 190 000 km<sup>2</sup>.

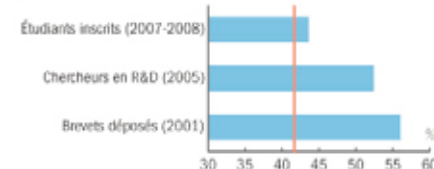
## Valeur ajoutée par secteur (2007)



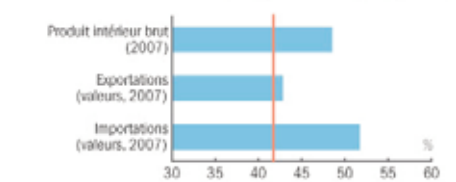
## Emploi, revenus des ménages



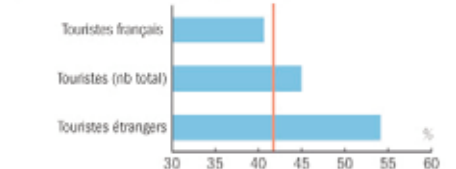
## Enseignement supérieur et recherche (effectifs et brevets)



## Produit intérieur brut (PIB) et échanges (2007)



## Arrivées touristiques (hôtellerie et camping, 2007)



Sources : Répertoire des territoires, DACT, Insee, Ademe, Ino, Inedc, DGOS, CEE WP, OSI, DEPP, ADP, DGAC, MEDDM, SNES

# Vers un monde de méga-régions ?

Gilles Antier  
IAU île-de-France



Boston, au cœur de la mégapole du Nord-Est américain.

La définition de la méga-région pourrait être la suivante : un territoire de dix à soixante millions d'habitants associant une ou deux métropoles (ou mégapoles) avec un archipel urbain complexe de pôles secondaires. Le territoire de cet archipel, structuré par des flux (emplois, navettes internes...) et une organisation propre, lui confère une certaine logique interne de bassin. En ce sens, la méga-région se différencie d'un « simple » territoire métropolitain ou mégapolitain comme celui du Caire, de Buenos Aires ou de Delhi, où l'attractivité de l'immense pôle central se renforce chaque jour du fait de la totale dépendance de l'appareil économique, urbain et rural qui l'entoure. Mais à quels autres territoires dans le monde peut-on alors comparer le Bassin parisien pour mieux apprécier son possible rôle dans les échanges mondiaux ?

## Le Bassin parisien n'est pas une mégapole

D'abord parce que la mégapole, cette « immense trainée urbaine où le paysage suburbain remplit les intervalles entre les grandes cités »<sup>(1)</sup>, est d'une toute autre échelle. Elle réunit un chapelet de villes et de métropoles mondiales qui, à défaut d'être contiguës, sont connectées les unes aux autres pour mieux opérer en synergie.

La mégapole Nord-Est américaine s'étend ainsi sur 800 à 1 000 km de Boston à Washington, via les métropoles de New York, Philadelphie et Baltimore. Plus récemment constituée,

Réseaux de villes, conurbations, corridors, synergies économiques, cet article invite à une vision panoramique du concept de méga-région à travers le monde. De Chicago à Hong Kong en passant par l'Europe, Bombay, Pékin, Séoul... Comparaison avec le Bassin parisien.

la mégapole japonaise force encore un peu le trait, en regroupant 42 % de la population du pays sur un ruban urbain de plus de 1 000 km de long s'étendant de Tokyo à Osaka, et se prolongeant vers les métropoles « intermédiaires » telles qu'Hiroshima. Linéaire et multipolaire, cet ensemble alterne centres urbains, zones industrielles et espaces ruraux fortement peuplés. Mais il est, davantage qu'aux États-Unis, littéralement « soudé » par des réseaux de transport autoroutiers, ferroviaires à grande vitesse (le Shinkansen) et aériens. Dernier exemple, la mégapole californienne de San Francisco-Los Angeles-San Diego. En dépit de son étendue sur près de 900 km, de ses 50 millions d'habitants et de son appui sur deux importantes mégapoles mondiales, cette immense conurbation reste pour certains une future mégapole. Elle paraît cependant moins hasardeuse que l'idée d'une mégapole européenne s'étirant de Londres à la Lombardie... Toujours est-il que si les territoires – à défaut des poids de population concernés – se rapprochent de ceux du Bassin parisien, la comparaison s'arrête là. Au mieux ces mégapoles sont-elles des ensembles de méga-régions (New England et Chesapeake dans le Nord-Est des USA, le Tokyo ken et Nagoya au Japon, les Nord et Sud californiens...), mais il paraît aussi difficile que présomptueux de leur comparer le Bassin parisien. Le chapelet de villes et de métropoles,

(1) GOTTSMAN J., *Megalopolis, The Urbanized Northeastern Seaboard of the United States*, MIT Press, 1961.

sinon voisines, du moins bien hiérarchisées entre elles, qui caractérise ce dernier, aurait pourtant pu nous y conduire, même si, bien loin d'un ruban urbain, il reste centré autour d'une grande agglomération. Le problème est qu'inversement, la méga-région ne saurait se limiter à une mégapole – qui est avant tout une « grosse » métropole de plus de dix millions d'habitants agglomérés.

### Le Bassin parisien : quel type de méga-région ?

Une douzaine de méga-régions seraient en fait identifiables à travers le monde. Les premières sont identifiables grâce au réseau de villes et à la synergie que semble avoir su impulser une métropole ou une mégapole dans un espace donné.

#### Synergie d'un réseau de villes ?

Elles sont nombreuses aux États-Unis, mais souvent aussi trop petites pour être rapprochées du cas du Bassin parisien<sup>(2)</sup>. On peut néanmoins retenir la méga-région fixée sur l'axe Chicago-Milwaukee. Certains analystes américains suggèrent de considérer comme une seule méga-région l'ensemble reliant Chicago à Pittsburgh via Detroit, mais on atteint, à ce stade, une dimension presque mégapolitaine ! Remarque identique pour l'axe Toronto-Rochester, qui de plus est... transfrontalier. Le corridor Québec-Windsor reliant Québec à Toronto via Montréal correspondrait mieux à une méga-région, mais son rapport population/extension spatiale (18 millions d'habitants/1 100 km) pose question. Cela dit, il est structuré par un axe ferroviaire fort, le Via Rail. En Amérique centrale, la zone métropolitaine de la vallée de Mexico englobant l'agglomération de Mexico et les zones urbanisées des états environnants correspondrait bien à une méga-région. Certes, cette entité géographique n'a pas plus d'existence administrative institutionnelle que celle de Chicago, mais elle est identifiée comme telle les politiques nationales d'aménagement du territoire, et constitue surtout un bassin d'emploi et de – relatifs – échanges avec les villes environnantes, de Puebla à Querétaro. La population de ces deux méga-régions (15 à 25 millions d'habitants) et la force des relations internes à ces bassins correspondent peu ou prou au Bassin parisien, mais pas leur extension spatiale.

En Europe, une autre méga-région de même nature peut être identifiée : le Sud-Est anglais, sorte de « super Grand Londres ». Elle n'a aucune existence institutionnelle ou programmatique, mais une réalité géographique qui force la comparaison avec le Bassin parisien<sup>(3)</sup>. L'Asie nous fournirait enfin une autre méga-

région de cet ordre, avec la région-capitale de Séoul, regroupant le gouvernement métropolitain de Séoul, la province du Geyonngi et la ville autonome d'Inchon. Une entité géographique et économique indéniable, qui fournit 48 % du PIB sud-coréen. Dépourvue de véritable existence administrative ou institutionnelle, elle est cependant identifiée comme telle dans les politiques nationales d'aménagement du territoire et la programmation des investissements nationaux. Ce qui la rapproche de la vallée de Mexico, sauf qu'y sont encore plus évidents les effets de réseau urbain entre Séoul et Inchon ainsi que de bassin entre ces pôles et le Geyonngi.

#### Conurbation et corridor ?

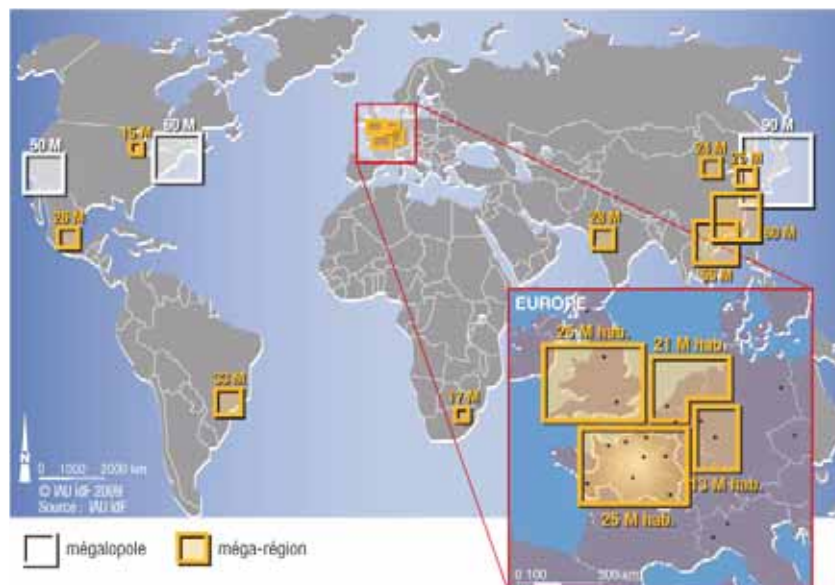
La seconde catégorie de méga-régions mondiales est plus identifiable par un effet de conurbation + corridor(s) entre au moins deux métropoles ou mégapoles. Une situation qui semble générer des logiques internes assimilables à un bassin, avec des flux réguliers, une croissance des transports et des synergies au sein d'une armature urbaine inter-régionale. Deux cas apparaissent en Europe : l'axe entre la Randstad et Bruxelles, et Rhin-Ruhr<sup>(4)</sup>. Ce n'est pas général : les évidents effets de corridors observables sur l'axe Amsterdam-Anvers-Bruxelles et, de façon plus limitée, au sein de la région Rhin-Ruhr ne se retrouvent pas entre Piémont et Lombardie : en cela, Milan ou Turin

(2) Cf FLORIDA R., GULDEN T., MELLANDER C., «The Rise of the Mega Region», The Martin Prosperity Institute, oct. 2007, et surtout LANG & NELSON, «The Rise of the Megapolitans», *Planning*, APA, janv. 2007.

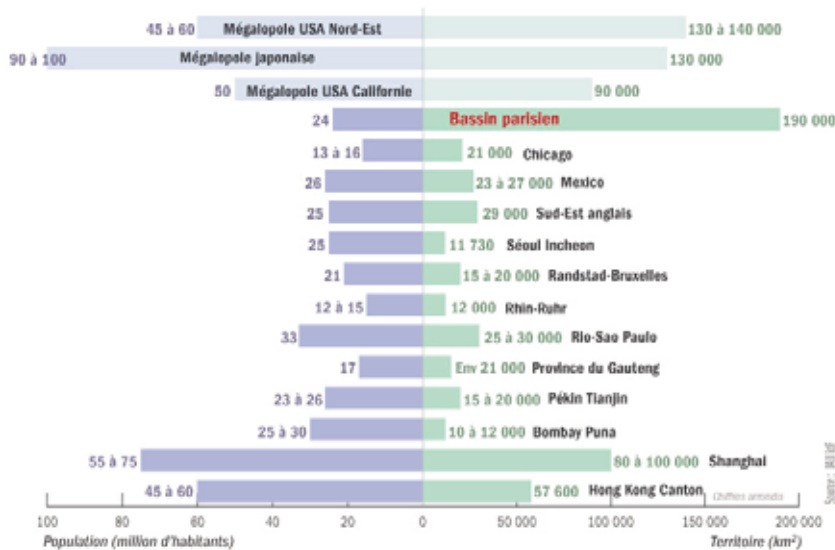
(3) Cf «Les franges franciliennes et le Sud-Est anglais», Laurif, nov. 1995, et *Les Cahiers de l'aurif* n° 136, 2003.

(4) Cf. «Performances économiques des régions européennes», *Les Cahiers de l'aurif* n° 135, 2002.

### Les méga-régions dans le monde



### Mégalopoles et méga-régions dans le monde en 2008



constituent des régions urbaines fonctionnelles distinctes mais ne sont pas clairement assimilables au cas du Bassin parisien.

Les cas plus marqués de méga-régions fondées sur des mégapoles se fortifiant réciproquement se rencontrent évidemment davantage dans le monde en développement. Ainsi, en Amérique du Sud, de l'ensemble associant peu à peu les deux mégapoles de Rio de Janeiro et de Sao Paulo (33 millions d'habitants, dont au moins 28 dans les deux aires métropolitaines). Une situation qui se retrouve en Afrique du Sud avec la région urbaine du Gauteng reliant les deux métropoles de Pretoria et Johannesburg et la région industrielle du Triangle du Vaal : la population du corridor métropolitain atteint 17 millions d'habitants dans ce véritable bassin. Un « Gautrain » ultra-rapide devrait relier les deux métropoles en 2011. Fonctionnellement, c'est la situation du corridor devenu véritable bassin de vie et d'activités qu'est la méga-région reliant en Chine les deux mégapoles de Pékin et Tianjin, l'ancien avant-port de la capitale chinoise promu zone économique et technologique avancée en 1984. Irriguée depuis 2006 par le premier chemin de fer interurbain chinois à grande vitesse, cette méga-région économique est très identifiable institutionnellement à travers les deux municipalités autonomes de Pékin et Tianjin. Dans une certaine mesure, elle pourrait préfigurer le devenir en Inde du corridor reliant Bombay à Puna, sorte de méga-région en cours de formation.

#### Poids démographique et synergies économiques ?

Le point commun de ces dix méga-régions avec le Bassin parisien est leur poids démographique (de 10 à 12 millions d'habitants à 25 à 30) et leurs évidentes synergies économiques

internes. C'est sans doute l'effet d'entraînement interne d'une ou deux mégapoles (et de l'archipel urbain qui leur est lié) qui y compense l'écart territorial avec un Bassin parisien souvent dix à onze fois plus vaste, mais bien moins densément peuplé et avec des coupures rurales nettement plus marquées.

Et c'est au fond pour ces mêmes raisons que doivent figurer à part deux autres évidentes méga-régions chinoises : d'une part celle du delta du Yangze, qui regroupe, avec leurs *hinterlands* respectifs, les ensembles métropolitains de Shanghai, Nanjing et Hangzhou, et d'autre part, celle du delta de la Rivière des Perles intégrant les métropoles et mégapoles de Hong Kong, Shenzhen, Dongguan et Macao, Guangzhou/Canton. Car si leur poids de population est deux à trois fois plus important que celui du Bassin parisien, leur territoire estimé est, lui, deux à trois fois plus restreint. On n'est pas (pour le moment ?) dans une mégalopole, mais on se trouve clairement au sein de méga-régions. Dans l'arrière-pays de Shanghai (marqué par une quinzaine de villes satellites et à présent parfaitement desservi au plan autoroutier en attendant de prochaines lignes à grande vitesse) se maintiennent des industries classiques (textile) et se développent des activités de haute technologie de recherche en relais de la mégapole côtière, celle-ci se tertiarisant à outrance. On retrouve plus au sud un double « méga-pôle » à Guangzhou et Hongkong, chacun ayant sa spécificité et... son aéroport international, devenu depuis quelques années un immense bassin d'emploi, de vie, de flux et de développements nouveaux de ce qui fut le premier « atelier de la Chine ».

Bien que cette rapide comparaison avec des méga-régions dans le monde ait buté tantôt sur les territoires concernés et tantôt sur les masses de population, parler de méga-région dans le cas du Bassin parisien n'apparaît donc pas comme un contresens. On a vu que la méga-région a parfois une définition institutionnelle et administrative, parfois seulement programmatique, mais que dans tous les cas elle « fait système », par la variété et la multiplicité des relations internes, physiques ou non, qui l'alimentent. Par là, le Bassin parisien est peut-être plutôt à comparer dans ses fonctions et ses dynamiques que trop strictement par rapport à d'autres territoires plus ou moins similaires dans le monde. L'important ne serait pas d'insérer une nouvelle catégorie entre mégapoles et mégalopoles, mais plutôt d'identifier une forme spécifique de territoires porteurs de développement que l'on ne pourrait alors qualifier que de « méga-régionaux ».

#### Références bibliographiques

- HARDING A. « Taking city-regions seriously? Response to debate on? City-regions: new geographies of governance, democracy and social reproduction? », *International Journal of Urban and Regional research*, 2007.
- NEWMAN P. and THORNLEY A. *Planning World Cities Globalization and Urban Politics*, Palgrave, London, 2005.
- RODRIGUEZ-POSE A. « The Rise of the City-Region concept and its development policy implications », *European Planning Studies*, 2008.



# Une méga-région urbaine : mythe ou réalité ?

Ludovic Halbert  
Latts<sup>(1)</sup>, université Paris-Est



Le réseau à grande vitesse connecte le Sud-Est anglais au Bassin parisien (Londres, gare de Saint-Pancras).

La nouveauté du terme tient en réalité plus à un « bougé » d'échelle qu'à une rupture brutale de dynamiques réunies depuis une bonne vingtaine d'années sous la bannière fort accueillante de métropolisation. La méga-région urbaine<sup>(2)</sup> (MRU) y prolonge le double processus de concentration dans les métropoles d'une économie cognitive de plus en plus mondialisée et d'imbrication croissante des aires urbaines en raison de la poursuite de leur étalement.

## Les méga-régions selon le programme Polynet

L'application directe du concept au contexte européen – et *a fortiori* parisien – n'est guère aisée : la dorsale allant du Lancashire à la Toscane forme-t-elle une seule méga-région urbaine ? Est-ce plutôt le *ring* des métropoles du centre-ouest européen [BRUNET, 2002] ? Doit-on retenir des régions de taille plus petite, autour de Londres, Paris, la Randstad, la région Rhin-Rhur ? C'est cette dernière proposition qui

Le concept de méga-région urbaine est de plus en plus fréquemment employé pour décrire l'évolution des systèmes urbains à la lumière des mutations économiques contemporaines. La communauté académique rédige les grandes lignes d'un récit fondateur de la longue marche vers l'urbanisation de nos sociétés : d'abord il y eut la ville et la diversité de ses quartiers ; vinrent ensuite les aires urbaines ; désormais, le temps est aux méga-régions urbaines.

fut retenue pour le programme Interreg III B Polynet qui a réuni une quarantaine de chercheurs européens entre 2003 et 2007. Nous cherchions à tester l'hypothèse de l'émergence en Europe du Nord-Ouest de méga-régions urbaines entendues comme « une série allant d'une dizaine à une cinquantaine de villes et de bourgs, morphologiquement distincts, mais fonctionnellement interconnectés, concentrés autour d'une ou plusieurs grandes villes centrales, et puisant leur énorme force économique dans une nouvelle division du travail » [HALL et PAIN, 2006]. Il s'agissait d'explicitier la relation entre le renforcement d'un système régional multipolaire, dépassant donc les seules recompositions internes des aires urbaines, et la mutation de l'organisation spatiale des activités économiques. La nouvelle division du travail faisait référence aux travaux de Saskia Sassen sur la « ville globale » [1996] et, plus généralement, à une approche économique selon laquelle le réseau des métropoles mondiales

## Les dimensions des méga-régions urbaines étudiées dans Polynet<sup>(3)</sup>

Dimension	Description	Critère retenu
Morphologique	Une organisation spatiale constituée de villes et de bourgs morphologiquement distincts	Contiguïté des aires urbaines fonctionnelles
Fonctionnelle	Des bassins de vie intégrés	Navettes domicile-travail
Organisationnelle	Ancienne et nouvelle division des tâches (des activités «centrales» aussi dans les villes secondaires)	Localisation des sociétés de services avancés aux entreprises («marqueurs» de la ville globale)
Relationnelle	Des espaces fortement interconnectés (circulation de personnes et d'idées, de capitaux, voire de, marchandises, etc.)	Flux d'information de l'économie mondialisée
Politique	Stratégies, projets, institutions à l'échelle MRU	Étudiée mais non nécessaire à la définition.

Source: Polynet

(1) Laboratoire technique, territoires et sociétés.

(2) HALL P. et PAIN K., 2006; Florida et al., 2008.

(3) À la suite de l'observation des stratégies de déploiement des sociétés de services avancés aux entreprises (économie de l'information et du savoir) dans huit métropoles européennes (Actions 1 et 2 du programme de recherche européen Polynet), l'action 3 confronte les résultats obtenus aux stratégies mises en place par les pouvoirs publics. Une série d'ateliers se sont déroulés sur les conséquences des stratégies de localisation de ce type d'activités dans l'espace francilien. La question des relations entre l'agglomération parisienne et les villes du Bassin parisien et entre la zone centrale dense et le reste de l'espace périurbain francilien a été discutée. L'IAU idF et la Datar ont participé à ce programme.

se caractérise par la concentration des fonctions de commandement (sièges sociaux) et de coordination (services avancés aux entreprises, services financiers). Les principaux résultats de la recherche, en partant des grandes familles de critères (morphologique, organisationnel, fonctionnel et relationnel) mobilisées par le programme Polynet, sont rappelés. Le parti pris est de rapprocher ici les dynamiques pour le Bassin parisien de celles de Londres et du Sud-Est anglais, qui constitue un ensemble *a priori* comparable par sa taille, son organisation spatiale et son rang dans le système urbain européen.

### Bassin parisien et Sud-Est anglais : des dynamiques parallèles

Quelle est l'extension de la méga-région urbaine (MRU) du Bassin parisien ? En partant de l'idée que la MRU est un système urbain polycentrique constitué par des villes et des bourgs morphologiquement distincts mais dont les aires urbaines sont jointives, on montre qu'en raison des plateaux agricoles faiblement peuplés entourant l'Île-de-France, seules une dizaine d'aires urbaines sont associées à celle de Paris (Creil, Compiègne, Beauvais, Évreux, Chartres, Montereau-Fault-Yonne), soit pas plus que le nombre d'aires urbaines composant la MRU de Bruxelles ou celle de Francfort. En relâchant un peu le critère de contiguïté stricte, le périmètre inclut cette fois entre vingt et vingt-cinq régions urbaines, notamment celles jalonnant la route des cathédrales. Avec environ 16 millions d'habitants en 2000, ce vaste espace reste moins peuplé que le Sud-Est anglais

(19 millions) et la cinquantaine d'aires urbaines qui le constitue. Surtout, la croissance démographique y est sensiblement plus faible que celle de son voisin britannique.

Des circulations de plus en plus intenses se développent au sein de la MRU, témoignant d'une intégration fonctionnelle bien réelle. Les travaux de Frédéric Gilli [2002], notamment, ont montré la contribution des migrations domicile-travail à la formation d'un réseau de villes liées par des flux croissants à l'échelle de la région urbaine de Paris. L'approche comparative du programme Polynet confirme des dynamiques d'intégration que l'on retrouve aussi bien dans le Bassin parisien que dans le Sud-Est anglais. Si les flux sont encore principalement dirigés vers l'aire centrale de Paris ou de Londres, on observe par ailleurs des échanges transversaux entre aires secondaires qui renseignent des formes d'imbrication croissante des bassins de vie, mesurée par l'indicateur des navettes entre lieu de résidence et lieu de travail. L'organisation d'un vaste espace morphologiquement multipolaire et de plus en plus intégré s'est accompagnée d'une division des tâches à l'échelle de la MRU. À partir des années 1960, l'agglomération parisienne, tout comme celle de Londres, a connu une concentration relative des activités de conception et de commandement, face à des villes secondaires qui ont accueilli des activités de production industrielle. La division des fonctions à l'ère de la production taylorienne, pour schématiser la dissociation entre l'ingénieur et l'ouvrier, en est le principal facteur. Les politiques d'aménagement britanniques et françaises y ont aussi contribué, respectivement avec la politique des villes nouvelles et de la ceinture verte entourant Londres d'un côté, et la politique d'agrément dont la ligne de partage permit aux firmes de déconcentrer avantagusement certaines activités de production depuis la banlieue de Paris vers la vallée de la Seine par exemple. La division des tâches s'est poursuivie avec la fragmentation de plus en plus aisée des activités de traitement de l'information qui a pu donner lieu à une déconcentration par exemple des centres d'appels et une polarisation accrue des activités à haute valeur ajoutée dans le centre de la région francilienne.

### Vers une nouvelle division des tâches ? Le cas des services avancés aux entreprises

L'hypothèse de la MRU va cependant plus loin que cette division des tâches selon un principe centre-périphérie ancien. Le passage à une organisation multipolaire serait accompagné par hypothèse du renforcement des activités traditionnellement centrales dans des pôles



Le Synchrotron Soleil,  
inauguré en 2006  
près de Saclay (91),  
symbole de l'économie du savoir.



F. Dagey/AU IRE

Londres concentre les fonctions de décision du Sud-Est anglais, au cœur d'une organisation en réseau.

secondaires. Les services avancés aux entreprises (publicité et marketing, avocats d'affaires et expertise comptable, architecture et ingénierie technique, audit et consultance, services avancés de la logistique, etc.) et les services financiers (banques, assurances) sont considérés depuis les travaux de Saskia Sassen comme des secteurs-clés du contrôle des réseaux de production mondiaux. Ce sont eux qui, aux côtés des sièges des multinationales, contribueraient à organiser la mondialisation industrielle et financière depuis les bureaux de la ville globale. On utilise la méthodologie développée par le Group of Analysis of World Cities (GAWC) qui consiste à estimer des liens potentiels entre des villes, à partir de la localisation des établissements des principales firmes de services avancés. Plus un établissement est grand et/ou concentre des fonctions rares d'une entreprise, plus on considère qu'il détermine des flux d'information importants au sein de cette dernière. En superposant les réseaux tracés pour près de 250 entreprises du Bassin parisien, en incluant notamment les majors, on propose une lecture du déploiement d'activités considérées comme emblématiques de la métropolisation. Les résultats rappellent la limite de la nouvelle division des tâches au sein du Bassin parisien. Le système régional reflète avant tout le primat de relations potentielles entre l'agglomération centrale parisienne et les villes secondaires qui y sont toutes liées de manière privilégiée. Nous sommes ici loin du cas du Sud-Est anglais où s'ajoutent à cette organisation radiale des liens transversaux, qui reflètent un réseau plus maillé entre Reading, Cambridge, Southampton

ou Milton Keynes, pour ne citer que les cas étudiés.

Ces premiers résultats, qui représentent le déploiement des entreprises de services dans la MRU, sont précisés par le vaste travail d'enquête par entretiens réalisé en parallèle à cette cartographie. Premièrement, dans le Bassin parisien mais aussi dans le Sud-Est anglais, la concentration des activités de services avancés dans l'agglomération principale prédomine sur tout autre dynamique : le Grand Londres d'un côté, Paris et les communes limitrophes du centre d'affaires de l'autre sont les nœuds principaux de ces firmes. Deuxièmement, l'essor de centres de services avancés secondaires au sein des MRU correspond principalement à un effort de rapprochement des marchés. Il s'agit dans certains cas de suivre le desserrement de certains clients en jouant la complémentarité entre le centre de l'agglomération où les contrats sont négociés avec les donneurs d'ordre et les villes secondaires où le travail est réalisé effectivement auprès des établissements concernés. Il s'agit aussi, à mesure que la concurrence sur le marché des services s'accroît dans la zone centrale, de capter le potentiel commercial de plus petits marchés, y compris celui des villes secondaires du Bassin parisien, en particulier à mesure que les entreprises petites et moyennes montent en échelle (du local vers le niveau MRU, ou du national vers l'international). Dans le cas du Sud-Est anglais, mais c'est probablement la seule MRU en Europe du Nord-Ouest à connaître cette tendance de manière aussi claire, certains pôles secondaires dépassent la logique d'accès à des

## Références bibliographiques

- BRUNET R., « Lignes de force de l'espace européen », *Mappe Monde* 66, 2002.
- FLORIDA R., GULDEN T., MELLANDER C., « The Rise of the Mega-Region. » *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society*, 2008.
- GILLI F., « Déplacements domicile-travail et organisation du Bassin parisien », *L'Espace Géographique* 4, 2002.
- GILLI F., « Le Bassin parisien. Une région métropolitaine. » Cyberge, 2005.
- GOTTMANN J., 1957, « Megalopolis, or the urbanization of the Northeastern Seaboard » *Economic Geography*.
- HALBERT L., Densité, desserrement, polycentrisme et transformation économique des aires métropolitaines. Interpréter la concentration des activités d'intermédiation dans la zone centrale de la région francilienne. Thèse université Paris-1, Panthéon-Sorbonne, 2004.
- HALL P., PAIN K., *The Polycentric Metropolis. Learning from mega-city regions in Europe*, London, Earthscan, 2006.
- Mc GEE T. G., ROBINSON I., *The mega-urban regions of Southeast Asia*, University of British Columbia Press, 1995.
- SASSEN S., *The Global City: New York, London, Tokyo*, New York, Princetown University Press, 1991.

marchés secondaires, en concentrant des compétences rares, qui sont mobilisées par le reste des établissements de la MRU, voire à une échelle supra-régionale. C'est le cas par exemple de Reading dont les établissements des grands groupes de services avancés ont acquis des compétences relativement rares, peut-être en lien avec l'arrivée de multinationales extra-européennes. Nous n'observons rien de tel dans le Bassin parisien tant l'agglomération parisienne continue de concentrer ces fonctions centrales.

### La MRU du Bassin parisien, vers un fonctionnement en réseau ?

S'il existe bien des tendances à la constitution d'une MRU dans le Bassin parisien, les villes secondaires ne semblent pas encore jouer un rôle moteur dans le redéploiement des fonctions métropolitaines. Ceci renvoie certainement à des éléments structurels, notamment au poids démographique limité des villes secondaires, à l'intensité historique de la concentration de certaines fonctions dans l'agglomération parisienne et peut-être à un effet tunnel selon lequel Paris serait plus fortement connecté à Lille et Lyon ou à Londres et Bruxelles qu'à Chartres ou Orléans. Les résultats obtenus pour les services avancés aux entreprises, aussi clairs qu'ils soient dans le cas parisien, doivent cependant être resitués dans un contexte plus général. Il est encore bien d'autres dimensions du fonctionnement d'un système économique régional qui doivent être prises en compte pour qualifier l'émergence d'une MRU. Que se passe-t-il dans les grands secteurs industriels qui, entre avènement d'une économie cognitive et réorganisation mondiale des chaînes de valeurs, doivent à la fois accroi-

tre leur capacité d'innovation et leur inscription dans des réseaux mondialisés ? Dans un modèle d'innovation où les relations entre industrie et université sont prédominantes, on notera que contrairement au cas du Sud-Est anglais, les grands centres d'excellence académique (notamment les grandes écoles) sont largement concentrés dans l'agglomération parisienne. Le Bassin parisien n'a pas de pôles scientifiques à rayonnement international équivalents à ceux d'Oxford ou de Cambridge qui alimenteraient l'essor d'une économie d'innovation à forte composante endogène. Cependant, et faute d'analyses précises pour le Bassin parisien, un relevé impressionniste aide à repérer le potentiel d'innovation de certains pôles secondaires ou encore la capacité d'aires urbaines extra-franciliennes à capter des activités spécialisées dans certaines filières industrielles (Chartres par exemple). Ce sont des éléments qui permettent de faire l'hypothèse de l'approfondissement d'une logique réticulaire<sup>(4)</sup> à l'échelle de la MRU, au-delà de la division traditionnelle des tâches entre le centre et ses périphéries. L'analyse des dynamiques récentes reste cependant à faire. En reprenant des méthodes éprouvées [HALBERT, 2004, GILLI, 2005], les complémentarités qui se redessinent depuis le début des années 2000 au sein du Bassin parisien pourront être précisées. Qu'il s'agisse d'approches par filières, secteurs ou fonctions, au-delà des analyses comparatives comme celle proposée dans le programme Polynet, il est désormais nécessaire d'engager, sur la base des données récentes offertes par le recensement de la population, des travaux pour comprendre les réorganisations en cours de la MRU. La grande transformation industrielle se traduira-t-elle par la fin de la division des tâches traditionnelle, entre centre et périphérie à mesure que les activités de production concrète disparaissent ? Ne restera-t-il que des activités liées à l'économie présente pour les territoires circum-franciliens ? La concentration des fonctions métropolitaines sera-t-elle rebattue par l'intégration croissante des villes secondaires ? Peut-on envisager la réorganisation d'un système productif à l'échelle de la MRU où ces villes secondaires permettraient aussi à la région centrale d'améliorer sa place dans le système métropolitain européen ?



Des liens rapides et fréquents  
entre les méga-régions  
du Nord-Ouest européen.

(4) Ensemble des relations (système) qui règlent le fonctionnement d'une organisation en réseau.

Sandrine Berroir  
Nadine Cattan  
Thérèse Saint-Julien  
UMR Géographie-cités,  
CNRS, université Paris I  
et université Paris-Diderot

# Le polycentrisme métropolitain au prisme des migrations



Quelle que soit leur nature, les flux contribuent à tisser l'espace polycentrique du Bassin parisien.

Les migrations se font au bénéfice de pôles et de liens particulièrement actifs dans l'intégration territoriale. L'organisation spatiale de ce vaste espace régional<sup>(1)</sup> s'effectue selon ces trois modalités, renforçant chacune des échelles géographiques, différentes mais bien complémentaires.

## La force des territoires de proximité

Pour les trois types de migrations, telles que les révèlent les déclarations annuelles des données sociales (Dads)<sup>(2)</sup> de 2003 et 2004, la grande majorité des flux se déploie à l'intérieur du périmètre des aires urbaines, c'est-à-dire entre deux communes d'une même aire. La définition même de ces aires urbaines explique l'importance des navettes internes (73 %). Les autres déplacements s'y déploient aussi majoritairement, soit 61 % des migrations professionnelles et 54 % des migrations résidentielles. On peut en déduire l'existence d'une réelle convergence entre les bassins d'emploi et les bassins de vie. La force des territoires de proximité se lit également dans la portée moyenne des déplacements dans le Bassin parisien. Les navetteurs parcourent en moyenne 17 km ; 23,5 km après changement d'emploi et 25 km après changement de domicile. La forte emprise d'un grand nombre de pôles régionaux du Bassin parisien sur leur environnement immédiat souligne à son tour l'importance de la proximité dans la fabrique des territoires métropolitains. Par exemple, Amiens, Rouen, Orléans, Châlons-en-Champagne et Troyes entretiennent une « sur-

La métropolisation conduit à repenser aujourd'hui les territoires métropolisés dans des fonctionnements plus polycentriques. Sont-ils des vecteurs d'intégration régionale dans le Bassin parisien ? Cette question a été abordée en comparant les géographies de trois types de migrations : les navettes domicile-travail, les migrations résidentielles et les migrations professionnelles.

migration» avec leurs périphéries immédiates, quelle que soit la nature du flux considéré. Ces constats nuancent grandement les réflexions actuelles sur l'éclatement des territoires et en particulier des territoires métropolitains. Ils soulignent le rôle que tiennent les pôles locaux dans le renforcement des potentiels à cette échelle et dans leur participation à l'émergence d'une structuration polycentrique au niveau de l'ensemble du territoire métropolitain. Cette structure est plus proche d'un polycentrisme morphologique, c'est-à-dire davantage adossé à la concentration de la population ou de l'emploi, que d'un polycentrisme relationnel. En effet, le polycentrisme identifié dans le Bassin parisien contribue à renforcer les masses en présence plutôt qu'à rééquilibrer les directions des échanges.

## Des polarisations parisiennes à moyenne et grande distance

Pour les trois types de migrations, la polarisation de l'aire urbaine de Paris sur ses périphéries extérieures immédiates est inférieure à ce que l'on pourrait attendre, compte tenu des concentrations démographiques en présence et des faibles distances qui les séparent, surtout

(1) Les analyses rapportées dans l'article correspondent au périmètre du Bassin parisien défini par la MIAT (il s'agit des régions Île-de-France, Picardie, Haute-Normandie, Basse-Normandie, Centre, Champagne-Ardenne et des départements de l'Yonne et de la Sarthe).

(2) Elles récapitulent les salaires versés au cours de l'année civile aux employés relevant du régime général de Sécurité sociale.

## Références bibliographiques

- BERROIR S., CATTAN N., GIRAUD T., SAINT-JULIEN Th., « Fonctionnement métropolitain du Bassin parisien, une analyse de la mobilité des populations par les Dads », Rapport de recherche UMR Géographie-cités pour le compte de la Diact, 2007.
- DIACT, « Le fonctionnement métropolitain du Bassin parisien, du Bassin parisien à la région économique de Paris », Paris, 2009. [www.diact.gouv.fr](http://www.diact.gouv.fr)
- GILLI F., « Déplacements domicile-travail et organisation du Bassin parisien », *L'Espace Géographique*, n° 4, 2002.
- HALBERT L., « Examining the mega-city region hypothesis: evidence from the Paris city region/parisien », *regional studies* 42 (8), 2008.
- POLYNET « Commuting and the definition of functional urban regions », Action 1.1. 2005. [http://www.polynet.org.uk/docs/1\\_1\\_bassin.pdf](http://www.polynet.org.uk/docs/1_1_bassin.pdf)



Les migrations résidentielles se font souvent au sein du même bassin de vie.

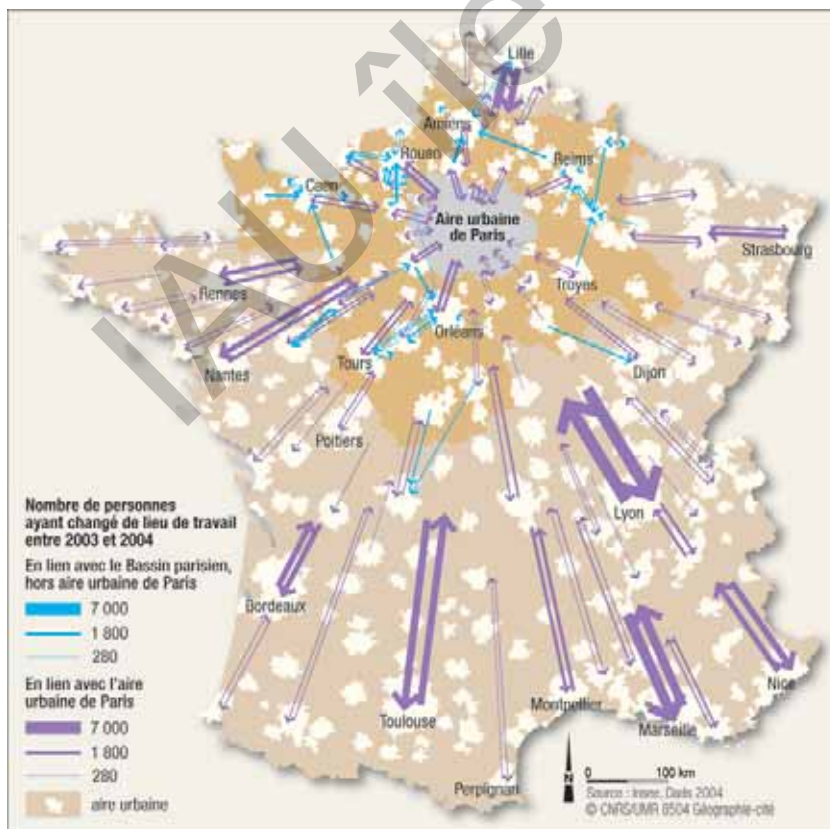
vers le nord, le nord-est et le nord-ouest. Avec ces « sous-migrations », rarement appréhendées jusqu'ici, tout se passe comme si la couronne périfrancilienne apparaissait « en creux » dans le système des migrations qui se déploie à l'échelle de la métropole. Ce constat viendrait en appui des thèses sur la déconnexion de plus en plus repérable entre les centres des grandes métropoles et leur *hinterland*. Les plus fortes connexions de l'aire urbaine de Paris avec l'extérieur du Bassin parisien, notamment avec les grands pôles nationaux, viendraient soutenir cette hypothèse. Le champ d'attraction de l'aire urbaine de Paris serait connexe, discontinu, court-circuitant relativement l'espace environnant immédiat. Peut-on pour autant vraiment parler d'une métropole-archipel pour décrire les modalités de ses fonctionnements et donc ses articulations territoriales? Complexe, la réponse reste en demi-teinte. En effet, et à l'inverse de ce qui est observé soit sur ces périphéries extérieures immédiates, soit sur les migrations centre-périphérie de longue portée, l'examen de relations préférentielles de moyenne portée viendrait nuancer l'hypothèse de l'archipelisation. Bien que sectorisés, ces échanges centre-périphérie sur moyenne distance bénéficient de surmigrations entre l'Île-

de-France et notamment, les pôles régionaux du Sud et de l'Ouest du Bassin parisien. Au total, l'image d'une région métropolisée fortement polarisée par son centre en ressort affaiblie. Pour autant, l'effet d'ombre de l'Île-de-France sur les pôles régionaux de cet ensemble ne peut être totalement rejeté, comme en témoignent les difficultés des pôles périphériques à développer d'autres réseaux migratoires infra-régionaux ou à se brancher sur des réseaux extra-régionaux.

### L'émergence de relations transversales

Enfin, la mise en réseau des territoires du Bassin parisien se décline à travers des liens transversaux de moyenne portée. Ceux-ci mettent en relation les principaux pôles régionaux de tailles équivalentes au sein du Bassin parisien. Dans cette transversalité, quelques interdépendances préférentielles apparaissent entre villes du Nord-Est d'une part, et villes du Sud-Ouest d'autre part. À un échelon plus local, ces liens se définissent aussi par l'existence de sous-systèmes régionaux de migrations reliant des pôles relativement proches et de tailles différentes. De telles structurations sont plus visibles à l'ouest et au nord de l'Île-de-France. Le fait qu'elles s'effectuent dans une certaine réciprocité entre les aires urbaines renvoie à un processus d'intégration locale polycentrique. On peut considérer que ces transversalités préfigurent ce que pourrait être une véritable articulation polycentrique de cet ensemble régional.

### Les principales directions des migrations professionnelles en lien avec le Bassin parisien\*



\* Seuls les flux vers, à partir ou à l'intérieur du Bassin parisien sont ici cartographiés.

L'intégration de la région métropolitaine reste donc faible au-delà des limites de l'Île-de-France. La polarisation relativement tenue de la région centrale sur ses marges et la faible capacité structurante des flux entre les principaux pôles régionaux de cet ensemble régional en témoignent. Cependant, des formes de forte intégration régionale apparaissent en dehors de l'Île-de-France, en particulier autour des principaux pôles régionaux qui affirment leur champ d'attraction sur leur environnement immédiat et s'imposent bien comme pôles d'emploi et centres de bassins de vie. C'est aussi avec eux et par eux que, dans une certaine proximité, pourraient se construire des systèmes infra-régionaux d'intégration polycentrique.

# Creusement du déficit migratoire francilien : quels enseignements ?

Sandrine Beaufile  
Philippe Louchart  
IAU île-de-France



Les trains express régionaux (TER) contribuent au déplacement des 187 000 actifs qui travaillent en Île-de-France sans y résider.

La population de l'Île-de-France comptait 11 500 000 habitants en 2006<sup>(1)</sup>. Elle a augmenté de 50 000 à 55 000 habitants par an depuis une trentaine d'années. Cette évolution est due à trois composantes : un excédent naturel élevé, qui a eu tendance à augmenter ; des échanges migratoires déficitaires avec le reste du pays, qui se sont creusés ; et des échanges excédentaires avec l'étranger qui se sont renforcés. En 2006, les autres régions du Bassin parisien comptaient 14 100 000 habitants. Leur évolution démographique, proche de celle de l'Île-de-France en valeur absolue, s'en distingue par sa répartition : l'excédent naturel s'est réduit et les échanges migratoires

Le creusement du déficit migratoire francilien avec le reste de l'hexagone ravive les interrogations autour des relations entre l'Île-de-France et le Bassin parisien. Est-ce une spécificité de la seule région-capitale ? Est-ce le résultat d'une dégradation des conditions de vie en Île-de-France ou de son polycentrisme croissant ? L'analyse des migrations professionnelles et résidentielles issues du dernier recensement apporte un nouvel éclairage.

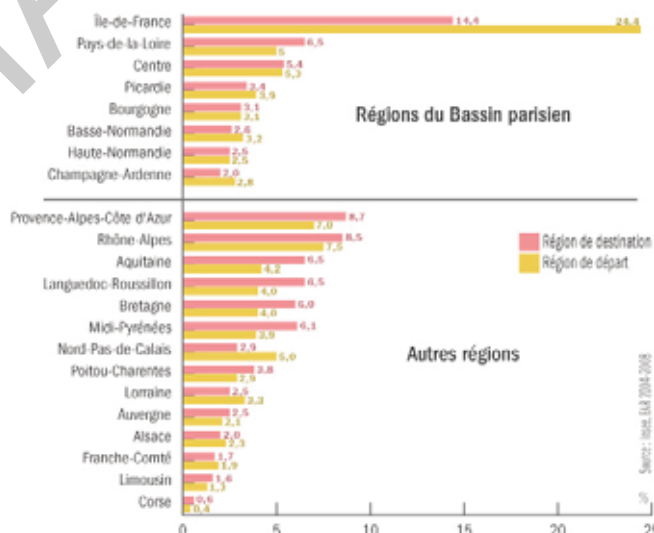
avec le reste du pays sont devenus déficitaires sur la période récente.

## L'accentuation du déficit migratoire n'est pas une spécificité francilienne

Depuis les années 1970, les Franciliens sont plus nombreux à quitter l'Île-de-France que les habitants des autres régions à s'y installer. Ainsi, entre 2001 et 2006, l'Île-de-France génère 38 % des migrations entre régions mais seulement 14 % comme région de destination, contre 24 % comme région de départ (voir graphique ci-contre).

Pour autant, l'attractivité de l'Île-de-France reste forte avec près de 110 000 personnes qui s'installent chaque année dans la région capitale. Ce sont pour l'essentiel des jeunes, majoritairement cadres ou exerçant une profession intermédiaire. Le déficit migratoire francilien avec les autres régions tient ainsi pour partie au fait que nombre de jeunes qui arrivent seuls ou à deux en Île-de-France repartent plusieurs années plus tard en famille. Les mouvements migratoires entre l'Île-de-France et le reste de l'Hexagone étaient d'ailleurs équilibrés chez les actifs occupés entre 1990 et 1999. Ils sont devenus légèrement négatifs depuis (- 13 000

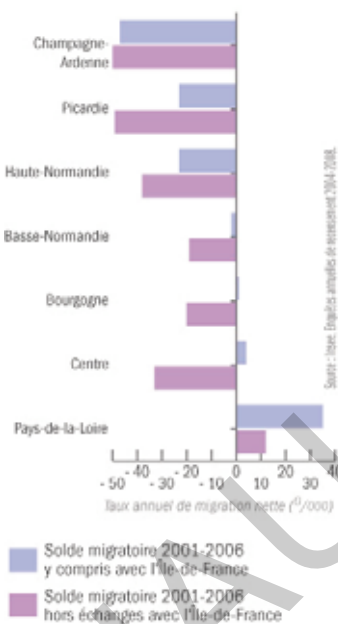
Comparaison des migrations interrégionales (2004-2008)



(1) Les enquêtes annuelles de recensement permettent de connaître le nombre de personnes de cinq ans ou plus au moment de l'enquête qui ont migré au cours des cinq années précédant celle-ci. Le solde migratoire global de l'Île-de-France avec le reste de l'Hexagone, qui intègre les enfants de moins de cinq ans, n'est pas fourni par l'Insee. Il est estimé par l'IAU idF à - 59 000 par an entre 1990 et 1999 et à - 78 000 par an entre 1999 et 2006.

par an) et ont entraîné le creusement du déficit migratoire francilien entre 2001 et 2006. Celui-ci est passé de - 55 000 habitants par an sur la période 1990-1999 à - 73 000 habitants par an sur la période 2001-2006. La fuite des conditions de vie imposées par la région capitale est souvent avancée pour expliquer ces départs nets de Franciliens : coût élevé du logement, temps de déplacement importants, cadre de vie trop urbain, etc. Or, en élargissant le territoire d'analyse, il apparaît clairement que l'attraction des autres régions du Nord, du Centre et de l'Est de la France se réduit également, alors que les conditions de vie y sont très différentes. Les régions déjà déficitaires dans leurs échanges avec les autres régions le sont devenues davantage depuis 1999 (Picardie, Basse-Normandie, Champagne-Ardenne). Celles qui étaient excédentaires ont désormais un solde quasiment nul (Centre, Bourgogne) ou sont devenues déficitaires (Alsace). Les déficits migratoires des régions du Nord, du Centre et de l'Est de la France marquent en réalité l'attractivité des régions de l'Ouest et du Sud de la France. Même si on exclut l'Île-de-France, la faible attractivité du Bassin parisien (excepté les Pays-de-la-Loire) s'accroît depuis le début de cette décennie avec 13 000 personnes de moins par an, contre 4 000 personnes de moins par an au cours des années 1990. Dans ce contexte général, les arrivées de Franciliens dans les régions du Bassin parisien (excepté les Pays-de-la-Loire) permettent à celles-ci de limiter l'ampleur de leur déficit migratoire. Ce n'est pas le cas des autres régions déficitaires du Nord et de l'Est qui perdent également des habitants dans leurs échanges avec l'Île-de-France.

**Solde migratoire des régions du Bassin parisien entre 2001 et 2006 (hormis l'Île-de-France)**



### Des relations fortes entre l'Île-de-France et ses départements limitrophes

La proximité de l'Île-de-France influe sur les départements limitrophes<sup>(2)</sup>. Ainsi, l'Oise, plus proche du centre de l'agglomération et de grands pôles d'emplois tels que Roissy ou Cergy-Pontoise, entretient de fortes relations avec l'Île-de-France. C'est le département du Bassin parisien qui gagne le plus d'habitants dans ces échanges, mais c'est également celui où les actifs sont les plus dépendants des emplois franciliens. Dans une moindre mesure, le constat est proche en Eure-et-Loir. À eux-seuls, ces deux départements contribuent pour près de la moitié au déficit migratoire de l'Île-de-France avec ses départements limitrophes.

### Arrivées nettes de familles et d'actifs franciliens dans les départements limitrophes

Le desserrement de l'Île-de-France sur ses franges est modéré. En effet, l'accentuation du déficit migratoire francilien est moins marqué

avec les huit départements limitrophes qu'avec les autres départements du Bassin parisien ou de l'Hexagone. Ainsi, la région a perdu 13 900 habitants par an dans ses échanges avec les huit départements limitrophes entre 2001 et 2006, contre 12 000 entre 1990 et 1999. En Île-de-France, c'est en grande couronne que le déficit migratoire avec les huit départements limitrophes est le plus fort (- 9 200 habitants par an entre 2001 et 2006). C'est également sur ce territoire qu'il s'est le plus fortement accentué.

Traditionnellement, des personnes seules, étudiantes ou en début de vie active, s'installent en Île-de-France alors que des familles et des retraités quittent la région. Si ce constat se vérifie globalement dans les échanges avec les huit départements limitrophes, les départs de couples avec enfant et d'actifs occupés sont toutefois proportionnellement plus importants que vers le reste de la province. Les ménages sont également plus modestes que ceux partis ailleurs en province. Parmi les actifs occupés, les ménages ouvriers sont sur-représentés : ils constituent 24 % des départs d'Île-de-France à destination d'un des huit départements limitrophes, contre 13 % des départs vers les autres départements métropolitains. *A contrario*, les cadres sont sous-représentés (23 % contre 34 %). Faut-il y voir les conséquences de la délocalisation régulière de nombreuses activités de production en dehors de l'Île-de-France ? Toujours est-il que ces migrants accèdent souvent à de meilleures conditions de logement, certains ménages (notamment les ouvriers) accédant plus fréquemment au statut de propriétaire.

### La grande couronne francilienne capte une part croissante des actifs des territoires voisins

Les actifs travaillant en Île-de-France sans y résider ont toujours majoritairement habité dans l'un des huit départements limitrophes (60 % en 2006). Leur nombre n'a cessé d'augmenter : de 86 000 en 1982 à 187 000 en 2006. Toutefois, ces personnes ne représentent que 11 % des actifs des départements limitrophes (9 % en 1990). Ce constat global doit cependant être nuancé car la part des actifs travaillant en Île-de-France varie fortement d'un département à l'autre. La distance au centre de l'agglomération parisienne, la proximité de pôles d'emplois importants et leur desserte routière ou ferroviaire sont autant de facteurs qui influent sur le nombre d'actifs des départements limitrophes venant travailler en Île-de-France. Ainsi, 23 % des actifs de l'Oise et 20 % des actifs d'Eure-et-Loir travaillent en Île-de-France, alors que les actifs

(2) Les huit départements limitrophes sont l'Aisne, l'Aube, l'Eure, l'Eure-et-Loir, le Loiret, la Marne, l'Oise et l'Yonne.



de la Marne ne sont que 2 % à y travailler. La grande couronne occupe, là encore, une place importante. Une majorité des navetteurs en provenance des huit départements limitrophes y travaillent en 2006 (53 % contre 48 % en 1999 et 40 % en 1990). Seul un navetteur sur quatre travaille à Paris. Ces évolutions expliquent la réduction des distances parcourues par les migrants des départements limitrophes depuis 1990. Ils parcouraient, en moyenne, 61 km en 1990 pour se rendre à leur lieu de travail contre 55 km en 2006. La progression des mouvements interrégionaux semble davantage traduire une accentuation du polycentrisme francilien que des difficultés à se loger en Île-de-France pour ces navetteurs. Sur le plan social, ceux-ci apparaissent en effet relativement qualifiés : 49 % sont des cadres ou exercent une profession intermédiaire, soit davantage que la moyenne des actifs résidant dans ces départements limitrophes (35 %) mais en proportion comparable à la moyenne francilienne (53 %).

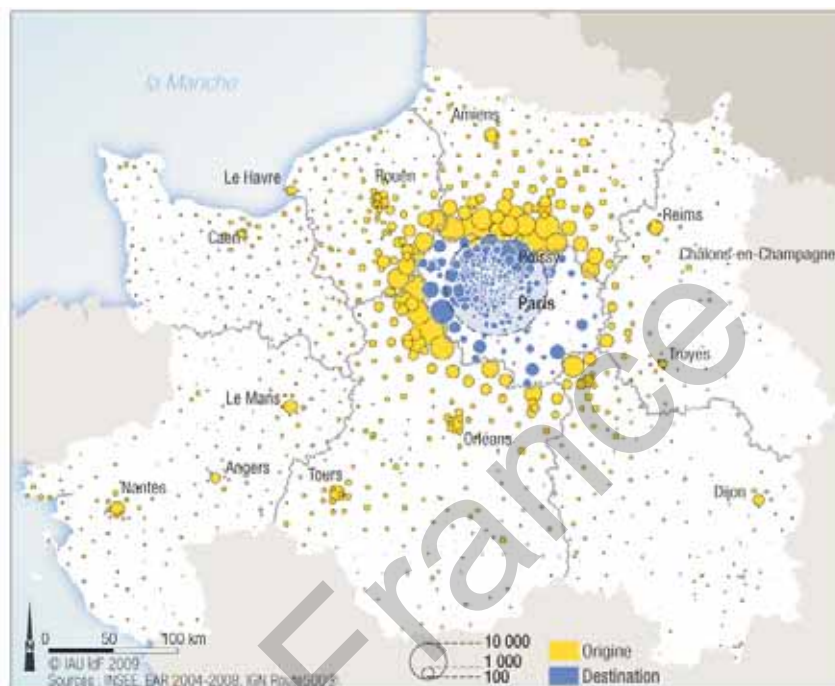
### Déménager au-delà des franges rompt les liens professionnels

Les départs de retraités accentuent le déficit migratoire avec le reste du Bassin parisien  
 Sur la dernière période intercensitaire, le déficit migratoire entre l'Île-de-France et le reste du Bassin parisien s'est fortement creusé. Il atteint - 14 700 habitants par an entre 2001 et 2006 contre - 10 500 habitants par an entre 1990 et 1999. La moitié de ce déficit est dû à l'attractivité de la région Pays-de-la-Loire qui gagne 7 200 habitants par an dans ses échanges avec l'Île-de-France. Le déficit s'est accentué avec tous les départements franciliens. Il s'est toutefois davantage creusé avec les départements de grande couronne. Ces derniers perdent chaque année 8 500 habitants dans leurs échanges avec le reste du Bassin parisien, ils n'en perdaient que 5 600 entre 1990 et 1999. Les retraités d'Île-de-France sont proportionnellement plus nombreux à s'installer dans le reste du Bassin parisien qu'ailleurs. Ils représentent 27 % des ménages partis d'Île-de-France alors qu'ils ne sont que 18 % des ménages à quitter l'Île-de-France pour un des huit départements limitrophes et 22 % des ménages à le faire pour le reste de la province.

### Autant de navetteurs de longue distance en 2006 qu'en 1990

Le creusement du déficit migratoire entre l'Île-de-France et le reste du Bassin parisien ne s'est pas accompagné, *a contrario* des huit départements limitrophes, d'une augmentation des navettes de travail à destination de l'Île-de-France. Les 46 000 actifs du reste du Bassin parisien travaillant en Île-de-France en 2006 ne

### Origine et destination des actifs non franciliens du Bassin parisien travaillant en Île-de-France



représentent qu'une part marginale (1,1 %) des actifs de leurs départements d'origine. Cette proportion est identique à celle de 1990 (1,2 %).

Il est intéressant de noter la spécificité de Paris qui concentre 44 % des emplois de ces navetteurs, soit cinq points de plus qu'en 1999. À l'inverse, cette proportion a diminué dans tous les autres départements franciliens, excepté dans le Val-d'Oise où elle est restée stable. Les navetteurs en provenance du reste du Bassin parisien et à destination de l'Île-de-France se différencient par leur composition socioprofessionnelle. La part des cadres (34 %) et des professions intermédiaires (28 %) est fortement majoritaire. Les cadres représentent les seuls actifs dont la proportion qui travaille en Île-de-France ait augmenté aux dépens des autres catégories.

Quitter l'Île-de-France pour un département situé au-delà des huit départements limitrophes semble marquer une rupture avec l'Île-de-France. Mais si les départements du reste du Bassin parisien gagnent des habitants dans leurs échanges avec l'Île-de-France, ils ne dépendent pas, en termes économiques, des emplois franciliens, tant les navetteurs représentent une part marginale des actifs de ces départements.

# La « para-urbanisation » se généralise hors Île-de-France

Jean-Marc Zaninetti  
Université d'Orléans  
Laboratoire Cedete<sup>(1)</sup>



De nombreux citadins s'installent dans des communes rurales tout en travaillant en ville.

Sur la longue durée, le glissement de la base économique du secteur primaire vers le secteur tertiaire s'est accompagné d'une urbanisation accrue, et d'une concentration croissante du peuplement au moyen d'importantes migrations intérieures. L'émigration rurale, vécue par les Français comme un déchirement au point d'avoir été qualifiée « d'exode rural », a été la principale modalité de redistribution de la population sur le territoire français aux XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles. Après avoir atteint

Après une très longue période de forte attractivité des villes, le début du XXI<sup>e</sup> siècle révèle une déconcentration de la population urbaine dans le Bassin parisien. La population réinvestit l'espace rural.

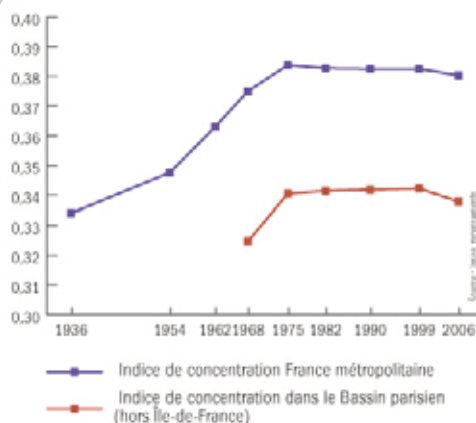
Cette « para-urbanisation » est-elle la manifestation d'un phénomène déjà sous-jacent depuis plusieurs années ? S'agit-il d'une tendance de long terme ?

une intensité inédite entre 1945 et 1975, l'émigration rurale s'est ensuite à peu près tarie.

## La déconcentration géographique de la population s'accélère

Dorénavant, les migrations intérieures sont majoritairement des migrations interurbaines. Elles s'accompagnent toutefois d'une légère tendance à la contre-urbanisation, c'est-à-dire à une migration à longue distance des villes vers les campagnes qui ne se confond pas avec l'étalement urbain, principal vecteur de redistribution de population à destination de l'espace rural dans les dernières décennies. Aujourd'hui, les campagnes se repeuplent après s'être longtemps vidées. Le tournant idéologique remonte à 1968, avec l'idéalisation du « retour à la terre », mais la concrétisation de cette utopie s'est faite très progressivement. Le point d'inflexion se produit entre 1975 et 1982 en France, mais l'étalement urbain a conservé suffisamment de force jusqu'à la fin du XX<sup>e</sup> siècle pour masquer ce signal. La décade de la concentration géographique de la population française a été très lente jusqu'en 1999, mais elle semble s'être subitement accélérée dans les années récentes. Les résultats statistiques tirés du premier cycle du recensement rénové de la population confirment cette tendance de manière spectaculaire pour la période 1999-2006 dans le Bassin parisien comme dans l'ensemble des régions métropolitaines.

Indice de concentration géographique de la population (Indice de Gini)



L'indice de Gini varie entre 0 (densité uniforme) et 0,5 (concentration totale de la population en un point). Après avoir fortement progressé entre 1936 et 1975, la concentration spatiale de la population en France métropolitaine décroît lentement depuis cette date. La dispersion s'est fortement accélérée dans les premières années du XXI<sup>e</sup> siècle.

(1) Cedete : Centre d'études pour le développement des territoires et l'environnement.

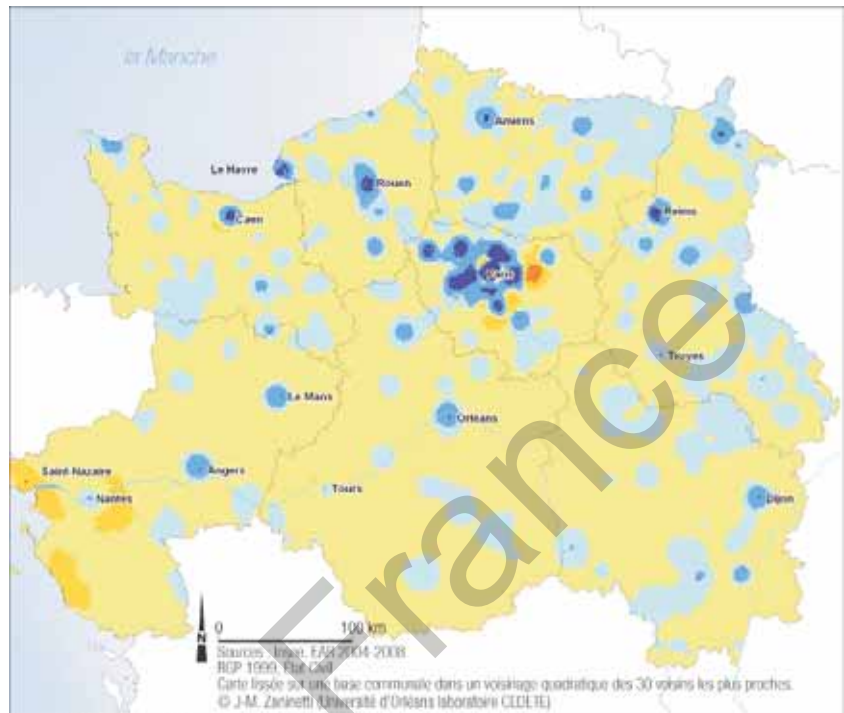
La population de la couronne du Bassin parisien (Bassin parisien hors Île-de-France) est beaucoup plus dispersée, de manière générale, que la moyenne métropolitaine. Si l'on reprend la nomenclature de la typologie du zonage en aires urbaines [INSEE, recensement 1999], plus de 76 % de la population française réside au sein d'une aire urbaine au 1<sup>er</sup> janvier 2006. Cette part n'est que de 66 % dans la couronne du Bassin parisien. Contrairement au reste de la France métropolitaine, la concentration dans les pôles urbains principaux s'est accrue jusqu'en 1999 dans les régions périphériques du Bassin parisien, tout en restant assez faible. La dernière période inter-censitaire (par convention, 1999-2006) marque une inflexion très nette avec un fort recul de l'indice de concentration qui régresse à un niveau antérieur à celui qui était mesuré en 1975 dans les régions de la couronne du Bassin parisien comme dans l'ensemble de la France. Deux facteurs viennent à l'esprit spontanément pour expliquer ce retournement historique. Le déclin de l'emploi industriel dans les villes du Bassin parisien, et la forte spéculation immobilière durant les premières années du XXI<sup>e</sup> siècle. Une représentation cartographique du solde apparent des migrations inter-censitaires 1999-2006 (représentées plus objectivement ici par leur effet sur la variation de la densité de peuplement plutôt que par un taux de solde migratoire qui souffre du biais statistique de communes trop nombreuses et trop peu peuplées) témoigne de l'importance de ces deux facteurs.

### Les zones agglomérées ont une faible attractivité résidentielle

Le Bassin parisien est globalement peu attractif, la population tend à en quitter toutes les villes. En dehors de l'Île-de-France, l'intensité de l'exode est d'autant plus élevée que la spécialisation industrielle était forte en début de période, ce qui implique que les petites villes soient plus sévèrement affectées que les grandes. Pour autant, et contrairement à ce que l'on observait dans les dernières décennies du XX<sup>e</sup> siècle, il n'y a plus d'auréoles périurbaines de croissance perceptibles comme résultat du processus d'étalement urbain. C'est maintenant un phénomène de « para-urbanisation »<sup>(2)</sup> généralisée qui affecte de manière assez uniforme tous les territoires ruraux à de très rares exceptions près, observables en Thiérache, à l'inté-

(2) On doit ce néologisme à Gérard-François Dumont, qui souhaite ainsi distinguer la croissance périphérique des agglomérations (péri-urbanisation) des conséquences de l'installation dans des communes rurales de citadins qui tirent leurs revenus de navettes vers les pôles d'emploi urbains et périurbains (« para-urbanisation »).

### Le solde des migrations apparentes dans les huit régions du Bassin parisien entre 1999 et 2006

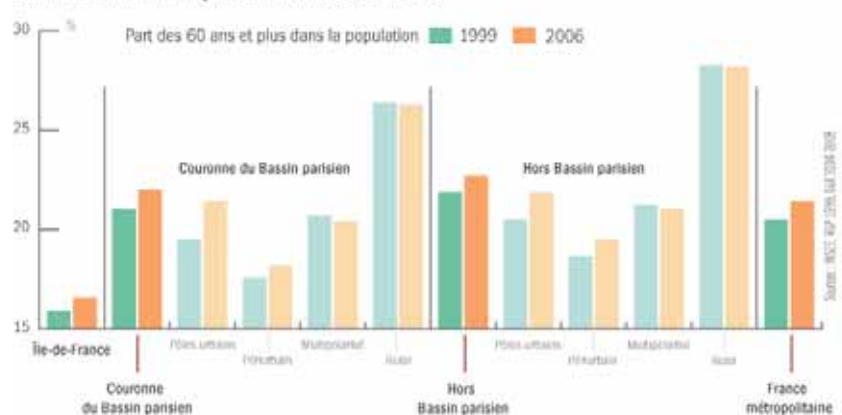


Attractivité démographique des territoires (hab./km<sup>2</sup>) : Le solde migratoire apparent, calculé par la différence entre les évolutions constatées au recensement et le solde naturel enregistré par l'état civil, est exprimé en termes de densité de population (Nb d'hab./km<sup>2</sup>).

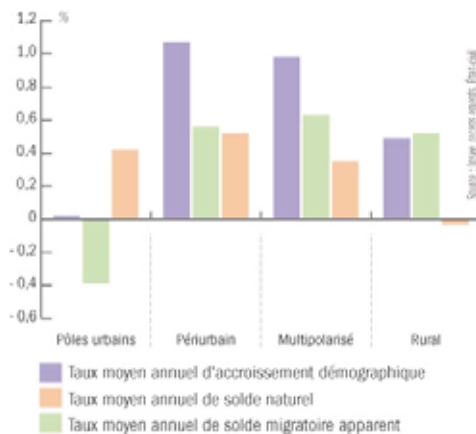
### Vieillesse, les disparités territoriales se réduisent

La population française vieillit, principalement grâce à l'allongement de l'espérance de vie à tous les âges. Ainsi, la part des personnes âgées de 60 ans ou plus est passée de 20,5 % de la population métropolitaine en 1999 à 21,4 % en 2006. À cet égard, la structure par âge de la population des sept régions de la couronne du Bassin parisien se compare plus aisément aux autres régions de province qu'à l'Île-de-France. Les communes de l'espace à dominante rurale ont une population plus âgée, tandis que les communes périurbaines ont la population la plus jeune. Cet écart, hérité de l'histoire du peuplement sur le long terme est valable en 2006 comme en 1999, mais il tend à s'amenuiser. Les populations de l'espace à dominante rurale « rajeunissent » du fait du redressement général de la fécondité, de l'installation de familles et parce que le vieillissement par le « haut » atteint sa limite naturelle avec l'excédent des décès sur les naissances. Le vieillissement différentiel des populations urbaines est au contraire accéléré du fait du départ de nombreuses familles hors des villes. Les couronnes périurbaines, qui se sont développées pour la plupart entre 1975 et 1990 sont aussi en train de « vieillir sur place » avec le départ des enfants des périurbains à la recherche d'emplois. Au final, les disparités territoriales du vieillissement se réduisent très sensiblement dans les années récentes.

### Évolution du vieillissement par territoires entre 1999 et 2006



**Le mouvement démographique dans le Bassin parisien hors Île-de-France entre 1999 et 2006**



rieur de la Basse-Normandie et aux confins orientaux de la région Champagne-Ardenne. Ces trois secteurs se caractérisaient justement par l'importance de l'emploi industriel au  $xx^e$  siècle. Dans l'ensemble, ce sont les territoires non-agglomérés qui restent attractifs dans le Bassin parisien.

Manifestement, le Bassin parisien n'est plus entraîné par l'expansion de l'Île-de-France. De même que la croissance urbaine de la capitale est en panne, l'ensemble du Bassin parisien semble avoir arrêté son développement et ce n'est pas son espace rural qui en pâtit, mais son armature urbaine. Cette dernière, plus touchée par un solde migratoire déficitaire, encaisse péniblement la vague de destruction d'emplois industriels qui faisaient sa spécialisation rela-

tive et avait alimenté sa croissance durant la seconde moitié du siècle dernier. Les communes périurbaines et multipolarisées sont les seules à gagner à la fois en solde naturel et en solde migratoire. Elles cumulent l'effet de l'étalement urbain du  $xx^e$  siècle (rajeunissement par l'installation de jeunes ménages et de familles avec enfants), qui se traduit dans l'excédent du solde naturel, à l'effet de la poursuite du mouvement des nouvelles installations dans les années récentes, encouragé notamment par la spéculation immobilière particulièrement forte entre 1999 et 2006. L'espace rural du Bassin parisien se repeuple grâce au solde migratoire, mais avec une population dont les ressources et le genre de vie sont fondamentalement urbains. Cela se traduit par une « para-urbanisation » générale, un accroissement des déplacements tous motifs, et par la dépendance automobile.

### L'aménagement durable du Bassin parisien passera par la revitalisation de ses villes

La France est aujourd'hui dans une situation d'accessibilité généralisée. On ne sait pas ce qu'il en sera demain. Comment évolueront simultanément des paramètres aussi différents que la démographie médicale en milieu rural (sachant que les régions du Bassin parisien sont déjà les moins bien dotées du pays en services médicaux), le vieillissement sur place (ou non) des néo-ruraux, les conditions économiques de la mobilité, les prix des véhicules et des carburants, l'effet de la substitution éventuelle de nouvelles technologies au modèle actuel de l'industrie automobile, etc. ? Si l'on envisage l'avenir au prisme du présent, la dispersion actuelle du peuplement dans les villages est une perspective préoccupante pour les aménageurs, contrairement à l'opinion commune qui est extrêmement favorable à cette dispersion considérée, à tort, comme une « revitalisation rurale ». Quoi qu'il en soit, après s'être focalisés sur la promotion des « métropoles d'équilibre » depuis plusieurs décennies, les pouvoirs publics devraient se préoccuper davantage de la revitalisation économique et urbaine des villes intermédiaires du Bassin parisien. En effet, l'aménagement durable de ce dernier est menacé par le déclin prévisible de son armature urbaine si rien n'est fait pour substituer de nouveaux moteurs de développements à une spécialisation relative dans l'emploi industriel aujourd'hui dans l'impasse.



J.-C. Pattacini/Urba Images/IAU IGF

Lotissement récent  
au cœur du pays rural de l'Yonne,  
symbole de la « para-urbanisation ».

# Quelle consommation d'espace dans les franges franciliennes ?

Laurence Nologues  
IAU île-de-France



Réalisation d'un programme immobilier locatif dans la région Centre par l'office d'habitat.

Comment s'effectue le développement urbain depuis vingt ans dans les départements des franges franciliennes ? L'urbanisation évolue-t-elle au même rythme et dans les mêmes proportions de part et d'autre de la limite de la région Île-de-France ? Quelques grandes tendances se dégagent des premières analyses effectuées à partir de la donnée *Corine Land Cover*<sup>(1)</sup>.

Participant directement au fonctionnement de la métropole, les départements des franges franciliennes<sup>(2)</sup> restent majoritairement ruraux et polarisés par des villes de taille moyenne. Ils sont néanmoins, par leur nouvelle population originaire des villes, de plus en plus sous influence urbaine. Ces évolutions peuvent fragiliser un patrimoine paysager, naturel et agricole remarquable qu'il importe de préserver.

## Une consommation d'espace inégalement répartie au sein des franges

Les départements des franges franciliennes occupent un tiers de l'espace du Bassin parisien. Les terres agricoles couvrent 70 % de leur superficie (73 % pour l'ensemble des huit régions), 84 % pour l'Eure-et-Loir. Entre 1990 et 2006, ce sont plus de 13 800 hectares de milieux naturels et d'espaces agricoles qui ont été artificialisés dans les départements limitrophes à l'Île-de-France. Il faut souligner que le rythme de consommation d'espace est globalement stable : sur la période récente : 830 ha/an de 1990 à 2000, 915 ha/an de 2000 à 2006. Le tiers Nord-Est se distingue à cette échelle aussi par une consommation annuelle d'espaces naturels et agricoles accrue entre 2000 et 2006. La Marne, l'Oise et l'Aisne sont les départements qui consomment le plus d'espace naturel ou agricole (au moins 200 ha/an pour chacun de ces départements). Si on élargit le regard à l'échelle des huit régions du bassin parisien, il apparaît que l'in-

quiétude majeure relative à la consommation d'espace se situe dans les Pays-de-la-Loire. 1 775 ha/an d'espaces naturels ou agricoles y ont été consommés entre 2000-2006, c'est-à-dire près du double de l'Île-de-France, qui en consomme moins de 930 ha/an. Une décélération du rythme d'extension urbaine est, au contraire, perceptible sur les autres régions de l'ouest et du sud du Bassin parisien.

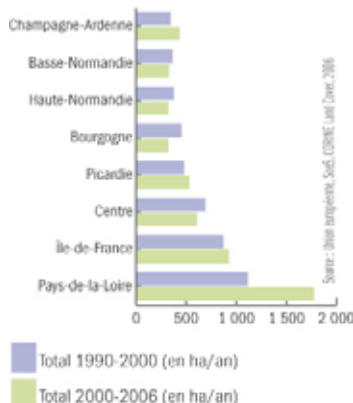
## Des extensions urbaines majoritairement dédiées à l'activité et aux infrastructures de transports

Dans les départements de frange francilienne, les nouvelles surfaces urbanisées pour l'habitat ont diminué de 31 % entre les deux périodes (1990-2000 et 2000-2006). C'est la même tendance pour les départements de la grande couronne de l'Île-de-France. L'Oise et l'Aisne sont les seuls départements à connaître des extensions d'habitat plus importantes après 2000, mais dans des volumes limités (24 ha/an pour l'Oise par exemple). La moindre consommation d'espace par les logements ne semble pas liée à une baisse de la construction, qui augmente dans les franges. Une analyse complé-

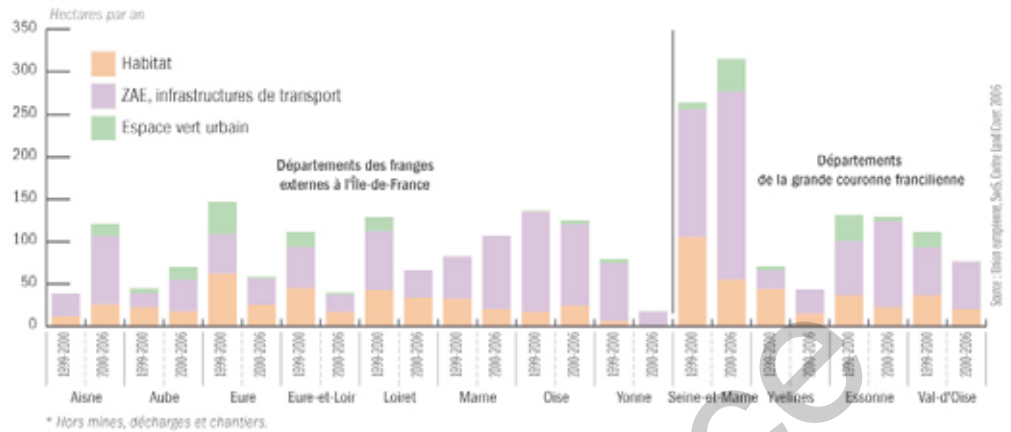
(1) Base de données européennes géospatialisées, issues principalement de l'interprétation visuelle d'images satellitaires. Certains espaces artificialisés n'ont pas été analysés à cause de leur taille réduite (surface inférieure à 25 ha ou largeur inférieure à 100 m). Le taux d'artificialisation estimé est fiable jusqu'à l'échelle du canton.

(2) Oise, Aisne (région Picardie), Marne, Aube (Champagne-Ardenne), Yonne (Bourgogne), Loiret, Eure-et-Loir (Centre) et Eure (Haute-Normandie).

Surfaces des espaces naturels ou agricoles artificialisés entre 1990 et 2006



**Affectation des surfaces naturelles ou agricoles consommées\* (entre 1990-2000 et 2000-2006)**



mentaire, croisant d'autres données et des enquêtes de terrain, devrait permettre de mieux comprendre ce phénomène.

Les surfaces des zones d'activités ou de commerces et les infrastructures de transports pèsent de plus en plus lourd dans les nouvelles consommations d'espace (hors chantiers et zones d'extraction de matériaux) : 66 % sur la période 2000-2006, par rapport à 58 % auparavant. L'observation de l'occupation du sol montre une concentration de grandes zones d'activités à proximité des principales voies de communication dans les grandes agglomérations hors Île-de-France. À titre d'exemple, on peut citer les projets de zones d'activités importantes, autour de Chartres ou le long du récent prolongement de l'autoroute A19. De plus, souvent, une partie seulement des surfaces réservées sont construites, ce qui laisse supposer que ces opportunités foncières devraient entraîner pour plusieurs années encore une consom-

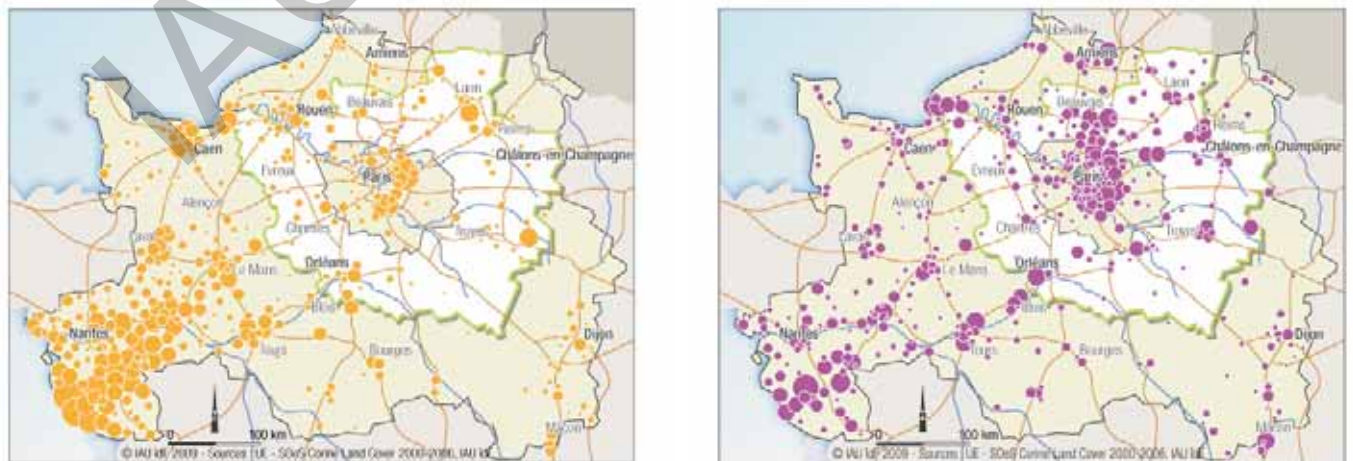
mation importante des espaces agricoles. Cette part croissante des zones économiques dans la consommation d'espace répond ainsi, sans doute, à la fois aux opportunités offertes aux entreprises de logistique par les nouvelles infrastructures routières et, vraisemblablement, à l'accompagnement du développement résidentiel suscitant lui-même une activité économique nouvelle.

Ces éléments sur la consommation d'espace tendent à montrer que l'enjeu des franges franciliennes évolue. À présent, la vigilance doit porter davantage sur les nouvelles zones d'activités économiques. La réduction de la consommation d'espace pour l'habitat sans baisse de volume des constructions nouvelles laisse supposer une reconfiguration spatiale du développement résidentiel des franges, vraisemblablement en densification des villes existantes, qui appelle des études plus poussées.

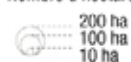
**Références bibliographiques**

- LARCENEUX A., *Paris et ses franges : étalement urbain et polycentrisme*, Sociétés EUD, 2006.
- NOLORGUES L. et CONSTANTY V., *Synthèse territoriale : les territoires interrégionaux, IAU Île-de-France*, décembre 2007.
- TOURNEUX F. P., *Rapport d'étude sur les franges franciliennes*, laboratoire ThEMA, 2007.

**Les nouveaux espaces urbanisés entre 2000 et 2006 par canton**



Nombre d'hectares urbanisés par canton



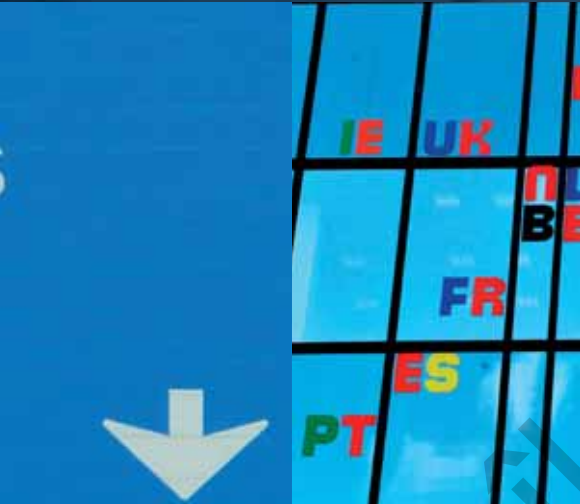
les cantons ayant moins de 5 hectares de nouvelle surface urbanisée ne sont pas représentés

urbanisation vers des zones d'habitat \*  
urbanisation vers des zones d'activité \*\*

Correspondance avec la nomenclature Corine Land Cover :  
\* code 11 et 14 (tissu urbain et espace vert artificialisés)  
\*\* code 12 (zones industrielles ou commerciales et réseaux de communication)



Départements des franges franciliennes



# Agir

Certains acteurs institutionnels portent le Bassin parisien comme une entité. L'un des premiers a été l'État, suivi de près par les institutions régionales. Cependant, cet espace apparaît encore modestement dans les documents de planification. Les réseaux économiques s'inscrivent sur l'espace lui-même, le structurent et lui donnent vie. Ainsi, la maîtrise du fleuve conforte l'axe Seine comme l'un des supports du transport multimodal, reliant le Bassin parisien à la géographie des flux logistiques internationaux. De la même manière, le système aéroportuaire francilien offre une connectivité mondiale exceptionnelle. Cette desserte performante se décline à l'échelle régionale où les habitants, par leurs déplacements quotidiens ou ponctuels, lents ou rapides, tissent une toile virtuelle de la mobilité au cœur de leurs bassins de vie. Entre les unités parisiennes et l'inégale répartition des formations, les universités cherchent à valoriser les réseaux du savoir et de l'innovation. Les scénarios d'Europe 2030 placent le Bassin parisien à l'heure des choix et, dès à présent, la Conférence des présidents de Régions du Bassin parisien (C8) se positionne à l'échelle européenne. Le Bassin parisien devient ainsi un nouvel espace de référence pour tous, acteurs et citoyens, qui y vivent et y travaillent.

# L'État mise sur la région économique de Paris

Bernard Robert  
Miiat<sup>(1)</sup>



La Défense, siège de nombreuses entreprises internationales, concentre une partie des fonctions métropolitaines de la région capitale.

**E**n 1970, Paul Delouvrier, qui n'a pu faire aboutir une deuxième couronne de villes nouvelles dans le Bassin parisien en relais de celles d'Île-de-France, fait approuver en comité interministériel d'aménagement du territoire (Ciat) une politique de zones d'appui autour de l'Île-de-France (par exemple la Zanc - zone d'appui du Nord champenois) et une réflexion pour la constitution d'aires métropolitaines autour de la vallée de la Loire (Orléans, Tours), la Basse-Seine (Le Havre, Rouen) et le bassin Oise-Seine (Compiègne, Creil). La prégnance des villes nouvelles autour de Paris délaisse progressivement cette politique d'appui et la seule tentative réside dans la création des villes nouvelles du Vaudreuil près de Rouen ou de La Source près d'Orléans.

## Une forte sensibilisation des acteurs

En 1990, l'État, désireux de rompre avec le concept de *Paris et le désert français*, lance, via la Datar, une réflexion par grands chantiers dont le Bassin parisien. Le périmètre proposé inclut l'Île-de-France, la Picardie, la Champagne-Ardenne, le Centre, la Basse et la Haute-Normandie et deux départements : la Sarthe dans les Pays-de-la-Loire et l'Yonne en Bourgogne. Cette réflexion débouche en 1992 sur l'élaboration par la Datar d'un Livre blanc du Bassin parisien. Les présidents de conseils régionaux du Bassin parisien répliquent en 1993 par la rédaction d'un document intitulé Scénario des huit, scénario de l'équilibre. En 1994, à partir de ces deux documents, est réalisé

Porté par la politique nationale d'aménagement du territoire, le Bassin parisien est devenu une grande région fonctionnelle dès les années 1960.

La mise en cohérence globale des transports, de l'environnement, de l'économie, du logement, des universités doit aujourd'hui lui permettre de devenir une véritable méga-région rayonnante tant au niveau européen qu'international.

un document consensuel, la Charte du Bassin parisien, signé par les régions et l'État, le 8 avril 1994. Ce document donne lieu à l'élaboration du Contrat de plan interrégional du Bassin parisien (CPIBP) 1994-2000. Un conseil d'aménagement du Bassin parisien réunissant les huit préfets de région et les huit présidents de région est chargé de son exécution. Il s'appuie sur une Mission du Bassin parisien constituée de personnels mis à disposition par l'État et par les collectivités territoriales. Le contrat s'articule alors autour de trois thèmes : les transports favorisant les investissements ferroviaires, en particulier l'intermodalité. Les universités, avec le soutien des campus existants mais surtout la création de l'université de technologie de Troyes (UTT), et l'école de la métrologie au Mans. Enfin, l'environnement avec deux axes principaux : le schéma interrégional des matériaux et l'organisation du tourisme fluvial dans le Bassin parisien. En 1998, les élections régionales de mars changent la donne politique. Les présidents de conseils régionaux ne veulent plus siéger en conférence et le Contrat de plan interrégional se termine sous l'action administrative de la Mission du Bassin parisien. Dans ces conditions, en 2000, le gouvernement décide de ne pas reconduire ce contrat, et la Mission du Bassin parisien est dissoute. Mais l'État souhaite prolonger la réflexion en créant la Miiat pour le Bassin parisien, à l'instar des autres missions affectées au reste du territoire

(1) Mission interministérielle interrégionale d'aménagement du territoire (Miiat).



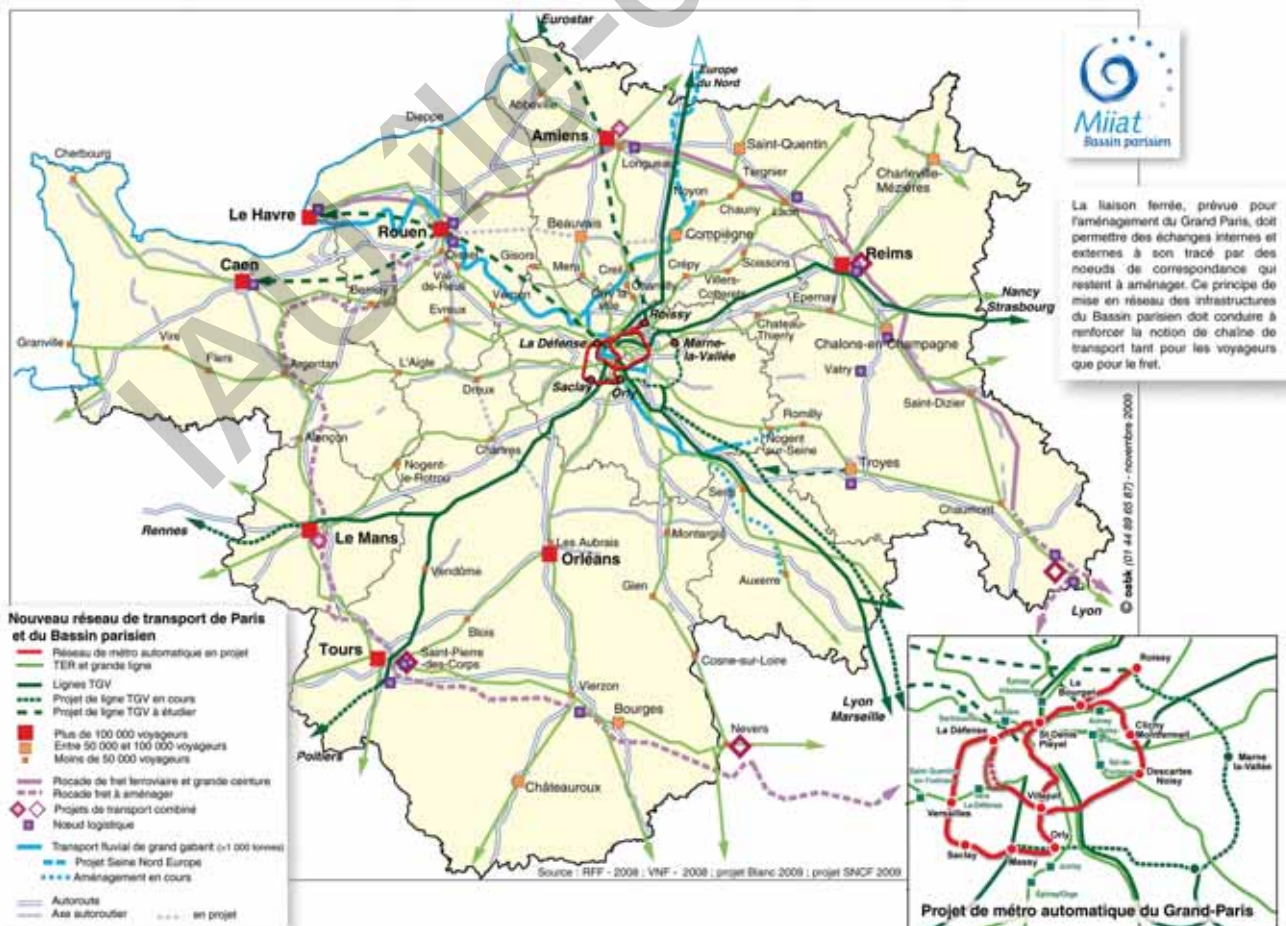
national. En 2002, cette Mission élabore, sous l'autorité du recteur Armand Frémont, une contribution de l'État sur de nouveaux enjeux interrégionaux pour le Bassin parisien dans un ouvrage publié à la Documentation française. Un diagnostic réalisé à partir des données du recensement de 1999 et d'une série de préconisations, en particulier au niveau de l'économie et des équipements structurants. Ce document met en évidence que la région administrative de l'Île-de-France ne correspond plus aux limites de la région économique de Paris avec des territoires en deçà (Seine-et-Marne et Essonne) et des territoires au-delà (Oise, Eure, Eure-et-Loir, Loiret, Yonne...). En 2004, la Datar réunit les préfets de région du Bassin parisien pour élaborer un programme de travail pluriannuel centré sur les infrastructures, la formation/la recherche/l'économie, l'environnement. Parallèlement, les présidents de régions s'organisent en conférence permanente du Bassin parisien associant l'État, les CESR, les chambres consulaires et l'Association des villes du Bassin parisien, à partir de thèmes de réflexion identiques couvrant les domaines des transports, de l'université et de la recherche, de l'environnement. Une première réunion a lieu en 2007 engendrant, malgré une volonté

affichée de se retrouver périodiquement, une dichotomie : les conseils régionaux souhaitent aboutir à une réflexion en lien avec la révision du Sdrif, les préfets de région sous l'égide de la Datar œuvrent à un positionnement de l'État vis-à-vis de cette approche interrégionale. Les deux entités continuent leurs travaux séparément dans le but de pouvoir confronter les orientations prises lors d'une séance qui reste à programmer.

### Pour un aménagement efficient

Les problématiques développées au cours de l'élaboration du Sdrif et les réflexions menées en vue du développement de la région capitale n'ont pas encore réussi à concrétiser une réalité peu prise en compte au niveau de la région capitale : son fonctionnement social et économique qui ne correspond plus aux limites administratives existantes. Pour certaines fonctions, il est donc essentiel de changer d'échelle afin d'appréhender les phénomènes concernant les habitants et les entreprises appartenant à une véritable aire métropolitaine, aujourd'hui sans gouvernance adaptée. Cinq thématiques sont pertinentes pour mieux structurer la région économique de Paris.

### Vers un système de transport privilégiant réseau maillé et intermodalité





N. Fussler/AU idf

Un développement économique interrégional dans une métropole de rang mondial.



N. Fussler/AU idf

Le Havre, huitième port à conteneurs européen.



J.-C. Pallecchi/Urbain Images/AU idf

Des espaces naturels à préserver à l'échelle interrégionale.

## Le logement

En l'état actuel, la majeure partie des résidences édifiées dans les franges franciliennes à l'extérieur de l'Île-de-France sont le fait de Franciliens. Ne trouvant pas le produit qu'ils souhaitent à un prix raisonnable, ils franchissent la limite administrative pour s'installer dans les départements périphériques. À son tour, l'Aube connaît depuis quelques années ces migrations définitives. Elles se traduisent par l'augmentation de migrations alternantes de plus en plus lointaines, et par un accroissement des difficultés d'accès aux services de proximité. Un effort de coordination et de planification doit être envisagé de façon concertée pour obtenir une maîtrise bénéfique à l'organisation de la métropole. L'effort de construction envisagé sur l'Île-de-France ne fera sentir ses effets sur ce phénomène de migration que de façon très progressive. Pendant ce temps, il est nécessaire de conduire une gestion de l'espace maîtrisant et canalisant les implantations de bâtiments. Ceci concerne autant les espaces à ouvrir à la densification (équipements, dessertes...) que ceux faiblement occupés à valoriser (agricoles, naturels, boisés).

## L'économie

Il existe dans les régions périphériques des domaines d'excellence dont le leader n'est pas présent en Île-de-France. Ces compétences doivent pouvoir servir autant la région capitale que les régions limitrophes où elles se situent. Ainsi de la résonance magnétique nucléaire (RMN) à Orléans, du calculateur à forte puissance à Rouen, des matériaux supraconducteurs à Caen, de la corrosion à Rouen, de l'agroressource à Reims et Amiens, de la pharmacie dans le Centre et en Haute-Normandie... Autant de domaines qui doivent servir la métropole de rang mondial qui reste à construire malgré la suprématie de la recherche en Île-de-France.

## Les universités et la recherche

Le constat de l'inadéquation entre la formation de troisième cycle et les domaines de compétences engendrent un effort de spécialisation que les universités des villes nouvelles peuvent décliner avec les universités des villes du reste du Bassin parisien. Il conviendrait de favoriser ces liens entre universités pour obtenir des formations de très bon niveau, en rapport avec les domaines de production de la région capitale, à partir d'une valorisation de la recherche concernée par les excellences scientifiques et techniques.

## Les transports

L'organisation radioconcentrique des infrastructures de transport à Paris a du mal à céder la place à un véritable réseau maillé de transport en commun. La mise en service de nœuds de correspondances à l'arrivée de l'Île-de-France serait de nature à alléger certains sillons ferrés, à optimiser les temps de parcours et à réduire les phénomènes de saturation. Treize sites ont été recensés sur lesquels des effets de *hub* pourraient être organisés pour répartir au mieux les flux de voyageurs. Au niveau de la logistique, c'est à la fois le fleuve Seine et ses affluents qu'il faut valoriser tant en amont (Nogent-sur-Seine, Sens) qu'en aval (Rouen, Le Havre) ainsi que sur le futur canal Seine-Nord-Europe (Compiègne), dans un souci de coordination des plates-formes logistiques correspondantes. Mais c'est également la rocade ferrée de contournement du Bassin parisien (Le Havre, Rouen, Amiens, Reims, Châlons-en-Champagne) qui permet d'alléger le fret destiné à l'approvisionnement de la région capitale. Il s'agit de créer ainsi un système de fret ferré traitant l'ensemble des flux intérieurs et extérieurs à la région économique.

## L'environnement

L'Île-de-France dépend de zones extérieures à son territoire pour l'approvisionnement en matériaux de constructions et pour l'approvisionnement en eau, en énergie. Outre les rejets de déchets traités également sur des espaces extérieurs, il s'agit de favoriser la constitution d'une ceinture verte à l'échelle d'une région mondiale qui nécessite la mise en valeur d'espaces internes et externes à l'Île-de-France : fréquentation des forêts d'Orléans et de Compiègne, PNR intéressant des mêmes espaces paysagers et cultivés ou milieux humides, autant d'éléments agricoles ou naturels qui transcendent les limites administratives de la région capitale, pour offrir les zones complémentaires de respiration aux espaces de forte densité à structurer. Dans l'ensemble de ces domaines une concertation entre responsables est nécessaire afin de réunir l'aspect durable et adaptable de cet espace métropolitain.

Se donner les moyens de traiter l'aménagement de la métropole francilienne à une échelle interrégionale permet, dans un contexte de développement adaptable, de conforter le rayonnement international de la ville monde, complétant ses fonctions métropolitaines, organisant un espace pluriel au panel diversifié. Nul n'est besoin de nouvelles institutions mais simplement une volonté de concertation et de décision raisonnée pour faire vivre dans un espace riche, diversifié et harmonieux les habitants de cette métropole qui reste à construire.

# Bassin parisien et documents régionaux de planification

Élisabeth Faguer  
IAU île-de-France



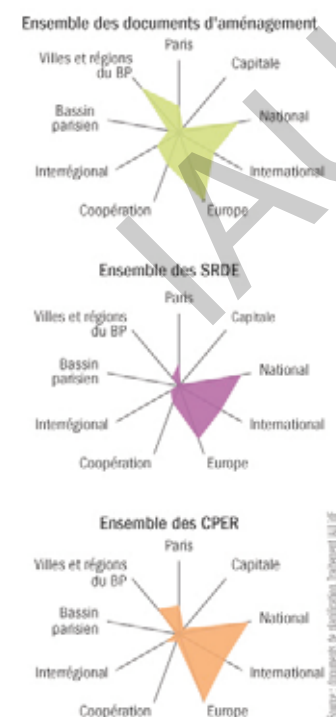
L'analyse de l'interrégionalité et du Bassin parisien dans les documents régionaux de planification pointe des thèmes privilégiés et des espaces clés. Mais les partenariats ne sont pas toujours clairement identifiés. Des pistes de dynamiques institutionnelles et fonctionnelles se dégagent au sein du Bassin parisien. Elles pourraient s'appuyer sur des coopérations ciblées, dans des configurations et périmètres souples.

Le réseau autoroutier relie les pôles régionaux et constitue un des leviers du développement économique.

En mars 2009, les documents de planification disponibles, approuvés ou en projets, sont de natures différentes selon leur état d'avancement, leur ancienneté ou leur statut juridique. Les huit régions disposent d'un schéma régional de développement économique (SRDE) et d'un contrat de projets État-Région (CPER) élaborés entre 2005 et 2007. Quatre régions seulement (Champagne-Ardenne, Haute-Normandie, Basse-Normandie et Pays-de-la-Loire) ont approuvé un schéma régional d'aménagement et de développement (durable) du territoire (SRADT ou SRADDT) entre 2000 et 2008. La Bourgogne (1999) et la Picardie (2009) disposent d'un projet<sup>(1)</sup> de schéma tandis que la région Centre n'a pas élaboré ce type de document. En Île-de-France, c'est le projet de Schéma directeur de la région d'Île-de-France (Sdrif), adopté par délibération du Conseil régional en septembre 2008, mais non approuvé par le Conseil d'État, qui a été analysé. Cette disparité entre les documents déséquilibre un peu l'analyse géographique.

ment nommé, ses villes sont assez fréquemment citées dans les documents d'aménagement (voir graphiques). Dans ces documents, le souhait de coopérer est assez clair mais, souvent, le partenaire ou le projet ne sont pas précisément identifiés, l'objectif étant surtout de coopérer pour être plus visible et mieux s'insérer dans un espace plus large. Il en est ainsi pour le SRADT de Haute-Normandie : « La Haute-Normandie a fortement intérêt à développer des coopérations interrégionales plus poussées au regard de l'importance accordée à la masse critique (...) ». Les documents les plus récents offrent davantage de cohérences entre eux, voire de convergences, sur ces intentions de coopérer, mais sans réciprocité systématique dans l'expression de projets interrégionaux. Lorsqu'il y a intention de coopérer, la proximité du partenaire ou la convergence des enjeux sont les premières justifications, sans que le Bassin parisien en constitue forcément l'espace de référence. Ainsi, la Picardie, dans son projet de SRADDT, se place au cœur d'une « stratégie d'ouverture à 360° » montrant sa disponibilité à la coopération. Des relations peuvent être nouées avec de grands ensembles régionaux hors du Bassin parisien comme les régions atlantiques ou le Grand-Est.

## Ocurrences\* de l'interrégionalité dans les documents de planification des huit régions du Bassin parisien



\* Fréquence d'apparition des différents types d'espaces de référence.

## Coopérer oui, mais partenaires et projets sont souvent à définir

Bien que ces documents n'aient pas la même vocation, une première recherche sur le thème de l'interrégionalité a montré l'intérêt des régions pour cette approche afin de mieux s'inscrire à l'échelle nationale, européenne ou internationale. Les SRDE et les CPER comportent peu de références à l'interrégionalité et à la coopération. Si le Bassin parisien est rare-

(1) La Picardie a adopté son projet de SRADT en novembre 2009.

## Les pôles de compétitivité d'après la consolidation des documents régionaux de planification



Cartographie réalisée d'après les SRADT, SRADDT, Sdrif, SRDE et CPER des 8 régions du Bassin parisien. Les points ne correspondent pas à une localisation géographique précise.



### Infrastructures, environnement et économie : des cibles privilégiées

Infrastructures de transport, environnement et économie, par leur rôle structurant, sont porteurs pour l'interrégionalité, y compris à l'échelle du Bassin parisien.

Attachées à améliorer l'accessibilité, la desserte et la mobilité locales, toutes les régions expriment la nécessité d'être mieux reliées aux grands réseaux européens. En termes d'infrastructures aéroportuaires, chaque région a de fortes ambitions régionales pour son propre aéroport, mais l'aspiration profonde, de dimension interrégionale, vise un raccordement rapide au *hub* de Roissy. Il semble nécessaire de pouvoir traverser ou contourner l'Île-de-France, en particulier pour le fret, hors de la congestion des flux, et mieux accéder aux réseaux ferroviaires européens. Si les plateformes multimodales sont appelées à se développer, certains choix de localisation restent ouverts, souvent aux franges intérieures ou extérieures de l'Île-de-France. Les projets nord-sud ne rallient pas tous les suffrages, certaines régions craignant d'être écartées des grands flux. Le projet de canal Seine-Nord Europe, affiché par plusieurs régions, est particulièrement soutenu par le CPER de Picardie avec un cofinancement de l'Île-de-France.

Les régions recherchent aussi un meilleur accès au réseau ferroviaire voyageurs européen et cela passe souvent par les gares TGV de l'Île-de-France. Ainsi, le rattachement ferroviaire de l'Ouest via le barreau de Massy-Valenton au sud de Paris est impatientement attendu dans le CPER des Pays-de-la-Loire. Ce projet converge

avec celui du Sdrif qui retient l'accès aux pôles d'interconnexion (gares et aéroports internationaux) comme un enjeu majeur des relations interrégionales. En termes de routes, l'objectif est de se relier au réseau maillé, via l'amélioration par tronçons de liaisons nationales et autoroutières. Les SRDE évoquent ces projets comme des leviers du développement économique, mais sans référence à l'échelle interrégionale, alors que les documents d'aménagement, et surtout les CPER en raison de la nécessité de financements croisés, en font davantage mention.

Les documents de planification traitent assez peu les continuités naturelles à une échelle interrégionale. Cependant, quatre plans interrégionaux fluviaux (Seine, Loire, Oise-Aisne et Meuse) couvrent déjà le Bassin parisien, et trois régions littorales parlent d'une « gestion coordonnée des littoraux ». Au cœur du Bassin parisien, les parcs naturels régionaux sont souvent abordés, dans les documents d'aménagement et les CPER, dans une logique interrégionale, les habitants des régions voisines en bénéficiant pour leurs loisirs.

L'approche interrégionale du développement économique est peu lisible. Les SRDE définissent des orientations stratégiques pour coordonner et promouvoir le développement économique du territoire régional mais, devant aussi prévenir les risques d'atteinte de leur propre équilibre économique, ils sont assez peu enclins à valoriser l'interrégionalité sauf pour certains pôles de compétitivité, l'enseignement supérieur et la recherche. Les souhaits de coopération avec d'autres pôles, plus ou moins identifiés, ne sont pas forcément réciproques. Le Centre, dans son SRDES<sup>(2)</sup>, invite à « soutenir les programmes de recherche et le développement international des pôles de compétitivité et favoriser la coopération interrégionale entre les pôles ». Enseignement supérieur et recherche constituent des pistes d'ouverture interrégionale, en particulier s'il y a convergence avec des pôles de compétitivité tels que santé, génopôle, agroalimentaire et viticulture.

Le patrimoine touristique, valorisé dans les documents de planification, fait rarement l'objet d'une approche interrégionale explicite sauf exceptions : parcs naturels régionaux, schéma interrégional du tourisme de Normandie.

En matière économique, les relations sont davantage fonctionnelles qu'institutionnelles et l'échelle du Bassin parisien est dépassée par l'ambition d'un positionnement européen, favorisé par la situation géographique au cœur des réseaux d'infrastructures.

(2) Schéma régional de développement économique et social.

## Des espaces clés au cœur du Bassin parisien

L'analyse des documents fait ressortir des espaces clés où des approches partagées pourraient impulser des dynamiques motrices ou réparatrices.

La métropole francilienne, notamment par son fort dynamisme économique, marque les régions voisines. Elles évoquent dans leurs documents de planification le « déversement » démographique des salariés franciliens en quête de logements, la saturation des transports menant à l'emploi et au cœur de l'Île-de-France, ainsi que la trop forte attraction sur les populations étudiantes. Les régions limitrophes déstabilisées se perçoivent dans l'ombre de l'Île-de-France. La tentation est forte pour elles de réagir et de coopérer, mais surtout avec d'autres partenaires, pour essayer de faire front. Cette proximité est aussi un formidable atout que certaines régions cherchent à valoriser, d'une part en bénéficiant de l'accès aux infrastructures (*hub*, LGV) qui les placeront au cœur de l'Europe, et, d'autre part, en visant l'accueil des acteurs économiques qui misent sur la proximité de l'Île-de-France sans ses inconvénients. Consciente de cette perception ambivalente et de sa position de capitale de rang mondial, la région francilienne intègre la dimension Bassin parisien dans son projet : large concertation pour la révision du Sdrif, approche interrégionale, notamment dans les faisceaux, souvent convergente avec les thèmes évoqués dans les documents de planification des autres régions. Les métropoles et certaines agglomérations (Nantes-Saint-Nazaire), situées aux limites extérieures du Bassin parisien, sont valorisées. Elles font l'objet de fortes ambitions régionales, interrégionales ou européennes, déclinées parfois en réseau avec des agglomérations hors Bassin parisien.

Les espaces poreux des franges sont porteurs de tensions plus que de projets. Le plus souvent entre l'Île-de-France et le reste du Bassin parisien, parfois entre les régions (Picardie/Champagne-Ardenne), se développent ce que les documents appellent franges, charnières, espaces interstitiels, limitrophes, contigus ou interrégionaux, ou encore interfaces... Une appellation floue pour des espaces plus traversés que convoités, aux problématiques communes et où le développement et la qualité de vie peinent à s'installer. Le desserrement de l'Île-de-France y est mis en accusation, tout autant que l'insuffisance de la desserte qui limite la mobilité. Ce « poids » de l'Île-de-France conforte certaines régions dans leurs coopérations vers l'extérieur du Bassin parisien.

## Des pistes pour le Bassin parisien

La quête du Bassin parisien et de l'interrégionalité dans les documents régionaux de planification fait apparaître un bassin dissymétrique autour d'une Île-de-France ouverte aux autres régions, mais bordée d'espaces de franges sous tensions. Les Normandie(s) et la Picardie affichent des intentions et des pratiques interrégionales au sein du Bassin parisien, alors que les autres régions se tournent davantage à l'extérieur, vers le Grand Est ou l'Arc atlantique. L'Île-de-France ou l'Europe constituent davantage des espaces référents que le Bassin parisien. L'accès aux deux façades littorales, au *hub* de Roissy et au réseau TGV, porteurs d'ouverture et de dynamiques internationales est très recherché pour asseoir une place reconnue à l'échelon européen.

Des approfondissements thématiques sont possibles en termes de milieu naturel (gestion des ressources, de l'énergie ou des continuités vertes et bleues), de développement touristique (coordination des complémentarités et diversités interrégionales), d'armature urbaine (réseaux à conforter) et de franges (approches négociées pour valoriser et structurer ces espaces). En outre, des volets interrégionaux pourraient être inscrits dans certains documents de planification. Des coopérations et des réseaux à géométrie variable, y compris hors du Bassin parisien, ainsi que l'expérimentation et l'innovation, devraient inspirer des démarches communes sur la base d'ambitions partagées et complémentaires. Enfin, mutualisation des moyens, obtention du « seuil critique », efficacité accrue devraient stimuler des stratégies partenariales transrégionales.

## Tourisme et Bassin parisien, des liens à renforcer

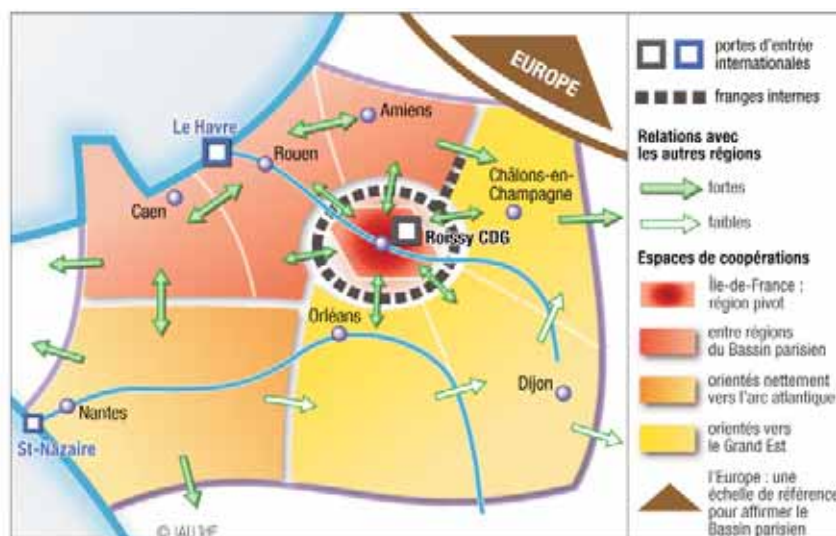
Disposant d'une offre touristique importante, reconnue et de qualité, les régions du Bassin parisien comptent parmi les destinations les plus fréquentées par les touristes étrangers, les Français, ainsi que par leurs propres habitants. À eux seuls, ces derniers y ont effectué quelques 24 millions de courts séjours en 2004, soit 56 % de ceux qu'ils ont effectués en France. L'analyse et l'évaluation des schémas de développement du tourisme et des loisirs des huit régions du Bassin parisien font ressortir des convergences, des thématiques communes porteuses de développement, et des bonnes pratiques.

Citons en premier lieu le tourisme lié au patrimoine ou à la mémoire (thématique des deux Guerres Mondiales, patrimoine mondial de l'Unesco très présent sur le territoire, grandes cathédrales, nombreux châteaux avec parcs exceptionnels...) ou aux jardins, potentiel touristique en fort développement dans le Bassin parisien (Picardie, Île-de-France...).

Des collaborations thématiques interrégionales existent et sont parfois mentionnées dans les documents stratégiques régionaux. Citons La Loire à vélo, qui associe les Pays-de-la-Loire, le Centre et la Bourgogne, et Le Printemps des Jardins, organisé par la société des autoroutes du Nord et de l'Est de la France en partenariat avec les régions. Les clientèles de court séjour, les voyages scolaires et la clientèle familiale sont particulièrement concernées. Une démarche partagée d'envergure transrégionale de développement touristique autour de ces thèmes et clientèles permettrait de mutualiser les moyens, et renforcer des pratiques touristiques existantes dans ces régions.

Emmanuel Blum, IAU île-de-France

## L'interrégionalité d'après la consolidation des documents régionaux de planification des huit régions



# Les Grands lacs de Seine au service du bassin versant

Pascal Popelin  
Les Grands lacs de Seine  
(IIBRBS)<sup>(1)</sup>



Les aménagements sur le lac d'Orient régularisent le débit de la Seine.

L'institution interdépartementale des barrages réservoirs du bassin de la Seine (IIBRBS), appelée les Grands lacs de Seine, est un établissement public qui regroupe Paris et les trois départements de la petite couronne. Pour régulariser les débits de la Seine, l'IIBRBS gère quatre grands lacs-réservoirs situés hors de l'Île-de-France et donne ainsi l'exemple d'un partenariat à différentes échelles au sein même du Bassin parisien.

## La Seine, le plus tranquille des grands fleuves français

Le climat océanique tempéré dont bénéficie le bassin de la Seine, son relief relativement peu accusé et l'importance des affleurements perméables le constituant, contribuent à faire de la Seine le plus tranquille des grands fleuves français. Les valeurs extrêmes de ces débits à Paris, peuvent être évaluées à 2 500 m<sup>3</sup>/s pour les crues les plus importantes et à 25 m<sup>3</sup>/s lors des étiages les plus marqués, le débit moyen étant de l'ordre de 250 m<sup>3</sup>/s. La Seine est un fleuve qui se caractérise également par la présence, sur ses rives, de l'agglomération parisienne, gigantesque par rapport à la taille de son bassin versant.

## Un aménagement historique du fleuve au profit de l'agglomération de Paris

On relève la présence de l'homme au bord des cours d'eau du bassin de la Seine dès la Préhistoire ; on considère cependant qu'il n'a commencé à imprimer une réelle marque sur le ter-

ritoire qu'à compter du Moyen Âge. Dès cette époque et jusqu'à la révolution industrielle, le fleuve a été considéré comme étant au service de la capitale. Son aménagement s'étend ainsi progressivement très au-delà des limites de Paris, au fur et à mesure de son expansion, en vue de satisfaire les besoins croissants en alimentation de ses habitants, en énergie, en transport et en salubrité : réalisation de captages de sources, d'ouvrages de prise et de transports de l'eau, de canaux et digues, d'aménagement de vallées pour la navigation, de la vallée de l'Yonne pour le transport du bois de chauffage, d'étangs pour la pisciculture, etc. Conséquence de ces évolutions, la qualité des eaux à l'aval de Paris est de plus en plus altérée jusqu'au milieu du XX<sup>e</sup> siècle et à l'apparition des premières stations d'épuration.

Un siècle après les grandes inondations de 1910, et dans un contexte institutionnel, législatif et réglementaire en pleine évolution, l'établissement public les Grands lacs de Seine a l'ambition de faire évoluer ses statuts et ses missions. Objectif : relever les défis nouveaux, au service de tous les acteurs du bassin versant de la Seine.

ritoire qu'à compter du Moyen Âge. Dès cette époque et jusqu'à la révolution industrielle, le fleuve a été considéré comme étant au service de la capitale. Son aménagement s'étend ainsi progressivement très au-delà des limites de Paris, au fur et à mesure de son expansion, en vue de satisfaire les besoins croissants en alimentation de ses habitants, en énergie, en transport et en salubrité : réalisation de captages de sources, d'ouvrages de prise et de transports de l'eau, de canaux et digues, d'aménagement de vallées pour la navigation, de la vallée de l'Yonne pour le transport du bois de chauffage, d'étangs pour la pisciculture, etc. Conséquence de ces évolutions, la qualité des eaux à l'aval de Paris est de plus en plus altérée jusqu'au milieu du XX<sup>e</sup> siècle et à l'apparition des premières stations d'épuration.

## Un grand projet pour le XX<sup>e</sup> siècle : régulariser le bassin de la Seine

Consécutivement aux grandes inondations de janvier 1910 et 1924, puis à la sécheresse de 1921 qui avait rappelé la faiblesse de la ressource en eau de l'agglomération parisienne, quatre grands lacs-réservoirs établis dans la vallée de l'Yonne et en dérivation des rivières Seine, Marne et Aube ont été mis en service entre 1950 et 1990 pour réguler ces rivières. Ils sont gérés par les Grands lacs de Seine, établis-

### La notion d'établissement public territorial de bassin (EPTB)

Le concept d'EPTB a été formalisé par la loi de juillet 2003 relative aux risques technologiques et naturels. Il est défini dans l'article L.213-12 du code de l'environnement qui dispose que « pour faciliter, à l'échelle d'un bassin ou d'un sous-bassin hydrographique, la prévention des inondations et la gestion équilibrée de la ressource en eau, ainsi que la préservation et la gestion des zones humides, les collectivités territoriales intéressées et leurs groupements peuvent s'associer au sein d'un établissement public territorial de bassin ».

(1) Pascal Popelin est président des Grands lacs de Seine (Institution interdépartementale des barrages-réservoirs du bassin de la Seine).

sement public administratif qui regroupe les départements de Paris, des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne. Cette institution a été créée en 1969 à la suite de la réforme administrative de la région parisienne, afin de poursuivre la double mission que s'était assigné l'ex-département de la Seine :

- diminuer les effets des crues de la Seine et de ses principaux affluents ;
- assurer des niveaux d'étiage suffisants pour l'alimentation régulière en eau de la région parisienne et pour maintenir l'équilibre écologique de ces rivières.

Avec ces quatre ouvrages, les Grands lacs de Seine peuvent retenir un stock maximal d'environ 830 millions de m<sup>3</sup>. Le lac du Der (350 millions de m<sup>3</sup>), les lacs Seine (205 millions de m<sup>3</sup>), Aube (170 millions de m<sup>3</sup>) et Pannecière (80 millions de m<sup>3</sup>) d'autre part, ont une influence sur chacun des axes, respectivement la Marne et la Seine en amont de Paris. En outre, chacun de ces lacs influence le débit de la Seine en aval de sa confluence avec la Marne principalement jusqu'à la confluence Seine-Oise. En période de soutien d'étiage, ils peuvent déstocker jusqu'à 70 m<sup>3</sup>/s et participer ainsi pour deux tiers au débit de la Seine à Paris, en cas de forte sécheresse. Ces quatre ouvrages ne permettent toutefois de contrôler que 17 % du bassin versant de la Seine à sa confluence avec la Marne, et le degré de protection qu'ils apportent reste partiel, notamment du fait de l'absence de contrôle des apports en provenance de l'Yonne. Afin de mieux protéger l'agglomération parisienne des inondations, il convient d'intervenir en priorité pour réduire l'impact des crues de cette rivière. Le réaménagement de la Bassée en zone de ralentissement dynamique des crues entre Bray-sur-Seine et Montereau s'inscrit dans cet objectif.

### Une ambition pour le XXI<sup>e</sup> siècle : organiser la gouvernance

Les lois sur l'Eau de 1964 et de 1992 ont institué le modèle français de gestion de l'eau par bassin versant et la gestion équilibrée de la ressource en eau, patrimoine commun de la Nation. La loi sur l'Eau et les milieux aquatiques de 2006 souligne la nécessité d'assurer à la fois la protection des milieux aquatiques et la satisfaction des usages. Ce modèle a été conforté par la directive cadre européenne sur l'eau de 2000, qui préconise par ailleurs l'obtention du « bon état des eaux » en 2015 et le passage d'une logique de moyens à une logique de résultat. Le Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux du bassin Seine-Normandie (Sdage), adopté par le Comité de bassin Seine-Normandie le 29 octobre 2009,

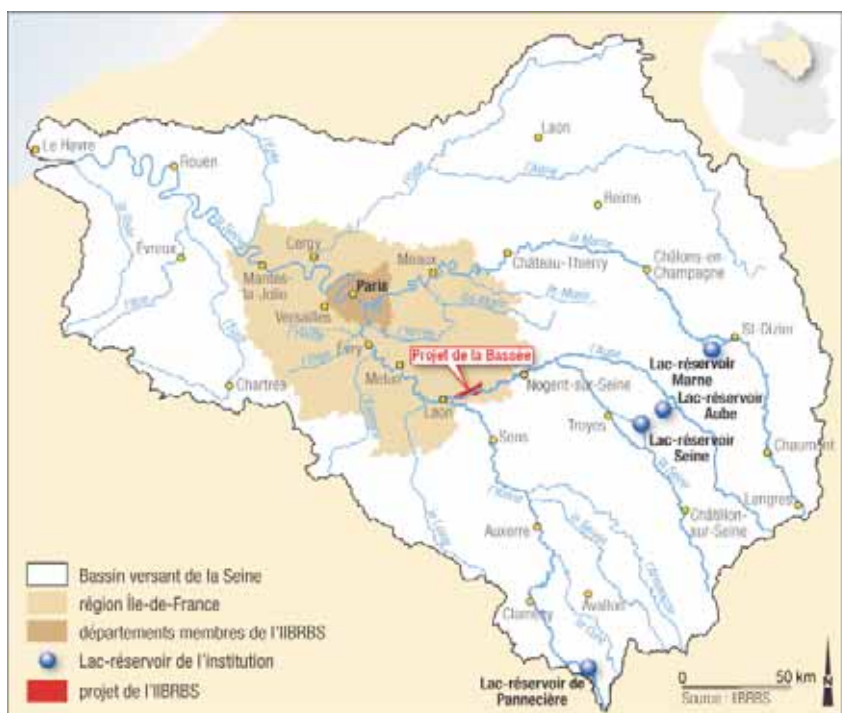
#### L'agence de l'eau Seine-Normandie (AESN)

Chacun des six grands bassins hydrographiques français est doté d'une agence de l'eau, établissement public placé sous l'autorité du ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer.

Le bassin Seine-Normandie dépend de l'AESN et concerne sept des huit régions du Bassin parisien. Chaque agence est dotée d'un comité de bassin, « parlement de l'eau », constitué à 40 % de représentants des collectivités territoriales (y compris les régions), 40 % de représentants des usagers et des milieux socioprofessionnels (associations, agriculteurs, industriels, personnes qualifiées) et 20 % de représentants de l'État. Ce comité fixe le taux et l'assiette des redevances payables par les usagers et perçues par l'agence (sauf la redevance due à une détérioration de qualité de l'eau fixée par le préfet). Il est responsable de l'élaboration et du suivi du schéma directeur d'aménagement et de la gestion des eaux (Sdage) ainsi que de la consultation du public (loi sur l'Eau du 3 janvier 1992, loi sur l'Eau et les Milieux aquatiques du 30 décembre 2006). Le conseil d'administration de l'Agence est composé de membres issus du comité de bassin. L'AESN suscite et facilite financièrement et techniquement des actions de lutte contre la pollution de l'eau, assure l'équilibre quantitatif des ressources et des besoins en eau, promeut les études en partenariat avec les organismes concernés, dans le but d'atteindre les objectifs de qualité fixés par les règlements. Elle perçoit des redevances auprès de l'ensemble des usagers selon le principe « pollueur-payeur » et les redistribue sous formes d'avances et de subventions aux collectivités locales, industriels, artisans, agriculteurs ou associations qui entreprennent des actions de protection du milieu naturel lié à l'eau.

Manuel Pruvost-Bouvattier,  
IAU île-de-France

### L'action des Grands lacs de Seine





La Bassée, un projet pour protéger le bassin de la Seine des crues de l'Yonne.

### Le Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (Sdage)

#### L'adoption concertée d'un nouveau Sdage

En application de la directive cadre européenne sur l'Eau (DCE), le comité de bassin Seine-Normandie a adopté le 29 octobre 2009 le plan de gestion 2010-2015 du bassin Seine et cours d'eau côtiers normands, à l'issue d'une large consultation du public et des assemblées locales (collectivités, chambres d'agriculture, conseil économique et social régional). Ce plan de gestion concerne les masses d'eau (cours d'eau, plans d'eau, eaux souterraines, eaux côtières et eaux de transition) de 7 régions et 25 départements couvrant une large partie du Bassin parisien, avec 18 millions d'habitants, 40 % de l'activité industrielle nationale et 25 % de la production agricole. Il est constitué du Sdage, qui « fixe les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau et des objectifs de qualité et de quantité des eaux » (L.212-1 du code de l'environnement), et du programme de mesures, qui énonce les actions pertinentes pour atteindre les objectifs fixés. Les travaux ont débuté en 2005 avec un état des lieux. En 2008, a été présenté un premier projet de Sdage comportant une évaluation environnementale, innovation conforme à la directive de juillet 2006.

#### Les objectifs du Sdage

La consultation du public a mis en exergue quatre enjeux : protéger la santé et l'environnement (améliorer la qualité de l'eau) ; anticiper les situations de crise telles qu'inondation ou sécheresse ; renforcer, développer et pérenniser les politiques de gestion locale ; et favoriser un financement ambitieux et équilibré. Huit défis ont alors été identifiés dans le Sdage, portant essentiellement sur la réduction des différentes formes de pollution, sur la qualité de l'eau et sur la remise en état des milieux.

Une cinquantaine d'orientations ont été définies à l'échelle du bassin et sont déclinées en quelque 200 dispositions. Pour chacune des masses d'eau, des objectifs de qualité et de quantité des eaux de surface, des eaux souterraines, et des zones protégées ou spécifiques ont été définis. En cohérence avec la loi Grenelle I, le Sdage Seine-Normandie a fixé comme ambition d'obtenir en 2015 le « bon état écologique » (fixé selon des critères physicochimiques et biologiques) sur les deux tiers des cours d'eau (contre un tiers aujourd'hui) et sur un tiers des eaux souterraines (contre 10 % à 15 % aujourd'hui).

#### Les actions à entreprendre et le budget alloué

Le programme de mesures décline les moyens (réglementaires, techniques, financiers) et les actions permettant d'atteindre les objectifs aux échéances prévues. Le budget du programme après concertation est de 9 milliards d'euros sur 6 ans, soit 1,5 milliard par an, ou 85 euros par an et par habitant. Le budget porte encore largement sur les aspects curatifs et se répartit comme suit :

- 45 % pour la lutte contre la pollution des collectivités. Ceci permet d'éviter à la France une amende européenne pour non-respect de la directive sur les eaux résiduaires urbaines en cohérence avec le plan d'urgence 2007-2011 afin de mettre en conformité les stations d'épuration des agglomérations de plus de 2 000 équivalents-habitants ;
- 16 % pour le traitement des eaux pluviales ;
- 23 % pour la lutte contre les pollutions d'origine agricole ;
- 10 % pour l'amélioration de la qualité des milieux aquatiques et des zones humides ;
- 5 % pour la lutte contre les pollutions industrielles.

Concernant la protection des captages d'eau potable, la

priorité sera donnée à 238 captages d'ici 2012, conformément à l'objectif du Grenelle I (500 en 2015), avec 345 M€ alloués. 41 substances prioritaires dangereuses pour la santé et l'environnement, dont celles figurant sur la liste de la DCE devraient faire l'objet de réduction de rejets, dont 28 pesticides à hauteur de 30 % à 50 %, en application du plan Ecophyto 2018.

#### La portée juridique du Sdage

La loi précise que toute décision administrative concernant la gestion de l'eau, prise par l'État ou les élus dans les documents d'urbanisme, doit être compatible ou rendue compatible avec les grands principes d'action du Sdage (objectifs, orientations et dispositions). Ce Sdage constitue un cadre d'action pour contribuer à restaurer la qualité des eaux et du patrimoine aquatique de l'ensemble du Bassin parisien.

Manuel Pruvost-Bouvattier,  
IAU ile-de-France

s'inscrit dans cette logique. Il conduira notamment, au travers du programme de mesures associées, à améliorer la participation de l'ensemble des parties intéressées à la gestion de l'eau, à renforcer la restauration écologique des cours d'eau et à remettre en perspective l'aménagement historique de la Seine au profit de Paris, en le resituant dans une politique de bassin et en respectant des coûts économiquement acceptables pour les redevables et les contribuables.

C'est dans ce contexte que les Grands lacs de Seine souhaitent évoluer vers un Établissement public territorial de bassin (EPTB) incluant l'agglomération parisienne et couvrant le territoire de la partie Seine amont du grand bassin Seine-Normandie.

Au-delà de la gestion et de la pérennisation de ces ouvrages actuels, au-delà du projet de réalisation du cinquième ouvrage de la Bassée, au-delà de l'engagement dans des initiatives de réduction de la vulnérabilité aux inondations, il est en effet nécessaire de créer les conditions d'une gouvernance améliorée et équilibrée, qui permettra de favoriser l'organisation des acteurs du domaine de l'eau et de l'aménagement du territoire. La gestion des risques naturels hydrologiques (inondations et sécheresses), qui constitue le cœur des missions des Grands lacs de Seine, doit s'effectuer à l'échelle du bassin versant. C'est incontestablement la meilleure façon d'anticiper les situations de crise. Cela permettra d'améliorer la vision globale et d'apprécier la cohérence de l'ensemble des actions mises en œuvre localement. L'échelle du bassin versant semble aussi la mieux adaptée pour mettre en synergie les interventions de l'État, de l'Agence de l'eau, des collectivités et de leurs groupements, fondées sur la solidarité entre acteurs. Par ailleurs, c'est à cette échelle que doit et peut être mobilisée la participation du public. C'est enfin à ce niveau qu'invitent à travailler tant la directive cadre européenne sur l'Eau, que la directive Inondation de 2007 qui sera transcrite dans le droit français d'ici la fin de cette année.

Affectation des budgets





# Le Bassin parisien, un territoire logistique à structurer

Lydia Mykolenko  
IAU île-de-France



Le grand port maritime du Havre, un outil transcontinental au service du Bassin parisien.

## 80 % des échanges sont assurés par le transport maritime

Deux phénomènes étroitement liés ont contribué à une augmentation considérable des échanges internationaux au cours des dernières décennies : la baisse des prix du transport maritime et le positionnement des nouveaux pays émergents pour accueillir les délocalisations industrielles. La mondialisation a ainsi considérablement amplifié la demande de transport. Le transport maritime, qui a dépassé les 7 milliards de tonnes transportées, assure aujourd'hui 80 % des échanges entre pays, accroissant ainsi le rôle des ports maritimes. L'axe Asie-Europe est l'axe principal de ces échanges. Les ports de la façade nord (ports du Havre à Hambourg) traitent environ les deux-tiers du trafic de conteneurs européen et leurs projets de développement pourraient porter le potentiel à 77 millions équivalent vingt pieds (EVP). Le Havre, huitième port à conteneurs européen a traité 2,6 millions de conteneurs en 2007, quatre fois moins que Rotterdam (10,8 M EVP) et trois fois moins qu'Anvers (8,2 M EVP).

Les préoccupations en matière de lutte contre le réchauffement climatique s'intensifient et se traduisent par des chartes<sup>(1)</sup>, des protocoles d'intention<sup>(2)</sup>, des mesures réglementaires<sup>(3)</sup> ou encore par des lois pour la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement<sup>(4)</sup>. Tous ces dispositifs vont induire progressivement des changements dans l'organisation des chaînes de transport et favoriser le développement de chaînes plus respectueuses de l'environnement. Mais à ce jour, force est de constater que le décalage est très important entre l'abondance des déclarations politiques en faveur du soutien aux transports alternatifs à la route et, du moins pour ce qui concerne notre pays, le déclin continu du fret ferroviaire et le faible développement du transport fluvial. Certes, la régulation de ces grands flux de marchandises devient de plus en plus complexe à mettre en œuvre du fait notamment de la multitude d'acteurs économiques, institutionnels et publics, qui interviennent. Et les regards commencent à se tourner vers les territoires leur reconnaissant une capacité essentielle à mieux réguler ces flux en permettant une plus grande coopération des acteurs.

## Le Bassin parisien : un territoire pertinent pour le transport du fret

Le Bassin parisien, compte tenu de son positionnement dans l'Europe du nord-ouest – où les ports maritimes jouent un rôle essentiel dans la structuration des flux – et des relations logistiques qui rendent les territoires qui le

Les grands flux d'échanges Nord européen n'ont cessé de croître dans les dernières décennies. Les problèmes de congestion résultant de cette croissance génèrent aujourd'hui des dysfonctionnements dans l'organisation des entreprises, ainsi que des pollutions environnementales. L'espace Bassin parisien peut ici constituer un territoire pertinent pour essayer de concilier les approches.

composent solidaires les uns des autres, s'impose à l'évidence comme un territoire pertinent pour apporter des réponses adaptées aux saturations des grands corridors historiques de transport de fret. Cette évidence repose sur les relations effectives de ce territoire de 25 millions d'habitants avec les grands ports maritimes intercontinentaux dont l'un, le port du Havre, est situé sur son propre territoire et sur le rôle, fortement conforté par la mondialisation, que joue la logistique. En effet, celle-ci met en relation des espaces situés à des distances parfois considérables en s'appuyant sur la création d'interfaces sur des sites qui doivent être aujourd'hui multimodaux. Dans le Bassin parisien, l'organisation de la logistique est ainsi fortement polarisée sur l'Île-de-France dont l'attractivité réside dans ses 11,5 millions d'habi-

(1) Par exemple, la charte Objectif CO<sub>2</sub> mise au point par le ministère de l'Écologie et l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe) en collaboration avec la Fédération nationale des transporteurs routiers et la Fédération des entreprises de transport et logistique de France. Cette démarche, basée sur l'engagement volontaire, vise à réduire de 20 % les émissions de CO<sub>2</sub> d'ici 2020.

(2) Un protocole d'intention Utilisation de la voie d'eau a été signé en juillet 2008 entre l'État, la Compagnie nationale du Rhône, Voies navigables de France et six enseignes de la grande distribution. L'objectif est de transférer annuellement, de la route sur la voie d'eau 11 700 conteneurs sur l'axe Rhône-Saône.

(3) Comme la mise en place en 2011 de l'éco-redevance poids lourds.

(4) Loi 2009-967 du 3 août 2009 dite Grenelle 1 et projet de loi Engagement national pour l'environnement dit Grenelle 2. Dans le domaine du transport de marchandises, l'objectif est de faire évoluer la part de marché du fret non-routier de 14 % à 25 % à l'échéance 2022.

tants à desservir, mais dont le territoire fonctionnel en dépasse largement les limites. Conséquence notamment de la pression foncière, les plates-formes logistiques qui desservent l'Île-de-France sont déjà largement implantées dans l'Eure, l'Oise, le Loiret et plus récemment, dans l'Yonne, avec toutefois, en contre-partie, une augmentation des distances à parcourir pour desservir le marché francilien et une contribution croissante à la saturation des réseaux. La récente mise en service de l'autoroute A19 s'accompagne déjà d'importants projets d'ouverture de plates-formes logistiques dans le Loiret et l'Eure-et-Loir qui accueilleront des entreprises destinées à l'approvisionnement du marché local mais aussi, inévitablement, des entreprises qui desserviront l'Île-de-France.

### Vers des solutions ferroviaires et fluviales alternatives au mode routier

Dans ce contexte, limiter la croissance des flux de marchandises transportées par mode routier passe alors par la recherche de solutions alternatives, ferroviaires et fluviales et par le développement de plates-formes multimodales. Or, le maillon ferroviaire est sans conteste le maillon faible des chaînes de transport-logistique. Les raisons tiennent à la fois à la géographie économique et industrielle de notre territoire, à l'évolution de notre économie nationale moins basée sur les pondéreux, au contexte institutionnel de l'ouverture à la concurrence et à

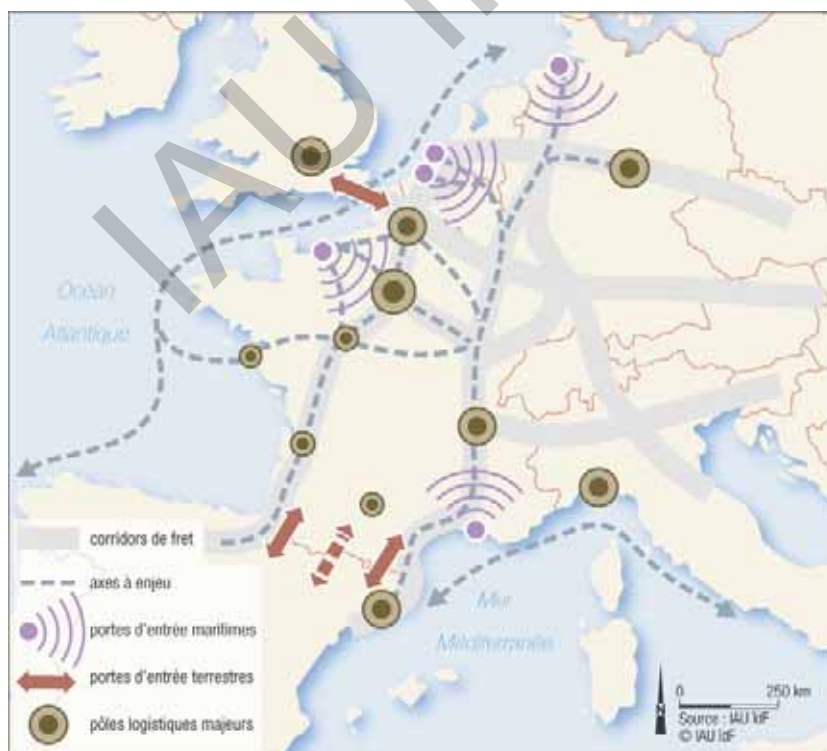


Limiter la croissance des flux de marchandises transportées par la route passe par la recherche de solutions alternatives, notamment ferroviaires.

une concurrence dans l'affectation des sillons entre les trains de fret et de voyageurs, systématiquement en faveur des voyageurs. Le mode ferroviaire souffre aussi de l'existence de points de congestion dans le Bassin parisien. Il est d'autant plus urgent de les supprimer que, avec la montée en puissance du port du Havre, il sera indispensable d'offrir des transports massifiés performants sur le futur grand corridor Ouest-Est Le Havre-Paris et au-delà.

Le goulet d'étranglement ferroviaire le plus pénalisant par rapport à l'émergence de ce nouvel axe se situe au niveau de l'agglomération parisienne, qui présente des capacités déjà insuffisantes aux heures de pointe sur les radiales qui mènent à la grande ceinture et sur la grande ceinture elle-même. Un certain nombre de projets ont déjà été étudiés pour améliorer l'accès à la grande ceinture. Mais ils constituent des solutions de court terme. Parmi ceux-ci, l'électrification de Serqueux-Gisors inscrite au plan de relance du fret ferroviaire est prévue pour 2011. Cette solution permettra le passage de quelques trains supplémentaires mais n'est pas à la hauteur des besoins à plus long terme. Elle ne résout pas non plus la question de la saturation de la grande ceinture entre Sucy et Valenton, qui nécessite de créer une troisième voie compte tenu de l'impossibilité, déjà avérée aujourd'hui, d'augmenter les circulations de trains de fret la nuit. Il est urgent d'agir, certes. Et il est pertinent de proposer des mesures de court terme qui permettront de repousser l'échéance, à condition de ne pas tarder à mettre en œuvre aussi les solutions pour le long terme qui, en l'occurrence, intègrent en premier lieu l'aménagement d'une liaison ferroviaire Le Havre-Rouen-Paris (Grande Ceinture). Mais les sommes en jeu ne sont pas comparables : de l'ordre de 500 millions d'euros pour la réalisation de Serqueux-Gisors et de Conflans-Argenteuil, de l'ordre de 5 milliards d'euros pour un itinéraire fluide et performant reliant Mantes à Paris. C'est également sans compter l'investissement que représenterait la

## Les grands enjeux des territoires logistiques du Nord-Ouest européen



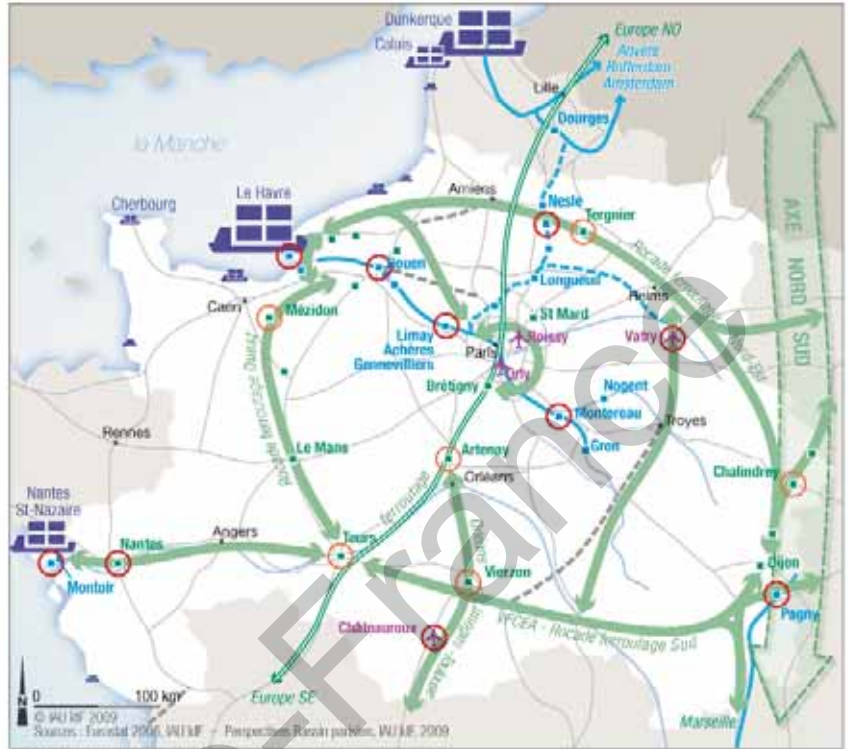
création d'itinéraires homogènes et performants contournant l'Île-de-France pour le trafic de transit sans arrêt en Île-de-France.

**La C8<sup>(5)</sup> : une démarche exemplaire**

Au fur et à mesure que s'est développé le système de production mondialisé, le rôle des ports maritimes s'est accru. Leur accessibilité terrestre, en particulier ferroviaire et fluviale est devenue essentielle pour permettre leur intégration dans les chaînes logistiques internationales. Les flux se concentrant sur les itinéraires les plus performants – en l'occurrence les grands corridors historiques Nord-Sud – entraînent une aggravation des problèmes de congestion qui nécessitent des investissements toujours plus lourds pour apporter l'indispensable fluidité qu'exige un système de transport économiquement performant.

On voit alors tout l'enjeu d'un nouveau corridor Ouest-Est comme alternative au service d'une circulation plus fluide des flux de marchandises sur le territoire ouest-européen. Les présidents des huit régions du Bassin parisien réunis au sein de la C8 en ont bien pris la mesure et ont initié une démarche dont l'objectif est d'intégrer progressivement le Bassin parisien au Réseau transeuropéen de transport (RTE-T) en cours de développement. Cette démarche a abouti à la définition du concept de Maillon Ouest qui repose sur une approche multimodale et intègre la réalisation de plates-formes logistiques d'envergure européenne. Ce Maillon Ouest, encore au stade de concept aujourd'hui, est un véritable système de transport multimodal, ferroviaire, fluvial et routier et, de ce fait, un outil de cohésion territoriale. Composé d'un ensemble de rocadés et de radiales, il a pour objectif de délester les corridors histo-

**Organiser le transport de fret dans le Bassin parisien, un objectif de la C8**



riques et d'offrir à l'Europe les alternatives dont elle a besoin en termes de nouvelle porte d'entrée maritime. Le projet de Maillon ouest a été présenté, par le collectif de la C8, au Commissaire européen aux transports Antonio Tajani en septembre 2009. Il s'inscrit en totale cohérence avec les objectifs révisés de la politique du Réseau de transport transeuropéen (RTE-T) à savoir : l'intégration des principes de multimodalité des transports, la prise en compte de la dimension européenne, des dimensions marchandises et voyageurs, de l'accessibilité et de la cohésion territoriale, et de la connexion avec les ports maritimes en tant que portes d'entrée du réseau RTE-T. L'exemplarité de la démarche de la C8 a été soulignée par les responsables de la DG Tren<sup>(6)</sup> mais l'existence d'infrastructures n'est pas un élément suffisant pour attirer les trafics vers un mode de transport ou vers un territoire souhaités. D'autres conditions doivent être réunies qui tiennent à la qualité de l'offre des opérateurs de transport, mais aussi à la qualité de la gouvernance des territoires concernés et de leur capacité à transformer l'infrastructure en vecteur de développement territorial.

**Valoriser les plates-formes logistiques existantes**

- ✈ plate-forme aéroportuaire
  - plate-forme portuaire
  - plate-forme ferroviaire
- Port maritime (poids total de marchandises en tonnes)
- 70 millions
  - 20 millions
  - 1 million

**Proposition de plate-forme logistique européenne sur le Bassin parisien**

- trimodale
- bimodale

**Développer les projets logistiques structurants**

- Projet ferroviaire fret**
- ⇄ feroutage
  - ⇄ axe ferroviaire à aménager
- Projet de voie navigable**
- amélioration de voie navigable
  - - - projet de voie navigable
- Réseau routier**
- réseau routier existant
  - - - nouvelle autoroute



Les flux se concentrent sur les grands corridors Nord-Sud, aggravant ainsi les problèmes de congestion (ici, l'autoroute A1).

(5) La C8 est la Conférence permanente interrégionale des présidents du Grand Bassin parisien qui regroupe les présidents de Basse-Normandie, de Bourgogne, du Centre, de Champagne-Ardenne, de Haute-Normandie, de l'Île-de-France, des Pays-de-la-Loire et de Picardie.  
 (6) Direction générale de l'Énergie et des Transports de la Commission européenne.

### L'axe Seine, futur corridor de l'excellence multimodale

Si Le Havre s'est vu confirmer le rôle de grand port du futur Grand Paris par le chef de l'État et la Seine l'axe autour duquel la métropole a vocation à s'ordonner, ces deux orientations fortes ne suffisent pas à faire de l'axe Seine un véritable corridor européen. Certes, une évidence géographique existe et le corridor Seine concentre de fait les grands enjeux en terme d'intermodalité. Mais s'il offre d'importantes réserves de capacités pour le développement du transport fluvial, il n'assure pas, loin de là, la fluidité nécessaire ni sur le réseau ferroviaire ni sur le réseau routier magistral, en particulier à l'ouest de l'Île-de-France où les continuités ne sont pas assurées. Le mode fluvial est un mode de transport particulièrement pertinent pour apporter une réponse à des flux en croissance en provenance du Havre et demain d'Anvers à la faveur de la mise en service du canal Seine Nord-Europe. C'est aussi un outil de développement du territoire et c'est pourquoi le futur canal Seine-Nord Europe intègre la réalisation de quatre plates-formes fluviales<sup>(7)</sup>; une cinquième zone portuaire est en projet sur l'emprise de la grande zone d'activités Paris-Oise à Longueil-Sainte-Marie près de Compiègne. Il est, bien sûr, nécessaire pour les territoires picards de valoriser les retombées économiques du canal par la réalisation de zones portuaires multimodales destinées à fixer les activités industrielles ou de services sur des espaces bien organisés. Pour autant, on peut s'interroger sur l'opportunité de développer, en lien avec Seine Nord-Europe, six plates-formes logistiques situées entre Gennevilliers et Dourges, sur moins de 200 km. En Île-de-France, les capacités portuaires actuelles et en projet – notamment avec la réalisation du port d'Achères – devraient être suffisantes pour répondre à la croissance du trafic de matériaux de construction, mais pas pour répondre à la croissance du trafic de conteneurs. Et bien que la Région bénéficie d'un positionnement optimal par rapport à d'autres territoires qui veulent, eux, se constituer comme base-arrière du port du Havre<sup>(8)</sup>, l'Île-de-France, et tout particulièrement la Seine aval, manque de projets en lien avec ce positionnement. Le projet d'un grand port à Achères de plus de 100 hectares, remarquablement situé à la confluence entre l'Oise et la Seine pourrait être un levier puissant pour un projet de territoire ambitieux. Si rien n'émerge, le port d'Achères sera un grand équipement portuaire et son *hinterland* immédiat n'en tirera que faiblement parti.

### Un outil multimodal au service d'une dynamique territoriale

Le corridor Seine ne joue donc pas entièrement son rôle d'outil au service d'une dynamique territoriale faute d'un relais du territoire. Ce relais est indispensable pour éviter aussi des concurrences entre plates-formes comme celle qui risque de s'établir entre la plate-forme de Longueil-Sainte-Marie dans l'Oise située à moins de 50 km de celle en développement à Bruyères-sur-Oise en Île-de-France. Le Conseil de coordination interportuaire de la Seine<sup>(9)</sup> qui vient d'être mis en place saura-t-il dépasser une approche strictement portuaire et d'infrastructure fluviale pour développer une vision stratégique multimodale de ce corridor? La présence de RFF est certainement de nature à promouvoir une complémentarité entre les modes. Le mode fluvial rencontre en effet des problèmes de gabarit à l'amont de Gennevilliers, tandis que le mode ferroviaire, affranchi pour sa part des questions de gabarit, peut apporter une réponse économiquement performante à l'est et au sud-est de Paris, une fois résolues les difficultés importantes d'accès à la grande ceinture déjà évoquées plus haut. Reste aux collectivités et aux intercommunalités, aux départements et aux régions à s'approprier les enjeux liés à ce corridor Seine aval/Seine-Nord<sup>(10)</sup> et à bâtir des projets de territoires cohérents et concertés. La C8 constitue le système de gouvernance le plus adapté qu'il restera alors à décliner aux diverses échelles afin de construire le futur grand corridor de l'excellence multimodale.

(7) Il s'agit, du nord au sud, des zones portuaires de Cambrai-Marquion, de Haute-Picardie, de Nesle et de Noyon.

(8) En témoigne, par exemple, le développement d'un parc logistique multimodal de 100 000 m<sup>2</sup> sur le territoire du grand port maritime de Rouen qui aura pour objectif de servir de base arrière logistique et de nœud intermodal pour les terminaux à conteneurs des ports du Havre et de Rouen.

(9) Les Conseils de coordination inter-portuaires prévus dans le cadre de la réforme portuaire qui associent l'État, les collectivités territoriales et leurs groupements, les ports concernés, les établissements gestionnaires d'infrastructures terrestres et des voies navigables ont pour but d'assurer la cohérence des actions des grands ports maritimes et, le cas échéant, des ports autonomes fluviaux s'inscrivant dans un même ensemble géographique ou situés sur un même axe fluvial.

(10) À notre sens, on ne peut mener une démarche stratégique sur Seine-aval sans intégrer Seine-Nord; or la Région Picardie ne participe pas au Conseil de coordination interportuaire de la Seine.



Agence CNR

## Interview

Michel Margnes est président du directoire et président directeur général de la Compagnie nationale du Rhône depuis le 1<sup>er</sup> août 2003. Il a notamment conduit la transformation et la modernisation de la Compagnie (concessionnaire de l'État pour l'aménagement et l'exploitation du Rhône depuis 1934), en producteur indépendant intégré d'électricité.

La Compagnie nationale du Rhône (CNR) a joué un rôle novateur en initiant dès 2002 des partenariats institutionnels qui préfigurent, d'une certaine manière, les conseils de coordination interportuaire. Sa démarche de coopération s'est élargie progressivement pour aboutir en 2008 à l'intégration non seulement des acteurs institutionnels et des collectivités locales, mais aussi des acteurs économiques eux-mêmes. Une telle démarche menée à l'échelle du Bassin parisien, associant l'ensemble du bassin de la Seine et de l'Oise ainsi que les acteurs publics et les chargeurs, pourrait se révéler pertinente.

# Une démarche partenariale sur le Rhône

Les Cahiers – Le contrat de progrès fluvial associant la CNR, VNF et le port de Marseille a été signé en 2002. Comment cette démarche a-t-elle été initiée et quel bilan tirez-vous de ce partenariat ?

Michel Margnes – L'amélioration de la navigation est l'une des trois missions historiques de la Compagnie nationale du Rhône (CNR). En créant une voie navigable à grand gabarit de 330 km, la CNR est devenue l'un des principaux promoteurs du trafic fluvial. Convaincue de l'intérêt d'une démarche commune, la Compagnie et les acteurs déterminants de la voie d'eau (Voies navigables de France et le Grand port maritime de Marseille notamment) se sont réunis à travers un contrat de progrès fluvial pour mener une politique ambitieuse en faveur du développement des trafics fluviaux sur l'axe Rhône-Saône. Ce contrat est le premier du genre entre un port maritime et des structures en charge de l'exploitation et de l'aménagement de voies fluviales. La coopération s'est avérée très positive puisqu'une augmentation de 60 % du trafic fluvial toutes catégories confondues est enregistrée depuis 2002 au Grand port maritime de Marseille. Ces résultats découlent de plusieurs actions engagées :

- La mise en place de navettes fluviales et ferroviaires régulières entre Lyon et Fos-sur-Mer a accru significativement le trafic de conteneurs au port de Lyon Édouard Herriot : 80 % des marchandises circulant sur le Rhône proviennent de Marseille (hors sables et graviers). L'*hinterland* ainsi créé grâce au Rhône conforte la position du Grand port maritime de Marseille comme euro-port du Sud et fait du port de Lyon Édouard Herriot le port avancé de Marseille.
- La mise en place de conventions – dont une signée le 6 mars 2006 par la filiale de la CNR, Lyon terminal et les douanes – simplifiant les procédures et permettant de gagner du temps quant au traitement des marchandises.

Au Grand port maritime de Marseille, d'autres opérations entreprises en 2007 ont donné une nouvelle impulsion au trafic fluvial de conteneur, en particulier la mise en place d'une tarification avantageuse et la mise à disposition de deux quais et d'outillage adaptés aux barges. Forte de ces résultats positifs, la Compagnie nationale du Rhône est déterminée à poursuivre cette collaboration en inscrivant ses actions

dans le cadre des orientations du Grenelle de l'environnement et du Plan Rhône.

L. C. – En 2005, vous avez mis en place une charte de partenariat avec VNF, l'État, la Région, le Grand Lyon. Quel en est l'objectif ?

M. M. – Maillon stratégique de l'économie rhodanienne au cœur de l'agglomération, le port de Lyon Édouard Herriot est un atout industriel majeur pour l'utilisation de la voie d'eau. Pour satisfaire aux objectifs de croissance fluviale, son rôle devait être défini. Dans ce cadre, la CNR, l'État, la région Rhône-Alpes, le Grand Lyon, Voies navigables de France, les villes de Lyon et de Saint-Fons ont décidé de le formaliser dans une charte partenariale. Signée en 2005, cette charte précise les perspectives de développement à long terme du port et définit les moyens d'une meilleure intégration économique et architecturale dans la métropole Lyonnaise.

L. C. – Quelles raisons vous ont conduit à impliquer les acteurs économiques dans votre démarche partenariale ?

M. M. – Partant du constat que de grandes enseignes implantées en région Rhône-Alpes acheminaient majoritairement leurs marchandises par la route, notamment par un axe nord-sud souvent saturé, l'État, la CNR et VNF se sont mobilisés en faveur d'un transfert modal vers le fleuve. Ils ont signé avec Auchan, Casino, Conforama, Leroy Merlin, Ikea et Carrefour, ce protocole d'intention qui entre dans le cadre de la politique du Grenelle de l'Environnement, avec l'objectif d'augmenter de 25 % la part modale non routière

d'ici 2012 et de réduire les émissions de gaz à effet de serre en combinant la route, la voie d'eau et le fer.

Les engagements pris dans le cadre du protocole portent sur 11 700 EVP (équivalent vingt pieds) transférés de la route vers le fleuve, soit 5 850 poids lourds. Un premier pas significatif vers un changement de mode de transport.

*» Un contrat de progrès fluvial a été signé pour mener une politique ambitieuse en faveur du développement des trafics fluviaux sur l'axe Rhône-Saône. «*

# La desserte aéroportuaire du Bassin parisien

Étienne Berthon  
IAU île-de-France



La gare TGV et les nouveaux terminaux de Roissy confortent la puissance du *hub* francilien.

**L**es aéroports de Paris - Charles-de-Gaulle et d'Orly assurent 60 % du trafic passagers et 88 % du trafic fret et poste métropolitains.

## Un trafic essentiellement assuré par les aéroports franciliens

### Le système aéroportuaire francilien

Le système aéroportuaire francilien (CDG et Orly), qui a accueilli 87 millions de passagers et 780 000 mouvements d'avions en 2008, est le 6<sup>e</sup> du monde pour le trafic passagers après Londres, New York, Tokyo, Chicago et Atlanta.

L'aéroport CDG est :

- le 2<sup>e</sup> du monde (après Heathrow) pour les passagers internationaux ;
- le 5<sup>e</sup> aéroport du monde et le 2<sup>e</sup> d'Europe (après Heathrow) pour les passagers (60,9 M en 2008) ;
- le 6<sup>e</sup> du monde et le 1<sup>er</sup> d'Europe pour le trafic fret et poste (2,28 M de tonnes en 2008).

La plate-forme de correspondance (*hub*) développée par Air France-KLM est la plus puissante d'Europe. CDG est aussi un *hub* pour le trafic de fret et de fret express d'Air France, de Fedex et de la Poste<sup>(1)</sup>. L'aéroport d'Orly, malgré son trafic plafonné à 250 000 créneaux par an, est encore le 10<sup>e</sup> d'Europe pour les passagers (26,2 M de passagers et 110 000 tonnes de fret en 2008). Les aéroports de CDG et d'Orly assurent 94 % du trafic passagers et 97 % du trafic fret des huit régions du Bassin parisien. Quant à l'aéroport du Bourget, avec 62 000 mouvements en 2008,

Avec le système aéroportuaire francilien, un des premiers du monde, le Bassin parisien peut bénéficier d'une connectivité mondiale exceptionnelle. Encore faut-il que ses grandes villes y soient correctement reliées et que les problèmes d'évolution des capacités et de maîtrise des nuisances puissent être gérés.

c'est le premier aéroport d'Europe pour l'aviation d'affaires. Ces trois aéroports, ainsi que l'héliport d'Issy-les-Moulineaux et dix aérodromes secondaires, sont gérés par Aéroports de Paris, société anonyme depuis 2006<sup>(2)</sup>.

### Les autres aéroports du Bassin parisien

La proximité des aéroports franciliens fait que, à part Beauvais, qui assure essentiellement une desserte francilienne, et Nantes, qui dessert une métropole puissante et suffisamment éloignée, aucun aéroport important n'a pu se développer dans les autres régions du Bassin parisien.

L'aéroport de Nantes, avec 2,66 M de passagers en 2008 est le 9<sup>e</sup> aéroport français. Géré par la Chambre de commerce et d'industrie (CCI) de Nantes, il dessert :

- 40 destinations régulières (représentant 70 % du trafic) dont 5 vers les *hubs* de Paris, Amsterdam, Madrid, Casablanca et Lyon et 8 opérées par des compagnies *low cost* (15 % du trafic) ;
- 60 destinations charters (30 % du trafic).

Son trafic est national à 46 % et international à 54 %. L'actuel aéroport, proche du centre, devrait être remplacé par l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, en projet.

L'aéroport de Beauvais-Tillé, qui accueillait seulement 65 000 passagers en 1996, s'est développé de façon spectaculaire sur le créneau du *low cost* avec la compagnie Ryanair qui a créé

(1) Les deux fonctions sont liées car environ la moitié du volume de fret voyage en soute d'avions passagers.

(2) Actionnaires : État (60,4 %), Schiphol Group (8 %), employés (2 %) et divers (29,6 %).

en 1997 la liaison Beauvais-Dublin et assure aujourd'hui 72 % de son trafic. C'est maintenant, avec 2,48 M de passagers, le 10<sup>e</sup> aéroport français. Géré par la Sageb (51 % CCI de l'Oise – 49 % Veolia Transports), il dessert 30 destinations dans 14 pays et son trafic est presque exclusivement international.

L'aéroport de Caen-Carpiquet, géré par la CCI de Caen, est le 3<sup>e</sup> aéroport du Bassin parisien hors Île-de-France, mais son trafic est plus modeste : un peu plus de 100 000 passagers par an depuis une dizaine d'années<sup>(3)</sup>. Les principales liaisons régulières sont avec Lyon et Orly.

#### Trafic voyageurs des principaux aéroports français

Les 10 premiers aéroports français	Millions de passagers par an		
	1998	2007	% crois moy an
CDG	38,70	59,92	4,47
Orly	24,90	26,44	0,60
Total Paris IdF	63,60	86,36	3,11
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-Bâle	3,02	4,26	3,50
Bordeaux	2,79	3,41	2,01
Nantes	1,64	2,52	4,38
Beauvais	0,26	2,16	23,55
Total 8 aéroports province	31,15	40,67	2,70

Seuls trois autres aéroports enregistrent plus de 50 000 passagers par an : Tours-Val-de-Loire (85 000 passagers en 2007. Vols réguliers de Ryanair vers Londres-Stansted, Marseille et Porto, Figari et Dublin en saison et charters. Trafic international à 95 %), Deauville-Saint-Gatien (75 000 passagers. Liaison régulière avec Brighton et vols charters. Trafic international à 95 %) et Le Havre-Octeville (58 000 passagers. Liaison régulière Air France avec Lyon et charters. Trafic international à 45 %).

Trois autres ont entre 10 000 et 50 000 passagers par an (Rouen, 30 000 passagers en 2007. Dijon, 13 000. Saint-Nazaire, 11 000).

Tous ces aéroports sont des outils importants au service de l'attractivité et du développement économique des régions qu'ils desservent, même si leur rôle est modeste dans la desserte globale du Bassin parisien.

En matière de fret, le principal site situé hors Île-de-France est Vatry, ouvert en 2000. Il a atteint en 2008, avec 41 000 tonnes, un niveau de trafic proche de celui des grands aéroports de province (Toulouse, Marseille, Bâle-Mulhouse, Lyon). Mais l'arrêt des vols de DHL et le départ d'Avient<sup>(4)</sup> pour Liège en 2009 compromettent fortement son avenir, qui passe peut-être par un repositionnement sur le *low cost* voyageurs. Les autres aéroports qui ont un trafic significatif sont Saint-Nazaire-Montoir (13 900 tonnes en 2007), Nantes-Atlantique (11 600 tonnes) et Châteauroux-Déols<sup>(5)</sup> (7 300 tonnes).

#### L'abandon du projet d'un troisième aéroport...

Face aux fortes perspectives de croissance du trafic sur CDG (Orly étant plafonné en mouvements), la Mission d'étude de la desserte aéroportuaire du Grand Bassin parisien (mission Douffiagues) conclut, dans son rapport de mars 1996, à la nécessité de compléter le système de pistes sur CDG. Sans préconiser la réalisation d'un 3<sup>e</sup> aéroport, elle recommande de réserver un site qui le permette ultérieurement. En juin, le gouvernement Juppé retient, parmi treize sites proposés, Beauvilliers, au sud de Chartres. Le 23 septembre 1997, Jean-Claude Gaysot, nouveau ministre de l'Équipement, confirme l'autorisation de construire deux nouvelles pistes à CDG<sup>(6)</sup>.

En 2001, le gouvernement relance la réflexion sur la localisation d'un 3<sup>e</sup> aéroport<sup>(7)</sup> par une grande procédure de débat public, la Ducsaï<sup>(8)</sup>. Le débat, dont l'objectif était la recherche d'un site, ne peut éviter la question de fond sur la nécessité même d'un nouvel aéroport. Le 15 novembre, Lionel Jospin, Premier ministre, annonce néanmoins qu'un site est retenu pour réaliser un aéroport à l'horizon 2020, celui de Chaulnes (Somme), à 125 kilomètres de Paris. Le 25 juillet 2002, Gilles de Robien, ministre de l'Équipement, annonce l'abandon du projet de 3<sup>e</sup> aéroport ainsi qu'un certain nombre de mesures visant à limiter les nuisances de CDG<sup>(9)</sup>, afin de mieux faire accepter cette décision. Le Ciadt<sup>(10)</sup> du 18 décembre 2003 confirme l'abandon du projet de 3<sup>e</sup> aéroport au bénéfice d'un « troisième réseau d'aéroports » (Beauvais, Vatry, Châteauroux<sup>(11)</sup>) pour appuyer les aéroports franciliens.

En fait, les concentrations dans le transport aérien, à l'exemple de l'intégration de KLM dans le groupe Air France renforcée par les participations croisées entre ADP et le Schiphol Group, gestionnaire de l'aéroport d'Amsterdam,

(3) 108 000 passagers en 2008, dont 10 % de trafic charter. Le trafic est international à 10 %.

(4) Qui assurait près de 80 % de son activité.

(5) Cet aéroport a une triple vocation (fret, maintenance, entraînement), est bien desservi par le réseau autoroutier et est embranché fer sur la ligne Paris-Toulouse. C'est aussi le premier site européen de démantèlement et de recyclage des avions.

(6) Il évoque un plafonnement du trafic à 55 millions de passagers par an qui n'aura pas de suite.

(7) Suite notamment au crash d'un Concorde à Gonesse le 25 juillet 2000.

(8) Démarche d'utilité concertée pour un site aéroportuaire international (Ducsaï).

(9) Notamment le plafonnement de l'énergie sonore annuelle, qui fera l'objet d'un arrêté le 28 janvier 2003, et celui des créneaux entre 0 h et 5 h, limités à 22 500 par l'arrêté du 6 décembre 2003.

(10) Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire.

(11) Aéroport avec lequel ADP a signé un accord de partenariat le 28 juin 1999.



Dixième aéroport français, Beauvais se développe fortement grâce au *low cost*.



Avec ses 75 000 passagers par an, l'aéroport de Deauville enregistre un trafic international à 95 %.



Vatry, un appui potentiel pour le système aéroportuaire francilien.



L'aéroport de Châteauroux se distingue par sa spécialisation technique (fret, maintenance, entraînement).

## Les sites étudiés pour l'implantation d'un troisième aéroport (réflexions menées en 1996 et en 2001)



Sites étudiés pour le projet d'un troisième aéroport  
Mission Douffiagues 1996  
Ducsaï 2001

- 1 Chaumes
- 2 Vermandovillers
- 3 Fouquescourt
- 4 Hangeat-en-Santerre
- 5 Montdidier
- 6 Rouvillers
- 7 Juvincourt
- 8 Bertaucry
- 9 Les Grandes-Loges
- 10 Vatry
- 11 Sainville
- 12 Santeuil
- 13 Beauvilliers
- 14 Bonneval
- 15 Marboué
- 16 Arrou
- 17 Crucey-Senonches
- 18 Plateau Sud de l'Eure
- 19 Plateau du Vexin normand

montrent que le problème des capacités aéroportuaires doit être abordé à l'échelle de l'Europe du nord-ouest et non du seul Bassin parisien ; d'autant que le temps de réalisation d'infrastructures nouvelles s'inscrit dans la longue durée<sup>(12)</sup>. L'aéroport d'Amsterdam, relié à CDG par des navettes aériennes et par le TGV, joue en quelque sorte le rôle d'un troisième aéroport, mais les problèmes de capacité d'accueil des aéroports franciliens et de nuisances ne sont pas résolus pour autant.

### ... Mais un manque de vision prospective et des questions ouvertes

Les crises successives (11 septembre 2001, crise actuelle) ont freiné le développement du trafic aérien sur CDG mais plutôt moins que sur d'autres aéroports : 13<sup>e</sup> aéroport mondial pour les passagers en 1995, 8<sup>e</sup> en 2000, il est au 5<sup>e</sup> rang en 2008. Depuis la mission Douffiagues, il y a près de quinze ans, aucun vrai travail prospectif n'a été mené en matière d'évolution du trafic aérien. Le nouveau plan d'exposition au bruit de CDG (2007) est établi sur l'hypothèse d'un trafic 2025 de 95 M de passagers et 3,4 M de tonnes de fret<sup>(13)</sup>, correspondant à 680 000 mouvements. L'hypothèse sous-jacente aux décisions gouvernementales des dernières années est que l'aéroport CDG pourra accueillir la croissance du trafic à l'horizon prévisible et que globalement les nuisances n'augmenteront pas grâce aux évolutions techniques (motorisations, aérodynamisme...), grâce à une meilleure gestion des approches, à la réduction des émissions polluantes et des gaz à effet de serre<sup>(14)</sup>. Faute d'alternatives, les principaux axes d'action<sup>(15)</sup> pour rendre la croissance de CDG<sup>(16)</sup> la plus acceptable possible restent la réduction des nuisances aéroportuaires et la recherche d'un report de trafic sur le réseau TGV pour les passagers, mais aussi pour le fret (projet Carex), ou sur des aéroports secondaires.

À part Beauvais (mais l'acceptabilité locale du développement de cet aéroport n'est pas sans limite), le soutien que peut apporter le troisième réseau d'aéroports pour l'accueil du trafic apparaît assez marginal même si ces aéroports ont un rôle évident à jouer à leur échelle. Vatry remplit un rôle de pôle de développement important en Champagne-Ardenne, mais n'a pas réussi à s'imposer par lui-même comme site d'accueil du fret aérien. Le transfert sur cet aéroport, situé dans un environnement peu urbanisé, d'une partie du trafic de fret (qui est surtout du trafic de nuit, le plus nuisant), voire du trafic passagers francilien, constitue pourtant un espoir de réduction des nuisances pour beaucoup d'élus et de populations riveraines des aéroports franciliens. Mais aucune étude n'a vraiment été menée pour étudier la crédibilité et les conditions nécessaires d'un tel report. Pour le moment, même si un raccordement au réseau TGV est évoqué, Vatry est relativement éloigné (120 km) et mal relié à l'Île-de-France. Reporter sur la route du trafic fret à destination de l'Île-de-France aurait un impact environnemental plutôt négatif par rapport à une desserte aérienne au plus près du marché. La principale difficulté d'un report sur Vatry tient au fait que, comme un *hub* passagers, un *hub* cargo tel que CDG ne peut pas se fractionner, d'autant que les deux trafics sont fortement liés. La piste d'un report de certaines liaisons européennes sur un réseau TGV fret au départ de CDG (projet Carex) semble vraisemblablement plus prometteuse. En tout cas, des études sont nécessaires pour mieux connaître l'organisation et la nature du trafic fret sur CDG (et notamment la part liée directement au marché francilien) et le potentiel de report réel sur Vatry. L'ouverture envisagée à l'horizon 2015 de l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, en remplacement de l'actuel aéroport de Nantes-Atlantique, dotera le Grand-Ouest d'un aéroport plus moderne et plus performant sans qu'on puisse savoir s'il aura un réel impact sur la croissance et la structure du trafic accueilli.

(12) De l'ordre de quinze ans pour une piste et de trente ans pour un aéroport.

(13) Soit une croissance moyenne annuelle de 3 % pour les passagers et 3,6 % pour le fret entre 2004 et 2025.

(14) Ces derniers points ont fait l'objet d'objectifs ambitieux au niveau européen, repris sous forme d'engagements dans le cadre du Grenelle de l'environnement.

(15) Une hypothèse parfois évoquée pour décharger la pression de la croissance sur Roissy-CDG sans affaiblir son rôle de *hub* serait de concevoir en Picardie, plutôt qu'un nouvel aéroport, un nouveau système de piste/terminal dépendant fonctionnellement de Roissy-CDG et relié à lui par une liaison ferrée à grande vitesse.

(16) Ainsi qu'un meilleur partage des retombées positives de cette croissance au bénéfice des territoires les plus affectés par les nuisances.



## Garantir la performance de la desserte aéroportuaire du Bassin parisien

Le développement du transport aérien, vecteur de la globalisation de l'économie et de l'explosion des échanges mondiaux, cristallise les débats sur l'évolution nécessaire de nos modèles économiques et de nos modes de vie pour s'adapter aux défis climatiques et environnementaux. C'est un secteur dynamique mais dont les années récentes ont rappelé la vulnérabilité particulière aux aléas économiques et aux risques géopolitiques et sanitaires. Il doit aussi intégrer des contraintes réglementaires croissantes en matière d'environnement et réduire sa dépendance au pétrole. Mais ce mode de transport restera indispensable, en particulier pour les liaisons à grande distance et pour le désenclavement des territoires périphériques ou isolés géographiquement, et on peut penser que cette industrie trouvera les moyens de répondre aux défis qu'elle affronte. Les perspectives restent le doublement du trafic passager en Europe à 2030. Les investissements considérables en capacité aéroportuaire réalisés en Asie et au Moyen-Orient (concurrent de l'Europe pour les correspondances entre l'Asie et les États-Unis) en montrent le caractère stratégique dans la compétition économique mondiale actuelle, alors que les études prédisent un grave manque de capacité sur les grands hubs européens<sup>(17)</sup>. Leur congestion croissante aura d'importants impacts négatifs en terme économiques mais aussi environnementaux. Malgré le développement vraisemblable des liaisons point à point, même à longue distance, favorisant le rôle d'aéroports secondaires, et les stratégies d'évitement des grands aéroports saturés par les milieux d'affaires, le modèle de concentration du trafic sur de grands hubs de correspondance devrait rester dominant. Il est donc indispensable de garantir la performance du système aéroportuaire francilien et du hub de CDG pour assurer la bonne desserte du Bassin parisien, au bénéfice de ses habitants et de ses entreprises et pour préserver son bon positionnement au niveau mondial.

### L'enjeu : améliorer l'accessibilité terrestre aux aéroports franciliens

Le hub francilien permet une offre exceptionnelle de destinations mondiales pour le marché régional, mais aussi pour l'ensemble du territoire national grâce aux vols domestiques de rabattement, et de plus en plus grâce au réseau TGV. Mais les régions et grandes villes du Bassin parisien, malgré leur relative proximité géographique, bénéficient d'une accessibilité très inégale, et souvent médiocre, aux aéroports franciliens par le réseau ferré. Il n'est pas plus long de

venir de Londres, Strasbourg ou Lyon à CDG que du Havre. Le réseau TGV garantit une bonne accessibilité à partir du Sud-Ouest (Rennes, Nantes, Tours), de l'Est (Reims) et du Sud-Est (Dijon, Mâcon), mais cette accessibilité est médiocre à partir du Sud (Bourges), de la Normandie (Le Havre, Caen) et de la Picardie (Amiens). Le scénario des huit de juin 1993 évoquait déjà largement cette nécessité d'une meilleure desserte en demandant, au titre « des actions indispensables qui relèvent de la compétence de l'État », la réalisation d'un certain nombre d'infrastructures permettant de « maximiser l'effet TGV » (TGV Normandie avec une gare à la Défense et liaison la Défense-Roissy, interconnexion sud, étude d'une interconnexion ouest, liaison Creil-Roissy...). Quinze ans après, à part le TGV Est, elles restent à l'état de projet, même si les réflexions actuelles en matière d'aménagement les remettent au cœur de l'actualité.

(17) Voir notamment, pour l'horizon 2030 *Challenge of growth 2008* d'Eurocontrol.

Notre-Dame-des-Landes, un nouvel aéroport pour le Grand Ouest  
L'implantation d'un aéroport sur le site de Notre-Dame-des-Landes (NDDL) est envisagée depuis 1965, en raison notamment des nuisances causées par l'aéroport actuel contigu à l'agglomération et qui oblige à des survols à basse altitude du centre de Nantes. La vocation affichée du futur aéroport est le désenclavement de la façade ouest européenne et la dynamisation des économies régionales. Le débat public, organisé en 2003, a ouvert la phase d'études. L'enquête publique s'est déroulée fin 2006 et le décret d'utilité publique a été pris le 9 février 2008. Malgré une contestation qui persiste et des problèmes de financement, la mise en service est envisagée pour 2015. NDDL est situé à 22 km au nord-ouest de Nantes entre la RN 137 (vers Rennes) et la RN 165 (vers St-Nazaire et Vannes). Il est prévu deux pistes et une capacité de 4 M de passagers à l'ouverture et de 9 M de passagers à long terme (2050). Le coût du projet est estimé à 580 M€. Il est envisagé de positionner l'aéroport à l'horizon 2025 sur une liaison ferrée rapide Nantes-Rennes permettant de le raccorder au réseau ferroviaire du Grand Ouest.

## Desserte aéroportuaire du Bassin parisien et projets TGV



Alain Meyere  
Florian Soulard  
Danièle Navarre  
IAU île-de-France

## Le Bassin parisien : un bassin de déplacements ?



Le Bassin parisien est au cœur des enjeux de mobilité.

**J**ean-Claude Gaillot, directeur général adjoint (unité Aménagement durable) au conseil régional d'Île-de-France, Francis Beaucire, géographe et professeur à l'université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, Denys Dartigues, conseiller au Conseil économique et social régional d'Île-de-France et Pascal Mignerey, conseiller pour le développement durable, les transports et les métropoles à la Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale ont confronté leurs regards sur les enjeux de la mobilité au sein du Bassin parisien.

### Faut-il favoriser la mobilité quotidienne ferroviaire entre le Bassin parisien et l'Île-de-France ou brider la migration résidentielle aux franges franciliennes pour lutter contre l'étalement urbain ?

**Denys Dartigues** – Je formulerais la question différemment : faut-il encourager les Rouennais qui cherchent un emploi à venir travailler à Paris ? La réponse est sans doute oui. Faut-il encourager les Parisiens à aller s'installer à Rouen tout en continuant à travailler à Paris ? La réponse est certainement non. Pour l'opinion publique, à partir du moment où l'on crée du transport en commun, c'est forcément bien. On ne se pose pas toujours la question de la pertinence d'aller habiter à 90 kilomètres de son lieu d'emploi. Cela dit, quand on analyse plus précisément la typologie des déplacements, il y a certes les migrants journaliers mais il y a aussi de plus en plus de migrants hebdo-

Le Bassin parisien répond à des typologies de déplacements et des parcours différents. L'organisation polycentrique semble ainsi redessiner la pratique des mobilités. L'accessibilité à l'Île-de-France, notamment aux pôles générateurs de trafic, est une préoccupation partagée par l'ensemble des territoires du Bassin parisien. Pour autant, encourager l'accessibilité à la métropole francilienne ne risque-t-il pas de ralentir la polarisation des métropoles régionales ?

madaires : ce sont souvent des étudiants, ou d'autres catégories socioprofessionnelles plutôt aisées, qui ont choisi de laisser le conjoint en province pour occuper un emploi en région parisienne. On pourrait dire que le bon compromis serait de trouver un dispositif de tarification suffisamment équilibré pour ne pas encourager de façon abusive l'étalement.

**Francis Beaucire** – Je pense que l'accessibilité de tous aux ressources que sont les emplois, les services et les équipements est une dimension fondamentale de la vie sociale et économique. La remettre en question n'est pas une bonne idée. L'accessibilité généralisée a été à peu près assurée pendant un demi-siècle par la production d'un réseau routier performant, avec la collaboration active de ses usagers automobilistes. La question ne s'est renouvelée qu'avec l'irruption de la question de la consommation d'énergie, du changement climatique et de la solidarité sociale. C'est donc une accessibilité alternative au mode routier individuel qui est l'enjeu de ce que l'on appelle la « mobilité durable ».

**Jean-Claude Gaillot** – Certes, la question de la mobilité des gens qui habitent à l'extérieur de l'Île-de-France, au sein du Bassin parisien, a une forte implication sociale. Il s'agit pour les migrants de s'éloigner de la zone de pression foncière. Pour autant, il faut bien avoir à l'esprit que cela ne concerne pas que des populations pauvres. Une partie de ces migrants sont de

catégories socioprofessionnelles supérieures. Lors d'un groupe de travail sur la desserte en TGV du secteur de Chartres, les revendications étaient essentiellement portées par des cadres qui pratiquaient quotidiennement cette mobilité.

**Pascal Mignerey** – Ce ne sont pas les plus pauvres qui tendent à s'éloigner. Aujourd'hui, on dénombre 5 000 personnes qui habitent à Tours et travaillent à Paris. Ces ménages, majoritairement des cadres, recherchent une meilleure qualité de vie. On a pu considérer que certains déplacements n'étaient que transitoires. Des jeunes ménages s'installaient à une centaine de kilomètres de leur lieu de travail pour des raisons d'opportunité économique, de qualité de vie familiale. Or, il s'avère que ce type de relation se pérennise et que dix ans, quinze ans plus tard, on retrouve les mêmes qui font encore ces déplacements. Ce qui est intéressant, dans ce contexte, c'est l'adaptation de certaines entreprises à ce type de mobilité. Avec les ordinateurs portables, on commence à décompter les temps de travail au moment où l'on prend le TGV le matin. Cette souplesse du temps de travail grâce aux nouvelles technologies aboutit à pérenniser cette mobilité à distance assez longue.

### **Le développement des TGV réduit les distances en favorisant les mobilités : comment s'adapter à cette nouvelle donne ?**

**Francis Beaucire** – Tant que les trains roulaient à peu près à la même vitesse sur tous les axes rayonnant autour de Paris, toutes les villes du Bassin parisien étaient peu ou prou à leur bonne place, c'est-à-dire à la même place sur les cartes de géographie et sur les cartes de distance-temps. Mais les lignes à grande vitesse ont modifié cette situation : elles ont rapproché des villes situées en grande périphérie de la région urbaine de Paris et, dans de nombreux cas, la desserte même de ces villes plutôt proches, mais petites, s'est trouvée décotée, d'une certaine façon, par les fréquences et surtout les opportunités offertes par l'arrêt de trains rapides au long cours : la rente de situation dont elles disposaient par leur position héritée sur des réseaux historiques s'est évanouie. Le tassement de la couronne des villes autrefois dites « à une heure de Paris » écrase le réseau urbain, en quelque sorte, et peut être perçu comme un « effet tunnel » par ces villes qui vivent pourtant dans l'aire d'influence élargie de la métropole francilienne. Pour ces villes, l'irruption des capitales régionales dans le jeu des villes à une heure de Paris peut être problématique en matière de développement

local, notamment dans la distribution de l'emploi, selon les branches d'activités certes mais surtout selon les qualifications.

**Jean-Claude Gaillot** – Y a-t-il un sursaut des villes qui s'éloignent ? Beaucoup de villes du Bassin parisien sont aujourd'hui confrontées à un réseau TGV qui devient européen. Rotterdam, Francfort, Madrid seront bientôt à quelques heures les unes des autres. Londres est déjà à deux heures de Paris. Les TGV vont susciter de plus en plus l'intérêt au fur et à mesure qu'ils vont décongestionner le système aérien. Cela va rendre le système TGV extrêmement compétitif et intéressant. En même temps, il va falloir réguler l'augmentation du trafic, on risque d'assister à un vrai goulot d'étranglement sur la métropole francilienne. Il faut, par exemple, avoir à l'esprit que l'on pourrait, dans un avenir proche, doubler les capacités de la ligne d'interconnexion Massy-Roissy en bouclant une vraie rocade à l'ouest longeant en partie la Francilienne. Il y aura de plus en plus de relations est-ouest, nord-sud passant par cette plaque tournante que sera la région Île-de-France, pour autant qu'elle puisse tourner. Cela semble inévitable, il sera très difficile, dans les années à venir, de financer des lignes à grande vitesse transversales. Les LGV forcent la métropolisation des grandes villes qu'elles desservent, au détriment de celles qui ne sont pas desservies.

**Pascal Mignerey** – On assiste à un développement des lignes à grande vitesse depuis les années 1980. La grande vitesse vient aujourd'hui fortement concurrencer les relations aériennes intérieures et permet une pratique plus aisée des grandes distances. Ainsi, les relations à grande vitesse province-province se développent grâce aux interconnexions ferroviaires qui n'ont pas uniquement un rôle péri-métropolitain. Une des forces des interconnexions, et de l'interconnexion sud quand elle verra le jour, ce sont les relations interrégionales ; ce ne sont pas des relations intra-franciliennes. Nous irons, de plus en plus, vers une augmentation de ce type de relations. Faisons un parallèle entre ce qui s'est passé sur le réseau routier en France et sur ce qui se passe sur le réseau ferroviaire : le développement du maillage ferroviaire doit nous faire sortir de l'aire « Paris-centrique » pour aller vers un maillage province-province plus important. Cependant, l'image de la « ville TGV », qui a fait les beaux jours du marketing territorial, risque de plus ou moins s'estomper au fur et à mesure que les LGV vont se multiplier. Beaucoup de villes aujourd'hui reçoivent les TGV en tant que « trains de tous les matins ».



Alain Meyere,  
directeur du département Transport  
et mobilité, IAU idF.



Jean-Claude Gaillot,  
directeur général adjoint  
de l'unité Aménagement durable  
au conseil régional d'Île-de-France.



Francis Beaucire, géographe  
et professeur à l'université Paris 1  
Panthéon-Sorbonne.

**Denys Dartigues** – Bien qu'on assiste à un développement considérable de la grande vitesse, il faut relativiser l'effet TGV sur les migrations quotidiennes domicile-travail. Cela représente à peine quelques milliers de personnes tous les jours. Le point essentiel c'est l'intermodalité terminale aux gares TGV. Car l'effet et l'attractivité du TGV deviennent quasi-nuls pour un migrant quotidien si deux métros et un bus sont encore nécessaires pour se rendre sur son lieu de travail. Certes, les navetteurs ont recours à des palliatifs (ainsi, depuis cinq ans, nous assistons à une multiplication des deux-roues qui stationnent soir et week-end devant les gares de Paris) mais, à l'échelle des migrations globales, le phénomène reste marginal.

### N'y a-t-il cependant, pas de place pour les autres modes, notamment les transports collectifs routiers ?

**Jean-Claude Gaillot** – Dans le Bassin parisien, il faut donner au bus les lettres de noblesse qu'il n'a pas encore aujourd'hui. Nous avons déjà commencé à travailler en ce sens dans le projet de Sdrif, d'ailleurs en plein accord avec l'État, en essayant de voir comment on pouvait utiliser les bandes d'arrêt d'urgence des autoroutes pour donner un peu d'air à ce mode de transport, en faisant en sorte qu'il soit privilégié par rapport à la voiture particulière. La deuxième chose que l'on essaie de mettre en place, ce sont des sites propres à l'abord des pôles de développement et d'emploi qui permettent d'accéder rapidement soit au pôle d'emploi, soit à la plate-forme d'échanges ou à la gare d'intermodalité. Je crois beaucoup au devenir du bus, un bus «reloqué», à haute qualité de services, etc. L'idée fait son chemin, y compris dans les contrats particuliers que l'on a passés avec les départements de la grande couronne pour mettre tout cela en œuvre. Pourquoi pas demain avec le Bassin parisien ?

**Francis Beaucire** – Nous restons enfermés dans une conception des transports publics dont la compétence d'organisation, politique, est découpée comme un saucisson entre les différents niveaux de collectivité. En matière de conception de l'offre de transport public, le hors-ferroviaire ne relève pas de la même ère géologique que le ferroviaire, malgré quelques réalisations exemplaires. Il me semble que la conception générale continue d'être dominée par le principe du rabattement, voire du maillage entre gares ou nœuds ferroviaires. La desserte routière interurbaine reste, sinon à inventer, du moins à généraliser en un véritable réseau. La question de la visibilité du service, de sa «présence» aux yeux des usagers potentiels, suppose d'ouvrir la question des fréquences,

des cadences, de la vitesse commerciale sur un réseau aujourd'hui partagé sans priorité avec les véhicules particuliers et le fret routier. Certainement un autre défi, dont l'ampleur, et même ce que l'on peut en attendre en termes d'accessibilité alternative à la voiture particulière comme mode exclusif, est masquée par l'enjeu ferroviaire.

**Denys Dartigues** – Même si les exemples sont assez rares, on a pu tester les conditions de pertinence du mode bus pour des liaisons à moyenne distance sur le cœur de l'agglomération parisienne. Je pense au succès de la liaison Mantes-La Défense par l'autoroute A14 qui tient à un niveau de prix relativement bas pour une vitesse commerciale, une fiabilité et un confort élevé, lesquels découlent aussi du fait que l'on évite l'entrée-sortie de Paris. On connaît également quelques lignes de transport routier régulières, empruntant partiellement les autoroutes, comme par exemple entre le Nord de l'Yonne et Paris mais avec des temps de parcours très élevés, donc relativement dissuasifs, sauf pour des déplacements occasionnels et un peu «captifs». Le bus peut donc constituer une piste à condition d'offrir une fiabilité et une vitesse commerciale satisfaisantes, ce qui exclut le passage par les zones de congestion de la circulation routière ou autoroutière.

**Pascal Mignerey** – Les transports routiers ont encore, tout de même, un peu d'avenir, notamment dans des zones plus diffuses qui commencent à être à l'écart des corridors. Cela se traduit par l'intermodalité, en complémentarité avec des pôles d'échanges : c'est-à-dire la possibilité d'accéder à des gares de banlieue, notamment, par un mode qui peut-être la voiture ou les deux-roues. Cette nécessité de rabattement vers les gares pose quelques problèmes. Les parkings, par exemple, sont une difficulté. Beaucoup de communes sont réfractaires à ce genre d'installation. De plus, il faut rappeler que, pour le transport interrégional, l'autorité compétente est l'État. Pour le moment, une ligne d'autocars interrégionale doit obtenir une autorisation de l'État, lequel va veiller à ce que celle-ci ne concurrence pas directement les services ferroviaires interrégionaux qui ont souvent demandé de gros investissements publics.

### Des pôles générateurs de trafic se développent de plus en plus en banlieue. Quelles solutions pour diversifier les destinations des liaisons ferroviaires en Île-de-France ?

**Jean-Claude Gaillot** – Le développement de pôles générateurs de trafic en Île-de-France est incontestable. Certains, comme Roissy-Charles-

De-Gaulle, sont devenus incontournables et la question de leur accessibilité est posée par l'ensemble des régions. Nous avons identifié une dizaine de pôles sur lesquels nous pourrions échanger avant d'arriver à Paris *intra-muros*, mais l'intermodalité de ces pôles pose des problèmes physiques d'implantation et des problèmes techniques de longueur et de hauteur de quais, etc. Les trains qui viennent des régions n'ont pas les mêmes caractéristiques que les RER ou les trains à grande vitesse. Faire converger tous ces déplacements dans des grands pôles d'échanges de l'agglomération parisienne est donc extrêmement difficile. De plus, l'autorité régulatrice qui gère l'ensemble des problèmes de tarification et de services au niveau de la région Île-de-France est le Syndicat des transports d'Île-de-France (Stif). Il n'a pas de compétence au niveau du Bassin parisien. Je veux dire, par là, que nous avons un problème de gouvernance sur cet espace.

**Francis Beaucire** – La géographie des pôles attractifs, qui sont tout à la fois des pôles d'emplois et de service, a été transformée au cours des dernières décennies, car de nouveaux «lieux centraux», certes sans commune mesure avec la ville-centre de Paris, se sont multipliés (villes nouvelles...). Et puis, il y a les grandes portes d'entrée (et de sortie!) de la région francilienne que sont les aéroports et les gares TGV situées sur les nœuds du réseau ferroviaire, rapide ou non : Massy, Marne-la-Vallée et Roissy. Si les TGV desservent ces nœuds d'échelle intermétropolitaine, européenne ou mondiale pour les aéroports, la conception des dessertes ferroviaires demeure profondément marquée par le tracé des lignes qui forment le réseau, des lignes radiales convergeant vers le centre. C'est une logique de ligne, calée de longue date sur la géométrie du réseau, qui domine. Chez les exploitants, comme du côté de l'autorité organisatrice de transport, la «culture de la radialité» paraît condamner l'émergence d'une vision différente de l'exploitation. Même sur les axes radiaux, la desserte des pôles de banlieue proche, ou plus éloignée, par les trains demeure très en retrait de ce qui est probablement attendu par les habitants et les élus du Bassin parisien, dans leurs relations avec l'agglomération parisienne et non seulement avec son centre.

Les voyageurs des villes-TGV sont finalement mieux «diffusés» dans la couronne que les navetteurs et les voyageurs occasionnels des villes plus proches, qui vivent pourtant bien plus dans l'air de la capitale et de sa région urbaine. Arrêter les trains du Bassin parisien avant leur terminus parisien dans ces pôles rencontrés sur les lignes autoriserait des gains d'accessibilité important par fer.

**Denys Dartigues** – Aujourd'hui, on a ouvert un certain nombre de gares dites «d'interconnexions» comme Massy, Roissy, Marne-la-Vallée-Chessy. Ces trois gares représentent, à elles seules, 8 % du trafic au départ de Paris. Nous avons un vrai problème d'accessibilité à ces générateurs de trafic pour environ 5 millions d'habitants de la grande couronne. Développer les gares d'interconnexion TGV doit permettre simultanément d'améliorer les dessertes de région à région – en particulier au bénéfice du Bassin parisien – mais aussi de mieux irriguer l'ensemble de la région Île-de-France. La question de la connexion est donc majeure. Comment connecte-t-on tout le réseau existant, quel qu'il soit, c'est-à-dire les TGV, les Corail, les Transiliens, à des gares d'interconnexion? Cette question va se poser à nouveau avec le Grand Huit du projet Grand Paris pour lequel la connexion aux autres réseaux de transport existant est un enjeu majeur.

**Pascal Mignerey** – Il est de fait que les grandes gares ferroviaires extra-parisiennes (Massy-Palaiseau, Val-de-Fontenay, Versailles-Chantiers), les aéroports internationaux (Roissy bien sûr, Orly avec sa future gare TGV par l'interconnexion Sud), les centres d'affaires, les grands centres commerciaux régionaux, sont autant de générateurs ou de concentrateurs de trafic en banlieue, dont le volume correspondant de circulation tous modes croît fortement. La meilleure connectivité ferroviaire de ces grands pôles de banlieue passe par des infrastructures plus tangentielles que radiales, dont la justification se renforcera par le cumul de leurs fonctions. Ces arcs de rocade auront à la fois une fonction de liaisons locales entre banlieues voisines, une fonction d'échange pour accéder à ces pôles depuis le Bassin parisien et au-delà, et enfin une fonction de transit, ces arcs constituant également des interconnexions de grandes liaisons province-province. Le portage de projets de telles connexions doit mêler un certain dirigisme et une forte concertation, étant bien compris que l'acceptabilité locale de ces projets est d'autant plus délicate que les riverains n'en sont pas les premiers usagers (débat public CDG Express ou la préparation du débat public de l'interconnexion Sud TGV).



Denys Dartigues, conseiller au Conseil économique et social régional d'Île-de-France.



Pascal Mignerey, conseiller pour le développement durable, les transports et les métropoles à la Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale.



Des efforts sont encore nécessaires pour améliorer la desserte ferroviaire des pôles d'emploi du Bassin parisien.

# Vers un « système » ferroviaire intégré au réseau transeuropéen

Jean-Marc Caron  
Conseil régional  
de Picardie  
C8<sup>(1)</sup>

Les problématiques de mobilité et de transport de marchandises occupent une place centrale dans la démarche de coopération interrégionale qui mobilise depuis 2006 les Régions du Bassin parisien.

L'amélioration de la performance du « système ferroviaire » du Bassin parisien et la meilleure intégration de celui-ci au réseau de transport transeuropéen constituent les fils conducteurs des décisions intervenues lors des Conférences permanentes des présidents de Région, organisées en janvier 2008 et en septembre 2009.

Trois grandes thématiques ont été investies afin d'identifier les moyens qui permettraient de concrétiser ces orientations et de mieux coordonner l'action des Régions, dans une perspective de développement durable : l'accessibilité aux gares parisiennes et aux pôles d'emploi franciliens - devenue cruciale pour les 255 000 actifs provinciaux qui travaillent dans la région parisienne et les 60 000 franciliens qui font le trajet inverse ; l'accès aux fonctions métropolitaines et aux plates-formes aéroportuaires, et la question du fret et de la logistique.

En ce qui concerne les transports de voyageurs, plusieurs objectifs ressortent de la démarche impulsée par les Régions :

- la nécessité de concrétiser le contournement de Paris par le réseau de lignes à grande

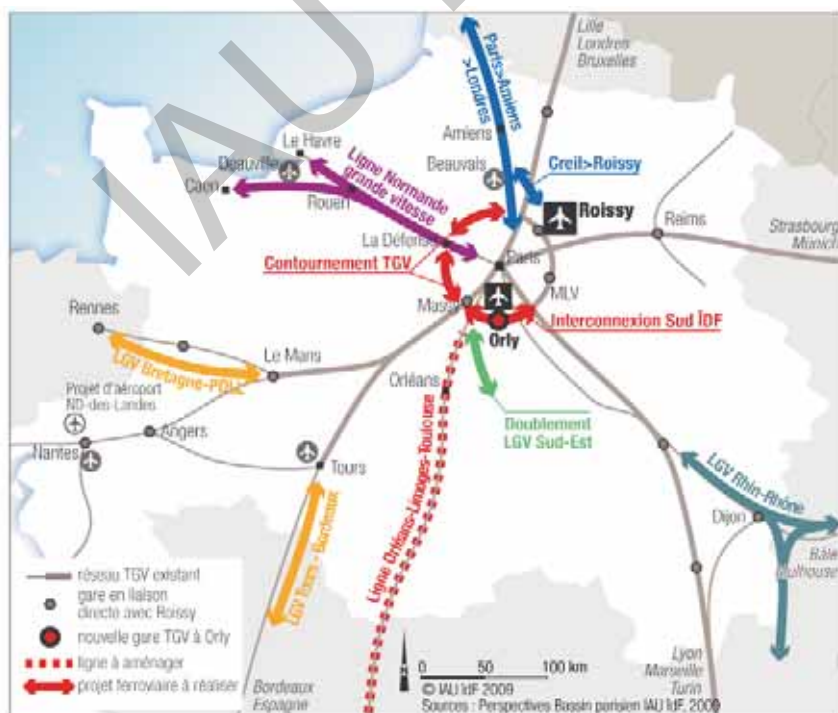
vitesse pour favoriser l'accès aux fonctions métropolitaines et aux plates-formes aéroportuaires ;

- l'obligation d'accroître la capacité globale et la performance des infrastructures pour améliorer la pénétration dans l'agglomération parisienne et favoriser les liaisons interrégionales ;
- l'amplification du développement de liaisons de rocade en Île-de-France et la constitution de pôles d'échanges afin de faciliter l'accessibilité aux pôles d'emplois sans passer par le centre de Paris ;
- la recherche d'une meilleure complémentarité des offres de transports interrégionales afin d'améliorer la qualité du service offert aux usagers (tarification, cadencement).

Quant à elle, la thématique du fret et de la logistique a débouché sur l'expression d'une stratégie commune pour améliorer les conditions d'écoulement des flux, et dégager des perspectives pour une implantation coordonnée des plates-formes logistiques de rang européen.

Ces avancées ont été réaffirmées au mois de septembre 2009 dans le cadre de référence stratégique Perspectives Bassin parisien. Elles se traduisent par la recherche de consensus sur des projets de portée interrégionale (notamment liaison LGV Picardie-Roissy, Paris-Normandie, Voie ferrée Centre-Europe-Atlantique, Paris-Troyes). Elles servent surtout de fondement aux démarches engagées en direction de la Commission européenne et de l'État afin de faire prendre en considération le projet de constitution d'un système intermodal de transport au droit du Bassin parisien, conçu comme un véritable Maillon Ouest du réseau de transport transeuropéen en cours de constitution.

## Conforter l'accessibilité ferroviaire aux fonctions métropolitaines



(1) Jean-Marc Caron est coordonnateur des réflexions Transport-mobilité pour la Conférence des présidents de Régions du Bassin parisien. Il est également conseiller technique auprès de la DGS du conseil régional de Picardie.

Myriam Baron  
UMR Géographie-cités  
Université Paris Diderot-  
Paris 7

## Universités et recherche, quelles dynamiques ?



L'université technologique de Compiègne, longtemps citée en exemple, a fait école avec la création de l'université technologique de Troyes.

**T**raiter des universités, des réseaux de recherche et de leurs dynamiques, c'est évoquer des structures qui assurent la transmission du savoir et de l'innovation et font partie de la société de la connaissance. Ce faisant, elles permettent à un territoire de demeurer compétitif. Or, l'exemple du Bassin parisien montre que ces activités ont de plus en plus tendance à être dissociées : formations d'une part, recherches de l'autre. Quelles en sont les conséquences sur ses dynamiques territoriales et sur son devenir ?

### Un paysage universitaire entre équilibres et déséquilibres

Au début des années 2000, le Bassin parisien abritait 31 des 150 pôles universitaires de France métropolitaine – soit 20 % de l'ensemble. Ces pôles, éloignés les uns des autres de 33 kilomètres en moyenne, dessinaient une trame de l'offre de formations relativement dense et régulière, proche de celle enregistrée pour l'ensemble des universités du territoire métropolitain. Trame identique à celle des lycées qui marquent la fin de la scolarité obligatoire. Or, ces pôles universitaires sont implantés dans des villes de taille variée : allant de la petite ville comme Vire (27 000 habitants) abritant une formation d'Institut universitaire de technologie dépendant de l'université de Caen, à l'agglomération parisienne (11,5 millions d'habitants), forte de ses 17 universités, en passant par les villes moyennes comme Elbeuf (86 160 habitants) dépendant de l'université de

Le Bassin parisien, dans son périmètre défini par la MIIAT<sup>(1)</sup>, abrite 20 % des sites universitaires français, 33 % des étudiants et 37 % des formations de masters. Mais ces chiffres révèlent des déséquilibres entre l'Île-de-France et le reste du Bassin parisien, aussi bien dans la répartition des formations que dans les pratiques et les partenariats. Va-t-on vers une plus grande intégration des pôles universitaires ?

Rouen. Entre ces deux extrêmes, des villes comme Caen, Rouen, Orléans ou encore Reims ne comptent qu'une seule université. Il n'est donc pas surprenant que plus du tiers des quelque 1,4 million d'étudiants inscrits en France métropolitaine se concentrent dans ces 31 pôles et, surtout, que plus de sept étudiants sur dix suivent une formation dans une des 17 universités franciliennes. L'inégale présence de l'université dans le Bassin parisien traduit le remarquable déséquilibre de sa hiérarchie urbaine. Déséquilibre que l'on retrouve dans l'offre de formations : les inscrits en premiers cycles (deux premières années d'étude) représentent en moyenne 70 % de l'ensemble des étudiants du Bassin parisien mais pas la moitié des étudiants parisiens. Autant d'éléments qui plaident pour la structuration de cet espace selon le modèle centre-périphérie et qui conduisent à se demander s'il est possible d'exister à côté de Paris.

### La « boîte de Pandore » des universités franciliennes et ses enseignements

Parler des universités franciliennes comme d'une boîte de Pandore renvoie non seulement à leur gigantisme collectif unique en France, mais aussi à la perception que l'on en a de l'extérieur. C'est un tout, certes important, mais loin

(1) Selon la Mission interministérielle et interrégionale d'aménagement du territoire, le Bassin parisien regroupe les régions Centre, Champagne-Ardenne, Île-de-France, Basse-Normandie, Haute-Normandie, Picardie, une partie des Pays de la Loire (Sarthe) et de la Bourgogne (Yonne).



Certaines régions cherchent à promouvoir des formations supérieures de proximité pour retenir leurs étudiants.

d'être homogène. Car les 17 universités françaises sont loin d'être équivalentes tant en termes de localisations, de nombre d'étudiants que de formations proposées. Ainsi, les douze universités du centre de l'agglomération (huit dans Paris intra-muros et quatre en petite couronne) comptent en moyenne deux fois plus d'étudiants que les universités créées récemment en totalité ou partiellement dans les villes nouvelles. De même, les étudiants inscrits en troisième cycle sont presque deux fois plus nombreux dans les huit universités de Paris intra-muros que dans les neuf autres : respectivement 30 % et 17 % de l'ensemble des inscrits. Enfin, l'inégale répartition des formations à finalité professionnelle renforce cette dimension centre-périphérie : aux universités nouvellement créées de la grande couronne, la part des formations professionnelles la plus élevée (36 %) ; aux universités de Paris intra-muros, la part la plus faible (à peine 16 %). Il était ainsi bien utile d'ouvrir cette boîte de Pandore dans la mesure où s'y retrouvent les caractéristiques et les dynamiques du système universitaire français : une construction s'inscrivant dans la durée et visant à proposer une très grande variété de formations.

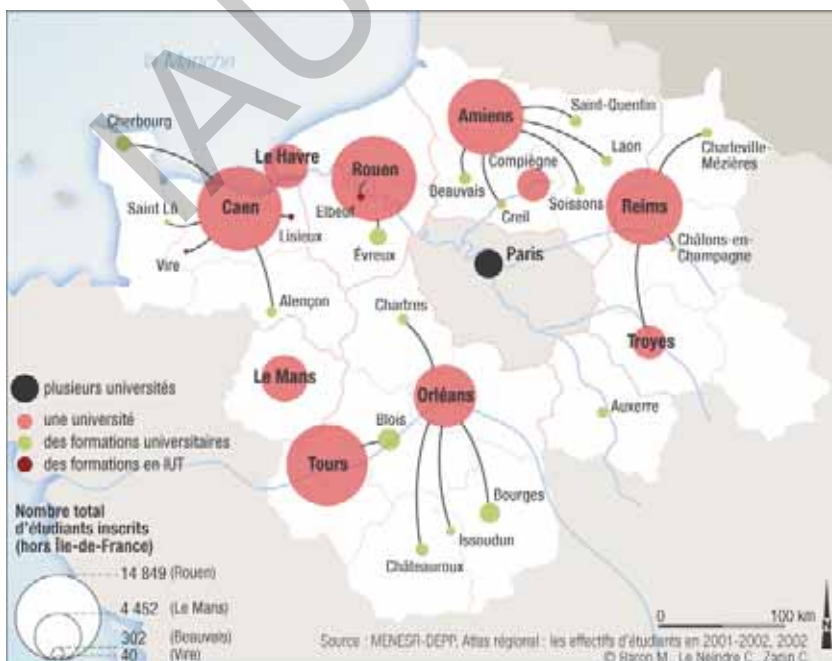
Les autres pôles universitaires du Bassin parisien ne font qu'exacerber ces caractéristiques et ces dynamiques : neuf d'entre eux n'abritent aucune formation générale, comme Châlons-en-Champagne ou Auxerre. Résultat : les formations qui différencient le plus l'ensemble des pôles universitaires sont uniquement générales et ne rendent compte que de la situation parisienne et du cas particulier de Compiègne qui

n'offre que des formations professionnalisantes. Or, ce sont ces dernières qui ont été les plus dynamiques au cours des trente dernières années et qui ont forgé une partie des identités des pôles universitaires hors de Paris. Quand ces seules formations professionnalisantes sont retenues, force est de reconsidérer le cas de Compiègne dans la mesure où l'originalité de son positionnement par rapport aux autres pôles comme Rouen, Amiens, Reims ou encore Tours, s'estompe, voire disparaît.

### Des universités... en quête de réseaux

Compiègne est aussi intéressante par ses capacités à attirer les étudiants. Tout comme Amiens, Reims, Rouen ou encore Auxerre, elle attire relativement peu d'étudiants du reste du Bassin parisien. Ce manque d'échanges et, dans une certaine mesure, d'intégration des pôles universitaires du Bassin parisien se combine à une réelle atonie des mobilités étudiantes : 7 % de l'ensemble des inscrits en Île-de-France ; 8,5 % des inscrits dans les seuls pôles du Bassin parisien – proportions inférieures aux 10 % d'étudiants migrants en France métropolitaine. Les mobilités étudiantes ne feraient que retrouver les « effets de barrière » déjà mis en évidence pour l'ensemble des populations migrantes et qui font de Paris un véritable « isolat ». La dichotomie du Bassin parisien entre son centre et ses périphéries conduit à se demander si le Bassin parisien universitaire existe par rapport au reste de la France. Car, pour l'ensemble des étudiants, la géographie des mobilités les plus importantes renvoient presque exclusivement aux « réseaux » universitaires : ce qui conforte la coïncidence entre pratiques étudiantes et dépendances institutionnelles mais aussi l'image d'une formation universitaire « vécue » par les étudiants comme un service de proximité.

### Les universités, pôles et réseaux du Bassin parisien



Que se passe-t-il au niveau des masters ? Parce que ces formations de fin de parcours universitaire sont adossées à des laboratoires de recherche et reflètent les coopérations scientifiques, elles s'articulent davantage sur les questions relatives à la diffusion des innovations. Est-ce à dire que le Bassin parisien est l'espace par excellence qui assure cette diffusion ? La remarquable concentration de ces formations peut le faire penser. Là où se concentraient 33 % des étudiants des universités, se rassemblent 37 % de l'ensemble des masters voire 39 % des formations de la filière recherche : soit quelques 2 136 formations, dont 25 % en partenariats. Ces derniers ne font que renforcer l'extrême puissance du centre du Bassin parisien puisque 77 % d'entre eux concernent uniquement des établissements universitaires d'Île-de-France,



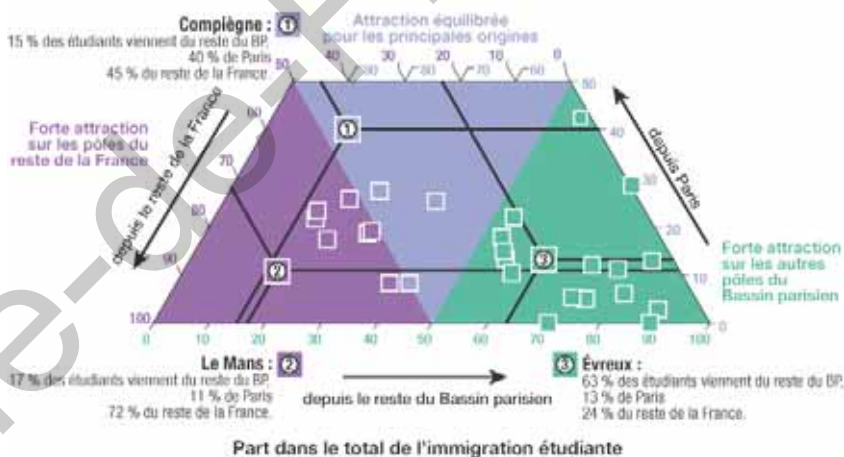
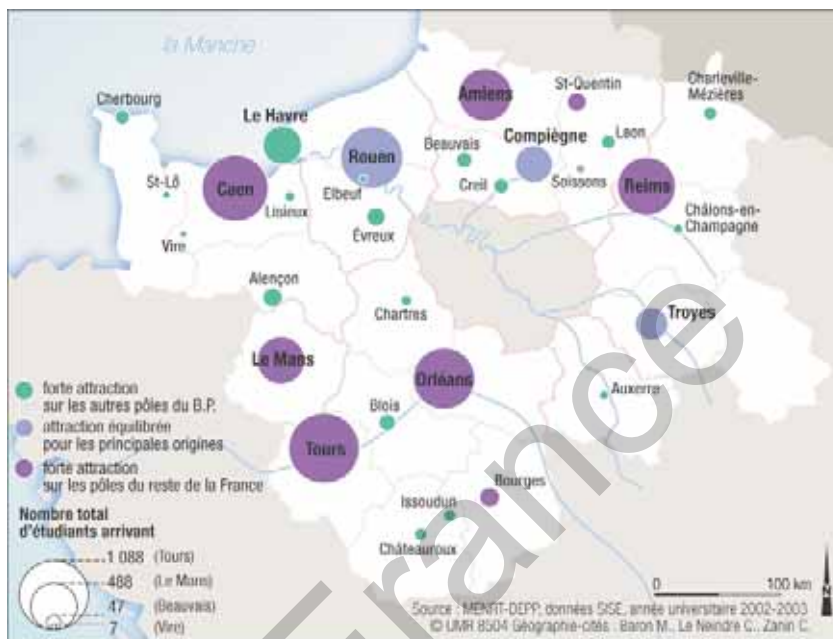
voire 80 % pour les masters recherche. La cohésion de cet espace semble bien fragile dans la mesure où les partenariats à sa périphérie sont trop peu développés. Le réseau Caen-Rouen-Le Havre constitue une exception tandis que des villes comme Amiens, Le Mans, Orléans et Reims se distinguent grâce aux relations qu'elles tissent en dehors du Bassin parisien, s'appuyant sur le fait que la moitié des partenariats interrégionaux des établissements provinciaux se font avec le Bassin parisien.

### Pistes et enjeux pour un Bassin parisien universitaire

Brosser le paysage universitaire du Bassin parisien à grands traits met en évidence une structuration récurrente de cet espace caractérisée par un centre regroupant l'essentiel des étudiants et des formations de master et des périphéries peu intégrées voire davantage ouvertes vers l'extérieur. C'est dans cette structuration susceptible d'assurer la circulation et la diffusion des connaissances et des innovations que le Bassin parisien universitaire peut faire sens. Deux écueils doivent toutefois être évités. D'une part, à trop souligner l'hypertrophie du pôle francilien et son fonctionnement à part, on serait tenté d'oublier combien les restructurations universitaires en cours, qui confirment une présentation morcelée de son offre de formations, peuvent lui être préjudiciables. D'autre part, les recompositions dans le reste du Bassin parisien devraient tenir davantage compte d'architectures parfois bien affirmées dans le cadre de pôles de recherche et d'enseignement supérieur (Pres), comme celui regroupant les villes universitaires de Haute et Basse-Normandie et qui s'appuie sur un projet politique de grande ampleur. Ces réseaux trop peu nombreux pour l'ensemble du Bassin parisien renvoient à des fonctionnements autarciques, dont les « choix » mériteraient d'être étudiés et compris.

Au-delà de tels projets et fonctionnements, les universités constituent de véritables acteurs du développement local, tout comme les entreprises et les collectivités territoriales. Mais acteur ne signifie pas organisateur de ce développement. Les injonctions politiques, pas plus que la proximité de ces structures, ne suffisent à tisser des liens : l'exemple des technopoles, ou plus modestement celui des formations supérieures courtes dans les villes moyennes, sont là pour nous le rappeler. Dans bon nombre de villes petites et moyennes voire au-delà, les structures universitaires subissent les tensions et les contradictions entre leur positionnement dans le paysage universitaire français et leur(s) rôle(s) dans les dynamiques locales. Si l'on a

### Les pôles universitaires du Bassin parisien au prisme des arrivées étudiantes



évoqué les situations de quelques « grandes » villes universitaires du Bassin parisien pour souligner des expériences de mise en réseau ou des positions d'interface avec le voisinage de cet « espace-capital(e) », que dire des sites secondaires d'enseignement supérieur à l'heure où le nombre des inscrits à l'université baisse de manière certes modérée mais régulière ? Leur avenir semble des plus fragiles.

#### Références bibliographiques

- BARON M., BERROIR S., « Paris et le système universitaire français : mythes et réalités », *Annales de Géographie*, n° 655, 2007.
- BARON M., LE NEINDRE C., ZANIN C., « Mettre en cartes les universités du Bassin parisien », *M@ppemonde*, 2008.
- BERROIR S., CATTAN N., SAINT-JULIEN T., - « Partenariats scientifiques et mises en réseaux du Bassin parisien », Paris, Rapport de recherche pour la DREIF, 2007.
- « Les masters en réseau : vers de nouvelles territorialités de l'enseignement supérieur en France », *L'Espace géographique*, tome 38, n° 1, 2009.
- « Les universités en Île-de-France », *les Cahiers de l'aurif* n° 145, Laurif, 2005.
- SAINT-JULIEN T. (dir.), Services et Équipements, dans *Atlas de France* dirigé par Saint-Julien T., Paris, Reclus, La Documentation française, vol. 10, 1999.

# Le Bassin parisien, porte ouverte vers l'Europe

Françoise Chotard  
Bureau Île-de-France  
Europe<sup>(1)</sup>



Pour prendre sa place en Europe, le Bassin parisien doit développer des partenariats avec d'autres régions européennes.

Situé au cœur de l'Europe, le Bassin parisien, dont la zone centrale est considérée comme une métropole de rang mondial, se trouve à proximité des régions européennes les plus riches et les plus peuplées (Grand Londres et Sud-Est de l'Angleterre, régions du Benelux et de l'Ouest de l'Allemagne). Il représente également une des portes d'entrée maritimes de l'Union européenne ainsi qu'un espace transfrontalier.

## Des aptitudes à la coopération

En matière de coopération transnationale<sup>(2)</sup>, les huit régions du Bassin parisien appartiennent à l'espace Europe du Nord-Ouest. Trois d'entre elles, la Basse-Normandie, la Haute-Normandie et les Pays-de-la-Loire font également partie de l'espace atlantique. Par ailleurs, certaines régions du Bassin parisien sont éligibles à la coopération transfrontalière<sup>(3)</sup>. Cette double réalité ouvre la possibilité de mener des coopérations à géométrie variable avec d'autres régions européennes et de créer des liens supplémentaires. Elle confère au Bassin parisien une cohérence et une spécificité intéressantes, lui permettant de jouer un rôle majeur au sein du territoire européen.

## Un positionnement stratégique dans les scénarios Europe 2030

Ce rôle a été mis en évidence dans l'étude publiée en mars 2007 par l'Observatoire en réseau de l'aménagement du territoire européen (Orate), portant sur une analyse prospec-

Par son dynamisme économique, et avec plus de 5 % de la population européenne, le Bassin parisien contribue fortement à la compétitivité de toute l'Union européenne. Un regard bruxellois sur la coopération apporte une autre dimension aux perspectives européennes du Bassin parisien.

tive intitulée scénarios pour le devenir du territoire européen à l'horizon 2030. Ce document retrace les évolutions prévisibles du territoire européen face aux défis auxquels il est confronté (élargissement de l'Union européenne, accélération de la globalisation, hausse des prix de l'énergie, immigration, changement climatique, etc.), les scénarios variant en fonction des options politiques qui seront définies par l'Union européenne.

Le premier scénario tendanciel met en exergue les impacts des forces motrices les plus significatives dans un contexte de politiques pratiquement inchangées. D'après ce scénario, le Bassin parisien se trouve en grande part au cœur de la zone de concentration des flux et des activités, sachant que l'influence de l'aire métropolitaine de Paris domine largement l'ensemble. Le deuxième scénario envisage des politiques orientées vers la promotion de la compétitivité de l'Europe dans un contexte global. Dans cette perspective, seule l'agglomération centrale de Paris, sa proche banlieue et son extension vers la mer font partie de la zone de concentration des flux et des activités. Le rayonnement de l'aire métropolitaine est aussi moins important que ne le laissait prévoir le scénario

(1) Françoise Chotard est directrice du bureau Île-de-France Europe. Ce bureau représente l'Île-de-France auprès de l'Union européenne. Cet article est écrit au titre de la coordination à Bruxelles des Régions du Bassin parisien.

(2) Correspondant au volet B de l'objectif de coopération territoriale, le programme Interreg IV B 2007-2013.

(3) Correspondant au volet A de l'objectif de coopération territoriale, ou Interreg IV A 2007-2013.

tendanciel. Enfin, est envisagée dans un troisième scénario une politique visant la cohésion économique, sociale et territoriale. L'aire métropolitaine du Bassin parisien aurait, dans ce contexte, un rôle tout aussi central dans la zone de concentration des flux et des activités, mais son attraction et sa polarisation potentielle serait moindre que dans le scénario tendanciel. Cette plus faible dynamique économique s'explique par sa meilleure répartition spatiale.

Cette étude démontre donc clairement que la logique du Bassin parisien a du sens, quelque soit le scénario envisagé.

### Des perspectives européennes pour le Bassin parisien

Au-delà de ce positionnement stratégique, les trois principes qui sont au cœur de la démarche du Bassin parisien, la dimension métropolitaine, le concept de cohésion territoriale à l'échelle plurirégionale et l'approche polycentrique, s'inscrivent dans une perspective résolument européenne.

En effet, ces concepts sont, non seulement, présents dans le schéma de développement de l'espace communautaire (le Sdec adopté en 1999, toujours d'actualité en matière d'aménagement du territoire européen), mais aussi au sein de la réflexion lancée en 2009 sur les macrorégions européennes (avec la stratégie de la mer Baltique qui se poursuit aujourd'hui notamment autour du Danube). Enfin, rappelons que, depuis l'entrée en vigueur du Traité de Lisbonne le 1<sup>er</sup> décembre dernier, la cohésion territoriale fait partie intégrante des objectifs de l'Union, à côté de la cohésion économique et sociale.

D'une manière plus concrète, concernant les interventions des fonds structurels et notamment du Feder (Fonds européen de développement régional), le Bassin parisien pourrait s'inspirer des démarches qui ont abouti à l'adoption de programmes plurirégionaux dans différents États membres. Les régions du Bassin parisien pourraient ainsi proposer de mettre en œuvre une stratégie commune de développement, s'articulant entre compétitivité et cohésion, dans l'esprit de l'actuel objectif de compétitivité régionale et d'emploi.

### Une dynamique européenne déjà engagée

Par ailleurs, les engagements pris par les présidents des huit régions, le 30 septembre dernier à Bruxelles, qui sont déclinés dans le cadre de référence stratégique, s'inscrivent pleinement dans les priorités des politiques européennes de demain, définies dans la récente communication de la Commission européenne sur la

future stratégie de l'Union à l'horizon 2020. La stratégie est fondée sur les trois piliers, économique, social et environnemental, avec une attention sur les transports et notamment le Réseau transeuropéen de transports (RTE-T), le développement économique et l'innovation, ainsi que le développement durable et l'action sur le climat. Les projets qui seront développés sont non seulement structurants à l'échelle du Bassin parisien mais aussi dans le contexte global de l'Europe, plusieurs d'entre eux ne pouvant être réalisés que dans une démarche européenne.

L'exemple le plus récent concerne les initiatives menées dans le contexte du débat qui s'est ouvert en 2009 sur la révision du RTE-T. En décidant d'élaborer en avril 2009 une contribution commune au Livre vert de la Commission européenne sur ce sujet, les huit régions se sont résolument positionnées à l'échelle européenne. Elles ont ainsi plaidé en faveur d'une meilleure intégration du Bassin parisien dans le futur RTE-T, autour des deux projets majeurs que sont la constitution d'un Maillon Ouest de fret et la réalisation d'une rocade d'interconnexion des TGV autour de l'agglomération parisienne. Elles ont également souhaité venir présenter à Bruxelles le cadre général de leur démarche. Une première réunion technique a eu lieu en juillet. La seconde, qui s'est déroulée en septembre au plan politique, s'est concrétisée par une rencontre des présidents du Bassin parisien avec le vice-président de la Commission, en charge des transports, Antonio Tajani.

Le double message transmis par les divers interlocuteurs européens est particulièrement engageant : « Vos projets sont structurants et correspondent clairement aux grandes priorités de l'Union en apportant notamment une réponse durable aux problèmes de congestion des transports mais... pour que vos projets soient complètement européens, vous devez les inscrire dans une approche transnationale. Il serait donc judicieux de développer des partenariats avec d'autres régions européennes concernées ». Dont acte!



#### Les sept engagements du cadre de référence stratégique Perspectives Bassin parisien du 30 septembre 2009

- Ouvrir le Bassin parisien aux échanges maritimes internationaux.
- Renforcer l'accessibilité au réseau LGV européen et aux plates-formes aéroportuaires d'Île-de-France.
- Faciliter les déplacements au sein du Bassin parisien.
- Encourager un Bassin parisien plus équilibré.
- Promouvoir des stratégies communes d'innovation et de développement économique.
- Valoriser les continuités écologiques.
- Permettre la mise en œuvre des engagements.

Les projets éligibles aux fonds européens doivent contribuer à la cohésion économique, sociale et territoriale.

Sandrine Berroir  
Nadine Cattan  
Thérèse Saint-Julien  
UMR Géographie-cités,  
CNRS, université Paris I  
et université Paris-Diderot

## Recherche et développement dans les partenariats européens

Entre 2002 et 2006, la France a participé à 1 300 projets européens émanant du sixième programme-cadre Recherche et développement (PCRD). Le principal objectif de ces programmes de l'Union européenne est de construire un espace européen de la recherche (EER).

Les PCRD doivent, dans les domaines clefs, porter la recherche et la technologie européenne au plus haut niveau et stimuler la créativité et l'excellence. Les projets sélectionnés reposent sur la mise en réseaux de partenaires scientifiques d'au moins trois pays de l'Union européenne. Dans cet article, une attention particulière a été portée aux mises en réseaux relevant spécifiquement de partenariats entre institutions françaises de recherche<sup>(1)</sup>.

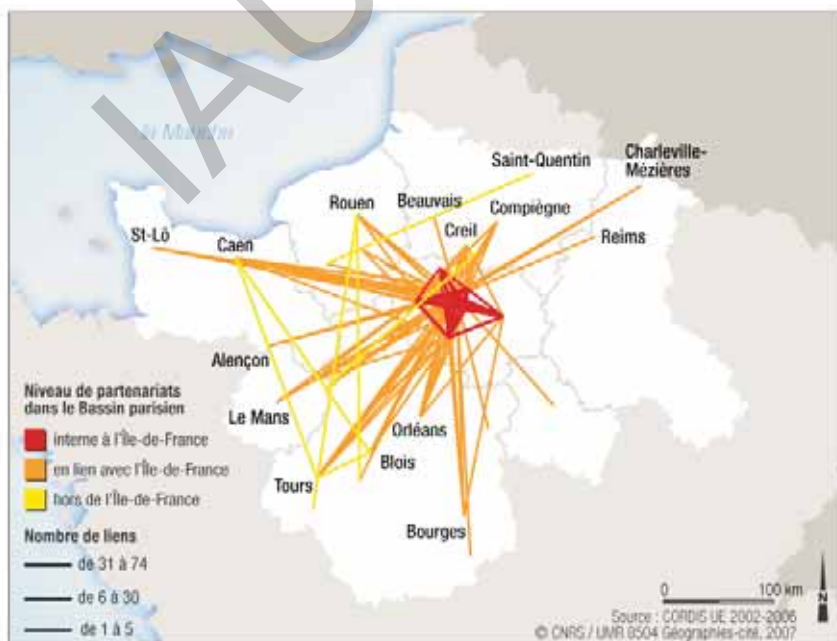
Avec près des deux tiers des projets comportant au moins un partenaire localisé dans le Bassin parisien, cette vaste interrégion apparaît en France comme le premier contributeur à ce programme. L'image d'une forte concentration géographique est encore renforcée lorsqu'on change d'échelon d'observation et qu'on évalue la variation intrarégionale de cette participation. Avec 809 projets, l'Île-de-France concentre à elle seule 94 % des projets dont au moins un partenaire est localisé dans le Bassin parisien. L'organisation des réseaux de recherche construits à l'occasion de ce sixième PCRD renvoie l'image d'un monocentrisme régional extrême. La portée de cette polarisation cen-

trale dépasse d'ailleurs le cadre régional du Bassin parisien puisque l'Île-de-France contribue à 61 % des projets dans lesquels au moins un partenaire français est impliqué.

Parmi les associations qui concernent des partenaires localisés dans le Bassin parisien, les trois quarts n'associent, côté français, que des institutions de recherche franciliennes. Le quart restant concerne avant tout des liens centre-périphérie, entre institutions de recherche franciliennes et institutions localisées dans le reste du Bassin parisien. En effet, 1 % seulement des partenariats noués au sein du Bassin parisien (huit au total) associe exclusivement des chercheurs de villes de la périphérie à l'ouest, en particulier Caen, Tours et Blois d'une part, et Rouen et Tours d'autre part, ignorant toute institution francilienne. En revanche, au sein de l'Île-de-France, les déséquilibres centre-périphérie sont assez faibles, puisque un peu plus de la moitié des partenariats sont noués entre Paris et le reste de l'Île-de-France (56 %), un peu moins entre la petite et la grande couronne (44 %). L'identification des coopérations préférentielles dans le Bassin parisien, après élimination des effets de la taille des pôles de recherche et des distances qui les séparent, renforce l'importance des liens polarisés. Cette polarisation rend compte de la forte intégration des milieux scientifiques à l'intérieur de l'Île-de-France et, très secondairement, entre l'Île-de-France et quelques pôles périphériques comme Caen, Rouen et Le Mans.

L'examen de ces partenariats illustre le contraste entre la faible intégration scientifique du Bassin parisien, et la forte intégration de son centre, à laquelle renvoie la force des partenariats entre les institutions scientifiques franciliennes. Même pour les régions périphériques du Bassin parisien, cette faiblesse des liens avec le pôle central n'est pas compensée par des partenariats avec les autres régions françaises. En effet, 90 % des partenariats scientifiques qui associent le Bassin parisien et d'autres régions françaises sont captés par la recherche francilienne.

### Les partenariats noués dans le cadre des projets européens du 6<sup>e</sup> programme-cadre Recherche et développement (2002-2006)



(1) Sur la base d'une étude réalisée pour le compte de la direction régionale de l'Équipement Île-de-France, 2006.



# Anticiper

À l'heure des débats du Grand Paris, un nouvel éclairage est porté sur le Bassin parisien et sa place dans le double mouvement de métropolisation et de mondialisation. Dès lors, c'est dans le cadre d'une réflexion d'échelles multiples et imbriquées que doit s'envisager l'exercice prospectif de la gouvernance, conciliant la place des territoires et le rôle de la ville mondiale, et associant la diversité des acteurs institutionnels, les réseaux économiques et les habitants pour apporter une réponse à la hauteur des enjeux de la méga-région. Des organisations interrégionales de projets apportent des exemples. Toutes les dimensions doivent être prises en compte, intégrant une vision globale de l'environnement. Des choix s'imposent pour les décideurs, les acteurs économiques et les consommateurs, dans la gestion durable des ressources. L'exemple de l'approvisionnement en matériaux dans le Bassin parisien constitue un exercice de solidarité interrégionale et intergénérationnelle. Les choix d'aujourd'hui dessinent la vie de demain au carrefour du changement climatique. Anticiper, c'est intégrer cette métropolisation croissante, prendre en compte la nouvelle géographie de la mobilité, concevoir un polycentrisme renouvelé, viser une méga-région intégrée, au cœur de l'Europe de 2030 et de la mondialisation.

# Grand Paris et Bassin parisien, dialogue avec Antoine Grumbach

Martine Liotard  
Florian Soulard  
IAU île-de-France



N. Fussler/IAU idF

Selon Antoine Grumbach, Le Havre doit devenir le port du Grand Paris.

**L'**IAU idF a confronté sa propre approche de la métropole francilienne dans le Bassin parisien avec la Seine-métropole soutenue par Antoine Grumbach.

## Grand Pari(s) et Seine-métropole

**Martine Liotard** – Dans la consultation sur Le Grand Pari(s) de l'agglomération parisienne, vous établissez votre Grand Paris à l'échelle du bassin aval de la Seine, définissant Le Havre comme sa porte maritime, à 200 kilomètres. Pourquoi avoir choisi cette échelle géographique comme support de votre réflexion sur le devenir de la métropole francilienne ?

**Antoine Grumbach** – La mondialisation des échanges passe par l'intensification du transport maritime. Si la métropole parisienne veut rester dans le peloton des métropoles de rang mondial, elle doit conforter son ouverture maritime. Le Havre est, via la Seine et Rouen, le port du Grand Paris. Si la métropole parisienne ne s'organise pas autour d'un élément naturel tel que la vallée de la Seine, elle perdra son identité. Elle va continuer à se diluer, à croître selon un modèle radio-concentrique. Ce grand territoire confère à la métropole une cohérence identitaire et un fonctionnement intelligent.

## Des ouvertures maritimes pour le Bassin parisien

**Florian Soulard** – Certes, le tropisme maritime est un phénomène actif, mais les flux continentaux restent très importants. De plus, à l'échelle

Dans la consultation sur Le Grand Pari(s) de l'agglomération parisienne, l'architecte-urbaniste Antoine Grumbach est le seul à considérer la très grande échelle métropolitaine avec, du Havre à Paris, une ville linéaire discontinue et des transports démultipliés. Il a ainsi réactivé des débats et des projets parfois anciens.

du Bassin parisien et de l'Europe, les grandes ouvertures maritimes de l'Île-de-France sont davantage Rotterdam et Anvers que Le Havre (360 millions de tonnes de trafic à Rotterdam, 60 millions au Havre). La desserte du bassin de consommation francilien se fait à 40 % par Le Havre et à 60 % par Anvers. Le débouché maritime sur la Seine est important et à renforcer mais faut-il établir l'accroche maritime métropolitaine dans un dialogue unique avec Le Havre ou considérer la Seine dans un dispositif en réseau vers les côtes du Nord-Ouest européen ? Ainsi, il nous semble que le nouveau port que vous proposez à Achères renforce plus les ports du Nord que celui du Havre dans la desserte de l'Île-de-France.

**Antoine Grumbach** – Sur la concurrence avec les ports du Nord, vous avez raison, il s'agit d'élargir la part de marché du Havre et non pas de les rejoindre. Nous avons l'objectif de tripler le flux sur la Seine. Sachant l'importance du transport dans l'économie mondiale et la place de Paris sur la Seine, le développement du port du Havre, est une priorité nationale. Concernant Achères, mon projet de port répare l'oubli de la mission du canal Seine-Nord, qui n'avait pas analysé son impact sur l'Île-de-France et a prévu d'aménager les berges sans vision économique. Achères est un site stratégique sur la confluence, avec beaucoup de terrain disponible pour de la transformation et pas seulement du transbordement. Il faut convaincre les ports de Rouen et du Havre qu'ils y ont intérêt. Les

grands convois, gênés par les ponts sur la Seine, ne pourront pas aller jusqu'à Paris. De toute façon, les transports sont catastrophiques vers Le Havre et Rouen, pour les marchandises comme pour les personnes, par eau et par fer.

### Une logistique intermodale en réseau

**Florian Soulard** – Effectivement, il faut combler le retard en matière de transports, notamment ferroviaire et fluvial. Mais nous voyons le danger d'une logique de corridor logistique sur la vallée de la Seine vers Paris, qui renforcerait la thrombose francilienne et le système en étoile qui l'alimente. La planification privilégie désormais un système mixte, avec de grandes rocade qui assurent une desserte plus équitable et démultipliée vers la logistique finale. Les nombreux contacts que vous avez noués avec les autorités du transport vous ont sans doute alerté sur ce fait. Comment intégrez-vous ces logiques dans votre proposition ?

**Antoine Grumbach** – Ma proposition a relancé les réflexions, avec la mission Gressier sur la coordination des trois ports et la mission Duport sur la grande vitesse ferroviaire, mais mon travail était limité au seul bassin aval de la Seine. J'y décline la logistique à différentes échelles, chaînée entre tous les modes, depuis l'arrivée des conteneurs dans les ports jusqu'aux étals des magasins. Le fleuve est sous-utilisé (6 % du fret marchandises au Havre, 65 % à Rotterdam). Il faut activer tous les petits ports pour la logistique de proximité et Achères pour la transformation. Mais je ne suis pas indifférent à ces questions de grande échelle. Le barreau ferroviaire Nord via Amiens devra être électrifié pour le fret, le lien Paris-Rouen-Calais est intéressant, les lignes TGV moins chargées pourraient accueillir du fret : ces discussions se mènent avec le ministre des Transports dans le cadre de la mission Duport. Je proposais d'abord un TGV Paris-Le Havre par le nord, puis ai suggéré d'implanter près de Rouen le troisième aéroport francilien si le TGV Paris-Rouen-Calais est réalisé. Une alternative pour le TGV Paris-Le Havre est maintenant à l'étude au sud, avec un tunnel sous l'estuaire et, à terme, une liaison atlantique vers l'Espagne via Tours, Nantes ou Bordeaux.

### Le TGV, une locomotive économique

**Florian Soulard** – Cette vision d'un réseau international est sans doute pertinente, mais à très long terme. L'obstacle majeur à l'amélioration du transport ferroviaire rapide vers l'ouest reste l'insuffisance des débouchés au Havre : si le segment Paris-Rouen est très emprunté, Rouen-Le Havre est très déficitaire. Comment dépasser cet handicap à moyenne échéance ?

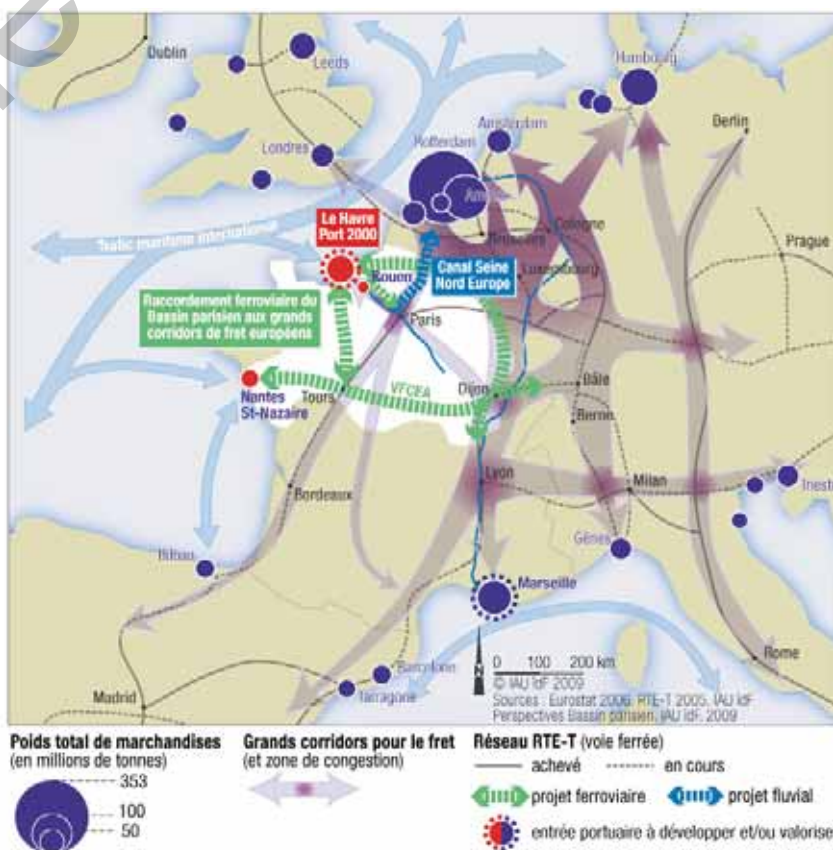
Quels développements économiques et urbains pourraient, selon vous, renforcer les flux sur cette ligne ferroviaire, plutôt qualifiée « à haute performance » qu'à grande vitesse ?

**Antoine Grumbach** – Concernant la ligne à grande vitesse, je ré-intégrerai le tracé retenu, au sud ou au nord de la Seine. Il est vrai que ces projets sont de long terme. Il faut s'appuyer sur l'industrie, de Seine-aval au Havre, l'automobile, les céréales, la pétrochimie, filières qui ne sont pas toutes en difficulté. Concernant l'automobile, nous avons évoqué une vallée de la mobilité. La fabrication de voitures électriques sera bientôt lancée à Flins pour Renault, sans doute aussi à Poissy pour Peugeot. Comme le dit Alain Maugard, l'ancien patron du CSTB<sup>(1)</sup>, il faut aussi recycler la main d'œuvre automobile dans l'habitat écologique du futur, avec des systèmes de pilotage similaires à l'électronique embarquée dans les voitures. Le BTP voudrait le développer à Chanteloup, près du port de Triel. La recherche et développement disponible à Cergy doit aussi y participer. Concernant les céréales qui transitent sur le port de Rouen, le transfert est très rentable, si bien qu'il n'y a aucune industrie alimentaire. Il faut rester sur les traces du développement industriel. Par ail-

(1) Centre scientifique et technique du bâtiment.



### Valoriser les portes d'entrée maritimes





dm1795/Flickr



RFF/D'Angelo J.-J.

Un pont entre les Normandie,  
sur la route des estuaires.

leurs, si Le Havre est à une heure de La Défense en train, Le Havre y gagnera, La Défense aussi.

### Réseau métropolitain ou logique d'axe

**Martine Liotard** – La prospective post-industrielle que vous esquissez rejoint nos réflexions et celles de nombreux acteurs sur l'après-Kyoto. Elle renouvelle la pensée économique et industrielle sur Seine-aval et pourra inspirer les efforts de sa requalification globale. En revanche, tabler sur un développement tertiaire massif du Havre depuis La Défense (et, a fortiori, penser que La Défense en bénéficierait) nous semble aussi difficile que les tentatives de Mantes-la-Jolie depuis dix ans d'accueillir du *back office* tertiaire. Il serait intéressant, à cet égard, de voir comment, dans votre projet, Le Havre projette aussi son avenir économique post-industriel à l'échelle du territoire de l'estuaire. Nous pensons le développement du Bassin parisien non pas selon une logique de ville à ville mais en réseaux métropolitains, donc plutôt avec une grande Normandie autour de l'estuaire que dans un dialogue univoque entre Paris et Le Havre. Comment évolue votre réflexion à cet égard?

**Antoine Grumbach** – Je travaille à l'échelle de mon territoire d'analyse et n'ai pas les moyens de le faire sur le Bassin parisien. Je sais que des efforts ont, de longue date, été produits pour rapprocher Le Havre, Rouen et Caen dans une grande région normande. Le lien Le Havre-Caen ne me paraît pas évident. Je me situe donc dans la géographie du bassin aval de la Seine, celle d'une linéarité qui articule l'urbain et la nature. Je cherche à aménager cet espace, que je connais et arpente depuis longtemps avec mes étudiants. Seine-aval est un territoire privilégié en Île-de-France, avec une qualité de nature qui

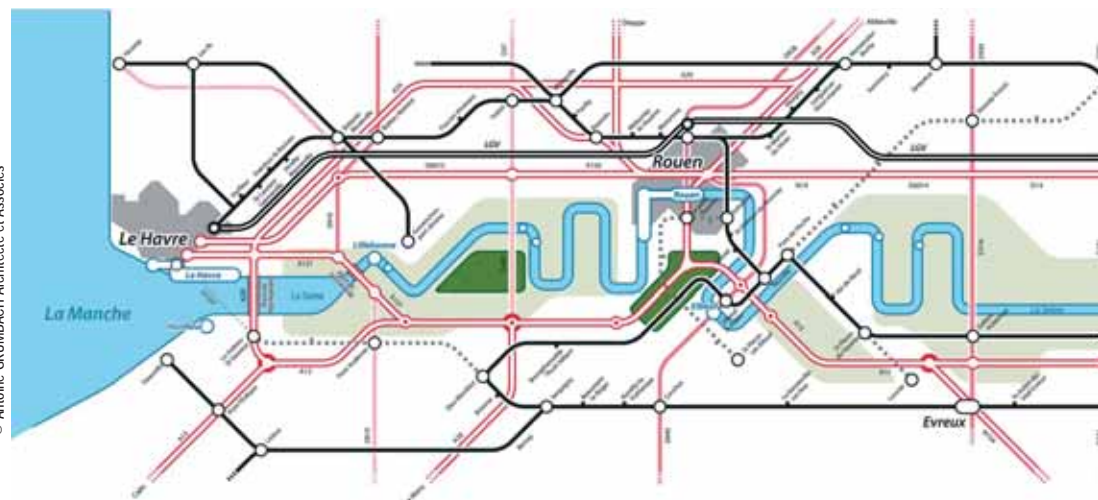
n'est pas présente sur Seine-Amont et qui contribuera au renforcement de l'identité de la métropole parisienne. Les pôles urbains y sont entrecoupés d'espaces agricoles ; nous créons un troisième parc naturel qui va confirmer cette alternance ville-nature. Pour développer cette ville-nature, nous travaillons aussi les perpendiculaires vers les villes des plateaux, examinons avec la Société des autoroutes Paris-Normandie et Alstom un nouveau transport en commun sur les autoroutes A13 et A14, dans un système de mobilité exceptionnel.

### Des hypothèses de croissance surévaluées ?

**Martine Liotard** – Cette ville linéaire discontinue nous rappelle les travaux de la mission Basse-Seine des années 1970 ou, plus récemment, l'ambition d'étirer la ville nouvelle de Marne-la-Vallée jusqu'à Reims, avec des résultats mitigés. Elle nous interpelle à deux titres. Ce concept est-il encore de mise dans le monde qui vient, face aux enjeux du développement durable métropolitain (que d'autres équipes de la consultation ont intégré par une complicité de la ville existante) ? Par ailleurs, votre volonté d'un développement économique et urbain massif s'appuie sur des pré-supposés démographiques qui nous semblent très optimistes. Vous annoncez, dans votre proposition, quatre millions de personnes en plus en 2040 sur Seine-Métropole, or, c'est plus que la croissance de tout le Bassin parisien sur la même durée précédente (trois millions). N'y a-t-il pas là un risque de fuite en avant qui peut réactiver la péri-urbanisation, dans des sites où elle est déjà importante ?

**Antoine Grumbach** – En termes de projections démographiques, je parie sur la croissance. J'ai

### Tressage des mobilités



© Antoine GRUMBACH Architecte et Associés



la volonté de pousser le développement à l'échelle de la vallée et pas seulement de réparer les dysfonctionnements de l'Île-de-France. J'étais le seul, dans la consultation, à réfléchir au-delà de la grande tache urbaine. Plusieurs équipes, dont celle de Jean Nouvel, proposent une foule de petits projets. Je suis pour, mais il faut aller au-delà. Depuis la consultation, nous avons élargi notre vision de la vallée et pris en compte le potentiel de Cergy-Pontoise, métropole de la confluence que nous estimons à 450 000 habitants, au contact de la Seine, d'Achères, Mantes et Saint-Germain. Nous travaillons avec Christian Blanc en vue d'y constituer un grand pôle Ouest, avec université et recherche et développement. Je ne suis pas en train de construire une ville linéaire, je veux renforcer les pôles situés le long de la Seine et non faire une urbanisation continue dans la vallée. Quant au pavillonnaire, je n'en suis évidemment pas un défenseur, mais il faut faire avec. À Toronto, le télétravail a permis de développer de la sociabilité liée au maintien des actifs sur place dans la journée.

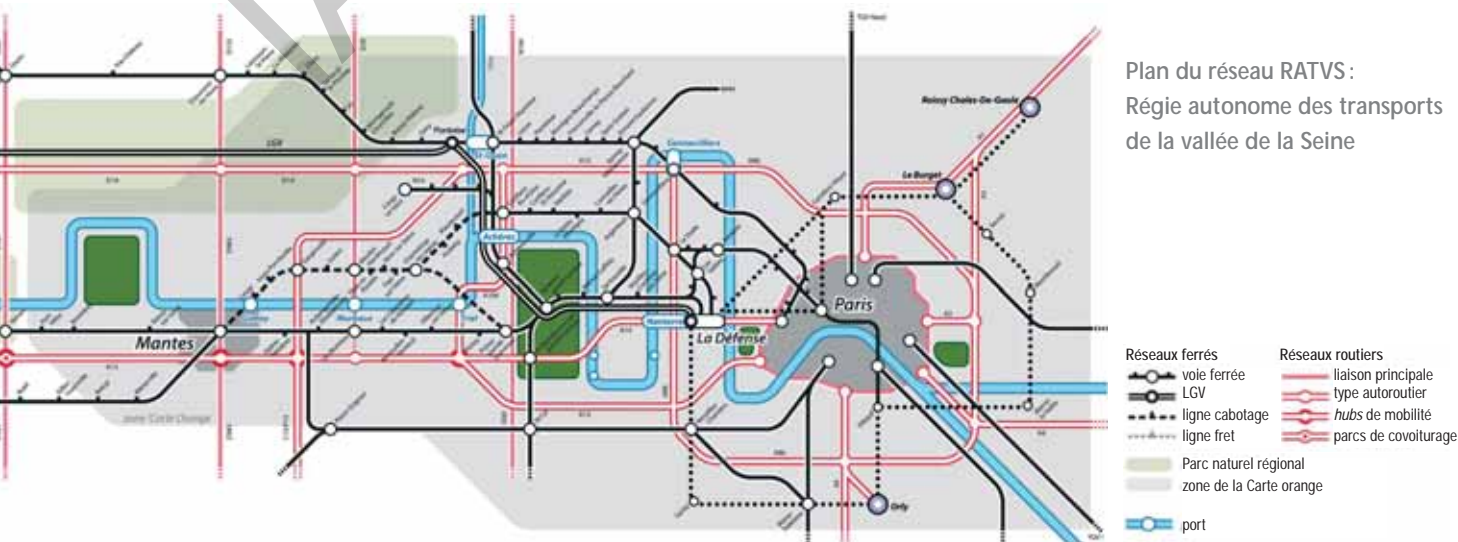
### Un concept de ville-nature qui interroge

**Martine Liotard** – Ce principe de « grande forme » linéaire, de ville-nature rythmée de parcs naturels, qui établirait un lien organique entre le centre du Bassin parisien et sa façade maritime, nous intrigue à l'échelle des 200 kilomètres et nous semble appeler des approches très différenciées par segment, intégrant les caractéristiques variées des territoires alentours. Si la nouvelle économie peut effectivement, dans le futur, favoriser l'intensification urbaine dans la zone dense métropolitaine, la faiblesse des pôles urbains de Seine-aval (sauf exception, des villes petites et peu structurées) est telle qu'ils pourront difficilement porter la

polarisation économique métropolitaine que vous envisagez autour de chaque gare locale. L'importance de l'agriculture et de la forêt dans l'écosystème métropolitain n'apparaît pas dans votre concept de parcs naturels. Par ailleurs, comment prenez-vous en compte, dans votre ambition d'un très actif développement urbain, le risque d'inondation de la vallée (comme le font les équipes LIN et Studio 09 avec une proposition de Seine-parc et des constructions limitées) ?

**Antoine Grumbach** – C'est vrai, en termes d'expansion des crues, à l'époque de la consultation, nous nous étions limités, pour nos propositions d'aménagement au droit de la confluence, aux préconisations du PPRI<sup>(2)</sup> actuel. À certains endroits, on pourra préserver des zones humides tout en aménageant la vallée. Jean-Robert Mazaud et moi-même pensons l'écologie non à l'échelle des quartiers mais dans un système qui réglerait ensemble les problèmes de la construction, de la mobilité, de l'industrie et de l'agriculture écologiques et énergétiques. Par exemple, il faut chercher à utiliser pour le développement industriel les conduites de gaz, de pétrole, d'électricité, qui passent dans la vallée. J'ai rencontré des grands industriels et des économistes, ils réfléchissent tous à un développement qui intègre les problématiques urbaines et la grande échelle. C'est l'échelle où nous nous situons dans la perspective d'une nouvelle croissance de l'Europe dans les trente à quarante ans à venir.

(2) Plan de prévention des risques d'inondation.



# Les villes du Bassin parisien : trop loin, trop proches ?

Daniel Béhar  
Philippe Estèbe  
Coopérative Acadie



Dynamisme et attractivité :  
la recherche d'un juste équilibre.

Une lecture fondée sur une conception concentrique des relations interterritoriales, ne rend pas compte de la diversité des situations et des trajectoires des différents espaces inclus dans le Bassin parisien. Les travaux et les documents stratégiques récents commencent à prendre en compte cette diversité, de même que les acteurs territoriaux concernés, politiques, économiques, sociaux et culturels, explorent les voies d'une autonomie associée, sans doute plus porteuse que les divers protectionnismes qui l'ont précédée.

## Le Bassin parisien, une victime de l'Île-de-France ?

Les espaces qui composent aujourd'hui le Bassin parisien (six régions plus le département de l'Yonne – à quoi l'on pourrait ajouter celui de la Sarthe) n'ont pas toujours été considérés comme périphériques. Jusqu'à la Première Guerre mondiale, ces espaces sont autonomes et disposent même, par comparaison avec le reste du territoire français, d'une importante spécialisation industrielle – industries mécanique, textile –, à quoi s'ajoutent l'agriculture et l'agroalimentaire. S'il existe une unité historique du Bassin parisien, c'est bien dans cette fonction productive : dès la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, la population ouvrière dépasse de loin la population agricole, dans des proportions bien supérieures à toutes les régions de « province ». À cette époque, le Bassin parisien ne constitue pas la troisième ou quatrième couronne de la région parisienne : il comprend plusieurs foyers

En aménagement du territoire, le Bassin parisien est une invention relativement récente. La grande périphérie de l'Île-de-France est un espace « en creux », dominé, aux performances médiocres. Des pôles se sont constitués, longtemps dépendants de l'Île-de-France. Dans son acception courante, le Bassin parisien est toujours à construire, plutôt « contre » la métropole. Mais qu'en est-il exactement aujourd'hui ?

autonomes qui participent du développement de l'industrie nationale. Les deux guerres mondiales ont durement touché ces territoires, plus que le Nord ou l'Est de la France. Le Bassin parisien apparaît, dans les années 1950, comme une zone sinistrée, dans laquelle la reconstruction de l'appareil industriel est une priorité. Dans la veine de *Paris et le désert français*<sup>(1)</sup>, le Bassin parisien devient l'espace privilégié de la décentralisation industrielle, politique volontaire inaugurée en 1954 consistant à inciter les entreprises de la région parisienne à redynamiser un tissu industriel convalescent : entre 1954 et 1962, le taux de croissance de la population industrielle y est deux fois plus rapide que dans le reste de l'Hexagone. C'est le deuxième âge du Bassin parisien. Cette renaissance est cependant doublement incomplète et marque durablement l'espace du Bassin parisien. D'une part, il devient le vase d'expansion économique de la région parisienne, caractérisé essentiellement par le desserrement d'unités de fabrication. Le capitalisme local, plus ou moins enraciné, laisse la place à ce qui va devenir « France incorporated », selon l'expression de Pierre Beckouche<sup>(2)</sup>, un espace hétéronome, dont l'activité est largement commandée par les sièges sociaux et les unités de conception qui demeurent au centre. D'autre part, l'importance accordée aux implantations industrielles ne com-

(1) Jean-François GRAVIER, *Le Portulan*, Paris, 1947.

(2) Universitaire français, spécialiste de géographie économique et consultant auprès de l'OCDE.

pense pas la faiblesse des grandes villes situées à une heure de Paris ; or celles-ci ne sont pas considérées comme essentielles par les aménageurs de l'époque. Les premières métropoles d'équilibre, en 1962, ne comprennent aucune ville du Bassin parisien ; ce n'est qu'en 1970 que Rouen, puis Caen, seront « assimilées » aux métropoles d'équilibre. Dès lors, ces villes demeurent à l'écart de l'essor urbain des années 1960 à 1990. Aujourd'hui encore, elles restent marquées par un sous-équipement relatif en services, particulièrement vif en matière d'enseignement supérieur, concurrencé, il est vrai, par la proximité des universités parisiennes. Ce sont d'ailleurs, jusque dans les années 1990, les villes petites et moyennes qui connaissent les taux de croissance les plus importants, pendant que la population des grandes villes stagne ou diminue. Sur ces caractéristiques originelles se greffe, à partir des années 1980 – ce qui correspond à la fois au décollage de certaines villes nouvelles et à la mise en service d'un dispositif de transports performant – un nouveau phénomène, celui du desserrement des ménages franciliens, qui donne naissance aux « franges franciliennes », bien connues des aménageurs. Les franges de l'Île-de-France correspondent à une deuxième étape de la « périphérisation » du Bassin parisien : ce ne sont plus les emplois et les entreprises qui déménagent, ce sont les ménages. Cela apparaît comme l'ultime étape de la « colonisation » du Bassin parisien pour les aménageurs des années 1990 : le Bassin parisien va-t-il devenir une banlieue de l'Île-de-France ? Le phénomène des franges apparaît comme porteur d'un double risque, notamment aux yeux des rédacteurs du Livre blanc du Bassin parisien (DATAR, 1992). En soi, ce processus n'est pas désirable puisqu'il correspond à une vaste périurbanisation, consommatrice d'espace et génératrice de déplacements ; ne serait-ce qu'à ce titre, il doit être combattu (on parle, à cette époque, de la « lutte » contre l'étalement urbain). Mais au-delà de son caractère intrinsèquement négatif, il menace les espaces du Bassin parisien puisqu'il fait basculer une partie des territoires théoriquement dépendants des capitales régionales dans l'orbite francilienne. Ce faisant, il ajoute à l'atrophie des villes « à une heure de Paris », en les privant d'une ressource démographique, d'une population étudiante potentielle et surtout de consommateurs. Alors que les emplois industriels diminuent (même s'ils demeurent, encore aujourd'hui, au-dessus de la moyenne métropolitaine dans nombre de bassins d'emplois de Haute et Basse-Normandie, du Centre et de la Picardie), ils sont remplacés par une économie résidentielle qui, certes, crée de l'emploi,

mais n'apporte pas, aux yeux des élus et des aménageurs, de richesse aux territoires – ne serait-ce que sous la forme de taxe professionnelle. À la fin des années 1990, le mot d'ordre est clair : il faut sauver le Bassin parisien... de l'Île-de-France. Il faut à la fois protéger les franges en rendant l'installation plus difficile, et soutenir le développement des villes « à une heure », pour qu'elles puissent trouver leur autonomie. Pour cela, il s'agit à la fois, selon le Livre blanc, de geler la croissance des franges et d'encourager la constitution de réseaux de villes au sein du Bassin parisien, de façon à atteindre la taille critique millionnaire permettant le développement de fonctions supérieures (enseignement, recherche, innovation, conception, marketing, conseil, etc.). Le Bassin parisien apparaît donc comme la victime, par excellence, de l'Île-de-France : trop proche pour construire un dynamisme propre, provincial ; et trop loin (du moins s'agissant des villes) pour participer du développement métropolitain. Le Bassin parisien souffre doublement du desserrement francilien : la décentralisation industrielle des années 1960 et 1970 l'a doté d'unités de fabrication dépendantes et faiblement productives. Par ailleurs, le desserrement résidentiel des années 1980 et 1990 a transformé une partie de son territoire en banlieue lointaine de l'Île-de-France.

### L'émergence des métropoles du Bassin parisien

Cette lecture et cette stratégie, fondées sur une approche homothétique et homogène de l'espace, frappent par leur simplicité géographique : le Bassin parisien entoure l'Île-de-France de deux couronnes supplémentaires, la première dédiée au résidentiel et la deuxième au résiduel, entourant des capitales régionales dont les performances restent insuffisantes. Pourtant les travaux récents, aussi bien savants<sup>(3)</sup> que de politique publique<sup>(4)</sup>, et les documents stratégiques élaborés par certaines collectivités territoriales<sup>(5)</sup>, mettent en évidence des caractéristiques nouvelles qui rompent pour une large part avec la vision concentrique dominante. Ces caractéristiques sont généralement résumées sous le terme de « métropolisation ». Cette approche tend à remettre en cause

(3) CATTAN-GILLI et al., *Le fonctionnement métropolitain du Bassin parisien*, Miiat BP 2005 ; P ROHAUT et L. ARMAND, « Le fonctionnement de l'aire urbaine de Paris : réalité des sous-bassins d'emploi et de vie », Dreif, 2005 ; *Le fonctionnement métropolitain du bassin parisien. Du bassin parisien à la région économique de Paris*, Diact 2009. Synthèse bibliographique du Bassin parisien (IAU idF).

(4) Schéma directeur de la région Île-de-France, consultation internationale du Grand Paris (s) de l'agglomération parisienne, etc.

(5) SRADT Picardie, SRADT Bourgogne, document d'orientation pour Normandie-métropole.



Troyes.



Auxerre.



Amiens.



Orléans.

les approches classiques du Bassin parisien comme un ensemble de couronnes périphériques et permet de construire une lecture renouvelée, plus contrastée et dynamique du territoire.

#### Les deux métropolisations franciliennes

Le processus métropolitain est la résultante de deux phénomènes et interroge les notions de centre, de périphérie et de couronnes.

D'une part, la métropolisation entraîne la spécialisation croissante de certaines portions du territoire francilien dans des fonctions économiques et scientifiques, ce qui a renforcé, peu à peu, une vision « en archipel » : La Défense ; l'ensemble Saint-Quentin/Saclay/Massy auquel s'ajoutent Évry et une partie de la vallée de la Bièvre ; les mutations d'Orly ; la transformation complète de l'ouest de la Seine-Saint-Denis, le développement considérable du pôle de Roissy, l'émergence à l'Est de l'ensemble Marne-La-Vallée/Val d'Europe, dans une position médiane sur un axe Roissy/Orly... Même si le « cœur d'agglomération » continue de concentrer emplois, activités et population, la métropole francilienne ne se conçoit plus selon un mode simple centre/périphérie : elle est clairement polycentrique, du moins s'agissant des grandes spécialités financières, productives et scientifiques. L'agglomération centrale redistribue, en permanence, activités et habitants vers ses anciennes périphéries et vers le Bassin parisien. Les différentes composantes du Bassin parisien, naguère considérées comme des morceaux anonymes d'une couronne dominée, entrent progressivement en relation avec ces

pôles qui se sont affirmés depuis une vingtaine d'années. C'est particulièrement le cas pour la Picardie dont les flux vers Paris stagnent, alors qu'ils explosent vers Roissy.

Ce processus de « plissement » – la formation de pôles reliés directement aux marchés mondiaux de la finance, de la production et de la recherche – s'est accompagné, d'autre part, d'un processus de « glissement » – autrement dit la dilatation de l'agglomération francilienne ordinaire. C'est ce glissement que, naguère, on appelait « franges franciliennes ». Ces mouvements de glissement de la population et de l'emploi – notamment de l'emploi de service mais aussi de l'emploi de fabrication – ont contribué à une différenciation accentuée des franges franciliennes, qui s'intègrent dans de vastes faisceaux autour des grands axes de circulation. Ces faisceaux, mis en lumière par le projet de schéma directeur de la région Île-de-France, expliquent une large part des mobilités quotidiennes (par exemple, plus de 80 % des trajets domicile-travail se déroulent au sein des faisceaux), mais aussi une part importante des mobilités liées au cycle de vie (environ 40 % des mobilités résidentielles internes à l'Île-de-France se déroulent au sein d'un même faisceau), et enfin orientent les spécialisations économiques métropolitaines, du fait de l'essaimage des pôles composant l'archipel métropolitain – essaimage du pôle de La Défense et de celui de Roissy notamment. Les franges sont affectées par la constitution des faisceaux et perdent l'homogénéité apparente qui les caractérisait lors de la période précédente. On peut ainsi pratiquement lire de façon

opposée les dynamiques territoriales du faisceau Nord, où les caractéristiques socio-économiques franciliennes débordent largement dans l'Oise et au-delà, et celles du faisceau Est, où, à l'inverse, le profil socio-économique du Bassin parisien pénètre profondément en Seine-et-Marne. Dès lors, la couronne se disloque : il ne s'agit plus d'un simple « débordement » de l'Île-de-France, mais d'un développement inédit, qui inscrit le Bassin parisien dans les spécialisations métropolitaines, là où, naguère, devait régner la division du travail centre/périphérie.

Les villes à une heure, elles aussi, entrent dans un processus de différenciation qui ne permet plus, aujourd'hui, de parler de « couronne » des villes à une heure de Paris. Des villes intermédiaires comme Beauvais, Compiègne ou Dreux suivent des trajectoires très différentes : la dernière, héritière de la décentralisation industrielle connaît une conversion douloureuse, alors que Compiègne tire son épingle du jeu grâce à un certain dynamisme économique et au développement d'un enseignement supérieur spécialisé. Le cas de Beauvais, plus étonnant encore, car sans activité productive notable, connaît un essor économique important, grâce au bassin de consommation créé par le « glissement » des Franciliens. Les « grandes villes moyennes » – Reims, Amiens, Rouen, Orléans – s'insèrent dans des trajectoires de développement hétérogènes. Rouen s'inscrit dans un espace normand, en articulation avec l'Île-de-France. Orléans demeure isolé mais de plus en plus intégré économiquement et socialement à l'aire urbaine de Paris. Amiens, ville isolée, pâtit autant de la proximité de Paris que de celle de Lille. Reims retrouve une attractivité démographique et affermit son contrôle sur un territoire qui s'élargit aux Ardennes et à l'Aisne.

#### Une nouvelle figure du Bassin parisien

Trois fondements de la lecture classique – périphérie et couronnes – sont remis en question par la métropolisation francilienne.

- Paris n'est plus la seule porte d'entrée mondiale. La ville et la région capitale n'ont plus le monopole des relations mondiales. La multiplication des compagnies *low cost*, par exemple, a redonné des couleurs et de l'activité à de petits aéroports qui, sur des créneaux spécialisés, accueillent une partie de la clientèle internationale de la métropole – ou servent de porte de sortie aux métropolitains – comme Beauvais dans l'Oise et peut-être bientôt Vatry dans la Marne. Le développement du port du Havre, ces dernières années – même si le tonnage a stagné l'année précédente la crise économique – doit peu à la métropole parisienne,

qui exporte et importe volontiers vers et depuis Anvers. Fiction ou réalité, les villes et les régions limitrophes veulent se construire une notoriété mondiale qui leur soit propre, indépendamment de celle de Paris. Alors que naguère l'enjeu était d'améliorer leur accès à Paris, les villes du Bassin parisien s'interrogent aujourd'hui sur la manière de contourner l'Île-de-France pour accéder aux grands flux européens.

- Les relations économiques Île-de-France/Bassin parisien sont de moins en moins hiérarchiques. Historiquement, on l'a dit, le Bassin parisien s'est formé par desserrement des activités économiques franciliennes, essentiellement dans le domaine de la fabrication. On trouve encore des traces importantes de cette histoire dans les profils sociaux et économiques de ses territoires – le poids des ouvriers, particulièrement au Nord et à l'Est, est encore, dans la population active, largement supérieur à la moyenne nationale. Mais le Bassin parisien a connu lui aussi un processus de désindustrialisation. Les sièges des grands champions nationaux sont de moins en moins en situation de « commander », directement du moins, les établissements situés dans ce périmètre. L'activité économique s'est progressivement autonomisée par rapport à celle de l'Île-de-France – si l'on excepte certaines filières comme l'automobile et la pharmacie –, à la fois du fait de la disparition progressive des unités de fabrication, de la mutation des tissus industriels et d'un certain renouveau des petites et moyennes entreprises dans certaines aires urbaines (Caen, par exemple). L'internationalisation du capitalisme financier qui entraîne une plus grande dépendance à des capitaux dont la localisation est bien moins évidente qu'il y a quelques années. Autrement dit, le contrôle économique de l'Île-de-France est sans doute aujourd'hui plus fort sur certains territoires d'Europe de l'Est ou d'Amérique latine (sans parler de l'Afrique) que sur les territoires du Bassin parisien. Inversement, les activités productives localisées dans les territoires du Bassin parisien s'intègrent dans des chaînes de valeur qui s'étendent à l'échelle mondiale, et qui ne passent pas nécessairement par l'Île-de-France. La mondialisation « libère » le Bassin parisien de l'emprise de l'Île-de-France<sup>(6)</sup>.

- Entre Île-de-France et Bassin parisien, les flux s'équilibrent. Longtemps, les marchés du travail du Bassin parisien n'ont pas été attractifs pour les franciliens. La situation est cependant en train d'évoluer, sous l'influence de plusieurs

(6) À l'évidence, cette « libération » ne correspond pas toujours à une amélioration de la situation objective des territoires du point de vue économique. Il n'est sans doute pas indifférent de dépendre d'un siège parisien, londonien, états-unien... ou indien.



Le Mans.



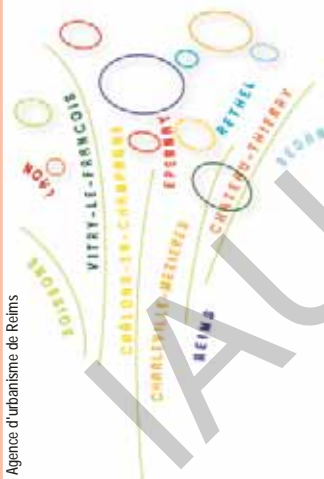
Le Havre.



Caen.

#### Le G10 : trouver la masse critique

Cette démarche de coopération originale entre les élus de dix villes de Champagne-Ardenne et Picardie (Château-Thierry, Soissons, Laon, Reims, Rethel, Charleville-Mézières, Sedan, Vitry-le-François, Châlons-en-Champagne, Epernay et Reims) est une réponse non administrative à la recherche du bon périmètre pour offrir la masse critique nécessaire. À travers la culture du projet, le G10 ambitionne de développer un espace métropolitain pouvant rivaliser avec ses concurrents. Les villes du G10 sont décidées à intensifier leurs échanges pour capter les flux de population, notamment touristiques, au service de son développement.



Agence d'urbanisme de Reims

facteurs. D'une part, les anciennes « franges », connaissent une croissance encore rapide de l'emploi – alors que la croissance démographique s'est ralentie – qui correspond à un rattrapage : non seulement l'installation de franciliens entraîne une croissance de la demande locale de services, mais aussi, peu à peu, certains ex-franciliens créent leur propre activité, voire font migrer leur entreprise pour la rapprocher de leur domicile. C'est ainsi que l'on voit apparaître des fonctions métropolitaines supérieures, par exemple dans le sud de l'Oise où se multiplient les activités de conseil par exemple, en lien avec la plate-forme de Roissy. D'autre part, les villes à une heure – au moins certaines d'entre elles – semblent combler leur retard et connaître à leur tour un certain décollage, même si le mouvement est encore timide. Rouen, Caen, Reims, notamment, voient croître le nombre de ceux que l'Insee classe dans la rubrique « emplois métropolitains supérieurs ». À Reims et Rouen, on assiste à une certaine densification des activités de recherche et d'enseignement supérieur : si les universités demeurent isolées, les écoles supérieures se développent. L'installation d'une antenne de Sciences po à Reims en est un exemple. Le paradoxe est que ces emplois métropolitains supérieurs ne sont pas toujours – et de loin – occupés par des résidents des villes concernées. On assiste à un début de migrations définitives – par exemple des enseignants et des chercheurs. On constate aussi un processus plus intéressant, celui des migrations alternantes de cadres supérieurs dans le sens Paris-Bassin parisien. Ce phénomène, naguère brocardé sous l'appellation de « turbo profs », est un moteur essentiel de la croissance des emplois métropolitains supérieurs dans les villes du Bassin parisien. Ce retournement, qui n'est pas sans ironie, voit l'Île-de-France et particulièrement le cœur de l'agglomération, commencer à occuper une fonction résidentielle par rapport aux villes du Bassin parisien<sup>(7)</sup>. Les flux sont loin d'être équivalents, mais ils tendent à une certaine réciprocité entre Île-de-France et Bassin parisien.

#### Les stratégies collectives face à la mondialisation du Bassin parisien

Ainsi, pendant que l'Île-de-France et l'ensemble de l'aire urbaine de Paris se métropolisent, le Bassin parisien se mondialise et s'autonomise à la fois. Ces tendances infléchissent considérablement les politiques publiques. Localement, les villes du Bassin parisien, plus ou moins incitées par l'État, cherchent à organiser leur espace selon des modalités différentes des réseaux de ville des années 1980-1990. Par exemple, Normandie-métropole<sup>(8)</sup>, constituée à la suite de l'appel à coopération métropolitaine

lancé par la Datar en 2004, ne s'est pas préoccupée de la « complémentarité » des fonctions des villes, dans une logique de jeu à somme nulle, mais a cherché à montrer en quoi l'alliance des trois villes et des trois agglomérations permettait de passer un seuil dans certaines fonctions : culture, enseignement, recherche, emplois métropolitains supérieur, écologie urbaine. Reims a constitué, avec les villes moyennes qui l'entourent, un groupe des dix (G10), qui a pour vocation d'assurer des politiques communes au sein de cet espace interface entre le Bassin parisien et l'est de la France – le logement et la mobilité constituent les premiers thèmes sur lesquels cette création souple est appelée à travailler. Ces formations nouvelles n'ont pour l'instant, il faut le reconnaître, guère débouché sur des résultats concrets, mais elles participent à la construction d'une conscience commune et d'une notoriété extérieure. Par ailleurs, ces territoires, se cherchent à l'échelle européenne et mondiale dans le cadre des grands espaces de coopération : Nord-Ouest européen ou arc atlantique. Normandie-métropole veut nouer des liens avec l'Europe du Nord et avec le sud de l'Angleterre pour construire une attractivité spécifique, à la fois touristique, éducative (bilinguisme) et environnementale. Reims et le G10 se préoccupent du rapport avec la Wallonie et les Ardennes belges – le gouvernement wallon apparaît intéressé par un accès au TGV – et à Roissy. Disposant d'un début d'assise locale et d'éléments de stratégie internationale, les territoires du Bassin parisien peuvent à nouveau se tourner vers Paris et l'Île-de-France. Il ne s'agit plus seulement de gérer les franges et les interfaces Île-de-France/Bassin parisien dans une perspective « transfrontalière », mais d'envisager des coopérations plus thématiques, dans une perspective interrégionale.

Le moindre des paradoxes de cette autonomie croissante du Bassin parisien est qu'elle autorise à se retourner vers l'Île-de-France, non plus pour gérer la dépendance, mais pour assurer les coopérations nécessaires aux stratégies de chacune des parties.

(7) La fonction résidentielle de Paris se vérifie aussi en province. La croissance des emplois de cadre supérieurs dans les villes moyennes bénéficie de la proximité d'une grande ville. La grande ville accueille les familles et sert de réservoir résidentiel pour les emplois de cadres dans les villes moyennes.

(8) Normandie-métropole regroupe les villes et les agglomérations de Caen, Le Havre et Rouen.

# Vers un syndicat « Bassin parisien-Ville mondiale » ?

Frédéric Gilli<sup>(1)</sup>  
Chaire Ville  
Sciences po



Le Bassin parisien, une échelle pertinente à organiser par une meilleure gouvernance.

Les réflexions sont nombreuses sur le chamboulement des échelles de gouvernance et de légitimité, sur l'affaiblissement supposé des États et la montée en puissance concomitante de l'Europe et des grandes villes. Ces analyses peuvent être pertinentes à l'échelle de systèmes urbains intégrés ou de régions administratives, en particulier la région parisienne (quoique les récents débats sur le projet de loi Grand Paris montrent les limites d'un discours sur la disparition d'un État pourtant capable d'imposer ses propres agendas). Elles semblent hors de propos à l'échelle du Bassin parisien considéré comme une région économique émergente autour de Paris. Si l'on considère la remise en cause (politique, financière, technique, mais également historique et culturelle) qu'une assemblée élue à cette échelle instaurerait avec le gouvernement national, la question de la gouvernance à l'échelle d'une grande région économique et humaine autour de Paris s'y pose de manière différente que pour Toulouse ou Lyon. Au regard des dynamiques inégalitaires à l'œuvre, les théories du *rescaling* ne sont pas forcément dénuées de toute pertinence. Le Bassin parisien est potentiellement un exemple significatif des risques qu'il y a à se concentrer sur les dynamiques métropolitaines en oubliant les territoires qui les entourent. Engendré par la mise en place de ceintures vertes autour des grandes agglomérations le *leapfrog*<sup>(2)</sup> urbain est connu. Londres en est emblématique et un même mouvement s'esquisse aujourd'hui dans

Paris, ville mondiale en relation avec d'autres vastes régions économiques, n'a pas le monopole de la participation à la mondialisation. Ceci suppose de réfléchir aux modalités d'insertion des « autres territoires » dans le jeu international. Cela modifie également les relations entre territoires du Bassin parisien, en particulier entre l'Île-de-France et les régions voisines. Quels seraient le mode et l'échelle de gouvernance les plus appropriés ?

les franges franciliennes situées au-delà de la ceinture de forêts et parcs naturels. Un risque similaire de *leapfrog* économique existe à l'échelle de régions entières si l'on imagine un développement économique tendant à interconnecter Paris avec les grandes villes et espaces régionaux français (Lyon, Marseille, Toulouse, Bretagne, Nord, Alsace), en passant par dessus les territoires historiques d'organisation du système productif francilien.

## Le Bassin parisien peine à exister entre Paris et la France

La question de l'échelle de gouvernance est classique dans les grandes métropoles mondiales. Greater South East à Londres, Tri-State Area à New-York : l'organisation de systèmes interrégionaux bouscule et contraint les différents niveaux de gouvernements à s'emparer d'une échelle pour laquelle ils n'ont pas été conçus. De son côté, la Ruhr cherche à construire une politique de marketing en direction des investisseurs à l'échelle de sa région économique. La question de l'adaptation des institutions aux besoins fonctionnels des territoires pose deux problèmes : l'un classique lié à la variété des sujets et des échelles (on ne peut trouver à chaque problème son contour institutionnel spécifique), l'autre plus spéci-

(1) Frédéric Gilli est directeur délégué de la Chaire Ville de Sciences po - Centre d'études européennes.

(2) En urbanisme, le terme *leapfrog* est utilisé pour définir la suburbanisation discontinue ou en « sauts de mouton », qui « saute » les terrains vacants en périphérie pour s'installer dans des zones éloignées des centres.

Les huit régions de la Conférence des présidents de région du Bassin parisien sont :

- Basse-Normandie ;
- Bourgogne ;
- Centre ;
- Champagne-Ardenne ;
- Haute-Normandie ;
- Île-de-France ;
- Pays-de-la-Loire ;
- Picardie.

**Le *political rescaling* ou « changement d'échelle »**

La littérature anglo-saxonne sur le *political rescaling* propose une grille d'interprétation des reconfigurations contemporaines du pouvoir selon une nouvelle « économie politique des échelles ». Cette notion entend caractériser la manière dont les États expérimentent des formes inédites de régulation politique des territoires en interagissant avec de nouveaux échelons politiques, afin de trouver une réponse à l'impact de l'économie politique et de la compétitivité. Les États perdent ainsi la primauté institutionnelle et politique sur laquelle ils ont fondé leur légitimité, en Europe notamment.

De fait, le *political rescaling* ne décrit pas un simple transfert de compétences : il pose des questions politiques et sociologiques, issues des approches constructivistes et cognitives.

D'une part, « changer d'échelle » induit un changement de niveau d'intervention, mais aussi de regard sur le « problème » selon l'échelle considérée. D'autre part, les « récits » constitutifs de nouveaux « systèmes de croyance » alternatifs produits par les acteurs aux différents échelons entrent en concurrence.

Ils participent ainsi à l'apparition de nouvelles frontières de souveraineté politique légitime, qui font l'objet d'un marché politique spécifique.

Les changements d'échelle sont donc à la fois un outil stratégique permettant d'imposer un acteur de référence et un cadre d'action politique. C'est à cette aune que peuvent se comprendre les manières divergentes d'envisager la gouvernance du Bassin parisien. La fabrication des échelles politiques de référence, résultant de rapports de force et de compromis à un moment donné, constitue ainsi un enjeu, une ressource et un produit de l'action publique. Les changements d'échelle modifient les façons de produire des ressources pour l'action, du bien commun et de la régulation territoriale, ce qui contribue à interroger la nature et les fonctions de l'État d'aujourd'hui et de demain, par-delà ses évolutions formelles. S'il soulève des questions

paradigmatiques, le *political rescaling* permet de saisir l'apparition de nouveaux systèmes politiques à la recherche de traductions institutionnelles stabilisées autrement que par le discours souvent fonctionnaliste de la « gouvernance multi-niveaux ». Il est utile pour interpréter les projets actuels de réformes territoriales formulés par l'État, qui font des « métropoles » les acteurs clés de la compétitivité, et qui exigent de savoir construire une articulation pour réguler démocratiquement des territoires organisés jusqu'à présent selon d'autres échelles souveraines, économiquement et politiquement.

David Alcaud, politiste

fique au Bassin parisien et lié à la taille de l'espace concerné qui rassemble approximativement un tiers du territoire national. Une gouvernance spécifique, à l'échelle d'une éventuelle grande région, ne paraît pas envisageable. Un grand nombre de modalités sont toutefois possibles (coopération, partenariats, réseaux...) pour articuler les politiques et les investissements réalisés par les différents territoires du Bassin parisien.

Un partage de connaissance et de diagnostics, de même que la mise en commun de structures de portage de projets, semblent *a minima* nécessaires dans un territoire où le porter à connaissance des enjeux est encore largement à réaliser. Dès lors qu'il y aura des traductions opérationnelles, il s'agit de savoir quels territoires participent et comment : y a-t-il une forme de contrainte institutionnelle (par exemple pour articuler les schémas régionaux entre eux, de sorte que les schémas de service locaux soient inscrits dans des schémas cadres) ou de simples partenariats sur la base de volontariats non contraignants ? Les partenariats sont-ils ouverts à d'autres acteurs hors Bassin parisien ? Les débats en cours sur la métropole francilienne trouvent plusieurs échos à l'échelle du Bassin parisien. D'abord, la façon dont la capitale gèrera son rapport avec les franges franciliennes concerne directement le Bassin parisien. Selon que ces territoires seront ou non intégrés au système de gouvernance francilien, ils seront ou non dotés d'outils ou de capacités de peser sur les dynamiques métropolitaines auxquelles ils participent sans toutefois appartenir à la région parisienne. Ensuite, les projets d'aménagement et d'infrastructure décidés pour améliorer l'insertion de la région parisienne dans les flux nationaux, européens et mondiaux concernent le Bassin parisien : port du Havre, canal Seine-Nord et déplacement du port de Paris vers le confluent Seine-Oise, LGV Normandie, interconnexions ferrées avec Roissy, etc. Enfin, si l'on pousse le parallélisme des formes, l'initiative Paris-Métropole pourrait fortement inspirer un élargissement de l'actuelle Conférence des présidents de région du Bassin parisien (C8) depuis les seules régions (qui constitueraient le collège 1) aux départements, communautés d'agglomération et communautés urbaines (qui seraient réunis dans un second collège), ainsi qu'aux Conseils économiques et sociaux régionaux (CESR), Chambres de commerce et de métier et autres corps constitués (troisième collège). Un syndicat d'étude créant un lieu de coopération et de discussion pourrait utilement couronner le mouvement en cours depuis plusieurs années à la fois dans les conseils régionaux, les conseils économiques et sociaux (qui jouent un rôle

important dans l'animation de la réflexion sur le bassin parisien) et les préfetures. À défaut d'un gouvernement unifié sur le Bassin parisien, améliorer l'efficacité des politiques publiques sur ce territoire est nécessaire. À trop se focaliser sur les grandes métropoles, le Bassin parisien risque de se retrouver le nouveau parent pauvre de l'aménagement français : nous quittons l'ère de Paris et du désert français<sup>(3)</sup>, prenons garde à ne pas inaugurer le désert du Bassin parisien... Ce territoire doit donc être l'un des objets politiques de cohésion régionales et nationales. Mais il est également essentiel de l'appréhender comme le creuset d'une nouvelle façon de considérer les politiques de développement interrégionales. Tensions et méfiance sont historiquement vives entre l'Île-de-France et les régions voisines. Elles peuvent être l'occasion de débats nourris entre les territoires et leurs habitants. L'enjeu est évidemment que ces questions ne débouchent pas sur des oppositions stériles, mais ouvrent sur des échanges et de l'innovation sociale, territoriale, voire se concrétisent dans des innovations industrielles. Les sujets de débats sur le Bassin parisien ne manquent pas. Ceux liés pour l'essentiel à la présence de Paris renvoient à la question de l'extension de la région urbaine et de ses franges et interpellent les opportunités et modalités d'existence des villes situées à une heure de la capitale. D'autres sont associés à la présence dans les territoires du Bassin parisien des mêmes groupes industriels, des mêmes secteurs d'activité et des mêmes filières : pour différentes qu'elles soient, les zones d'emplois sont présentes sur les mêmes enjeux technologiques et les mêmes cycles économiques.

**Questions territoriales : gouverner une métropole interrégionale**

Les spécificités de l'Île-de-France l'ont conduit à se doter d'un système institutionnel exceptionnel. Les débordements actuels de la métropole sur les régions voisines posent la question des outils susceptibles de gérer les mêmes enjeux à l'échelle interrégionale. Depuis 2003, la Picardie et la SNCF ont étendu la Carte orange au Nord, hors d'Île-de-France, pour servir les dizaines de milliers de Picards venant travailler tous les jours en Île-de-France. La démarche est intéressante mais les outils de maîtrise foncière et les schémas de service manquent toujours pour permettre aux élus locaux de répondre aux besoins croissants de logement et de déplacement. C'est le cas dans tous les territoires des franges, jusqu'en Bour-

(3) Jean-François GRAVIER, *Paris et le désert français*, Le Portulan. Paris, 1947.



gogne, où les élus locaux voient augmenter la demande d'équipements et de services de proximité pour des populations nouvelles, directement issues de l'aire d'influence de l'Île-de-France. Ces besoins sont territorialisés et peuvent être appréhendés dans le cadre de politiques de partenariat traditionnelles : coopération interrégionale, extensions de services, etc. L'exemple précédent de la SNCF en Picardie le prouve. Mais la problématique des franges concerne aussi les modalités d'intégration et de participation de ces territoires aux réflexions sur l'avenir de la métropole parisienne : dans le cadre de l'élaboration du dernier Sdrif, les avis des départements et territoires limitrophes d'Île-de-France ont été pris en compte. Il est toutefois regrettable que les maires des grandes agglomérations entourant l'Île-de-France (et faisant pleinement partie de son fonctionnement métropolitain) ne soient pas invités dans Paris-Métropole.

### Réconcilier les réseaux économiques et les territoires

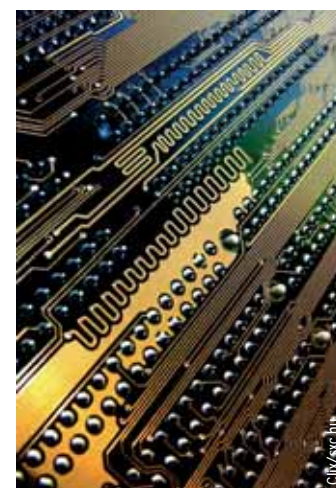
Les questions de gouvernance renvoient également aux enjeux de développement : si les coopérations se multiplient entre Paris et les grandes villes françaises (en particulier pour ce qui est de la recherche), l'organisation des filières industrielles parisiennes se fait à l'échelle du Bassin parisien, qui demeure la région économique de Paris. La carte de l'implantation des groupes internationaux en témoigne année après année, en dépit des transformations profondes à la fois du tissu et de l'organisation de ces groupes. La coopération économique peut prendre la forme d'une politique économique coordonnée entre agences régionales ou locales de développement. C'est le cas de la politique de communication menée à l'échelle de la Ruhr par l'ensemble des métropoles de cette région de plus de dix millions d'habitants. Plus sûrement, elle passe par le biais de pôles de compétitivité interrégionaux et se traduit par la conclusion de partenariats *ad-hoc*, ou de coopérations renforcées. Le cadre de la C8 est donc un référent mais ne constitue pas un passage obligé systématique pour toute opération à l'échelle du Bassin parisien. Celui-ci est un cadre fondamental pour partager les enjeux et les questions. Il permet la création d'un socle de connaissances partagées sur lequel élaborer et inscrire les schémas collectifs de base et construire un cadre global dans lequel chacun inscrira ses propres actions et politiques régionales. Reste ensuite à développer les coopérations bilatérales ou multilatérales selon les occasions, y compris avec une ouverture à d'autres territoires hors du Bassin parisien. Deux écueils sont

alors à éviter : la constitution de réseaux en *Donuts*, regroupant par exemple les villes du Bassin parisien sauf Paris, ou la constitution de réseaux exclusifs qui se ferment aux possibilités de coopération avec des activités présentes dans des régions voisines ou plus éloignées.

### De la C8 à un syndicat d'étude ?

Les échelles d'intervention sont nécessairement multiples. Elles impliquent à la fois des acteurs intervenant à plusieurs échelles et des problèmes d'emboîtements territoriaux. Ce qui appelle des institutions modulables en fonction des sujets. Les réseaux de contrats dans lesquels ces partenariats s'inscrivent ne passent pas systématiquement par Paris. Ils ne doivent pas non plus considérer la présence de Paris comme un problème. L'enjeu clef pour un développement harmonieux du Bassin parisien est de parvenir à articuler les politiques de développement et les politiques territoriales non seulement en se servant des différents atouts proposés par chacune des facettes du territoire Bassin parisien (logique économiste qui ouvre sur des mises en concurrence, etc.), mais aussi en considérant l'atout que représente l'existence simultanée de toutes ces facettes autour de la table. Éviter de mener des politiques de développement concurrentes entre les grandes villes du Bassin parisien pour veiller à la répartition des cartes entre les territoires serait déjà le signe d'une meilleure concertation entre les villes. Mais, d'une part, il paraît délicat d'interdire à une ville de miser sur ses atouts potentiels au motif qu'une autre ville du Bassin parisien s'est déjà positionnée sur le créneau. D'autre part, il s'agit de se départir d'une posture considérant que le développement d'un territoire tient à sa capacité de mettre à disposition de multiples avantages complémentaires. L'alternative est de construire un territoire dont la richesse viendrait en partie de la mobilisation de l'ensemble des territoires qui composent le Bassin parisien pour permettre à chacun de bénéficier des ressources et réseaux des autres partenaires. En s'appuyant sur la densité des relations industrielles qui existent entre les territoires qui le composent, l'enjeu est de permettre au Bassin parisien de passer d'une logique de complémentarité des offres territoriales à une logique de co-développement des territoires. Cela suppose toutefois la formalisation d'un cadre de collaboration et d'échanges réguliers afin de créer une communauté d'intérêts et de destins entre les habitants, les politiques et l'ensemble des acteurs de cette grande région. À nouveau, on pourrait en appeler pour cela à la création d'un syndicat d'étude « Bassin parisien - Ville mondiale ».

L'entreprise japonaise Shiseido international France est installée près d'Orléans, dans le pôle de compétitivité de Cosmetic Valley.



Des composants électroniques aux réseaux : l'alliance de la haute technologie et des savoirs.



## Interview

Fabien Mesclier est secrétaire exécutif de la commission Arc Atlantique.

Cette commission a pour objectif principal de faire valoir auprès de l'Union européenne les spécificités territoriales de la façade atlantique, et les particularités de chaque région membre. Composée de 27 régions, de l'Écosse à l'Andalousie, elle concerne 60 millions de personnes, soit 12 % de la population européenne. L'Arc Atlantique couvre une large bande côtière de l'Union européenne qui couvre 2 500 km (lire carte ci-contre).

La commission Arc Atlantique dépend juridiquement de la Conférence des régions périphériques maritimes (CRPM) : une association loi 1901 financée à 90 % par les cotisations de ses régions membres et à 10 % par sa participation à des projets financés par des fonds européens. Cette relative indépendance permet à la CRPM et à la commission Arc Atlantique d'intervenir librement dans le débat européen et d'y représenter les intérêts des autorités régionales et locales. Cette organisation constitue une piste intéressante pour la gouvernance du Bassin parisien.

# L'Arc Atlantique : une piste pour la gouvernance du Bassin parisien

Les Cahiers – Pourquoi cette coopération interrégionale des régions de la façade atlantique européenne ?

**Fabien Mesclier** – La commission Arc Atlantique, créée en 1989, est l'une des six commissions géographiques de la Conférence des régions périphériques maritimes d'Europe<sup>(1)</sup> (CRPM). C'est à l'occasion de l'assemblée générale de la CRPM, réunie à Faro, que les élus des régions atlantiques ont décidé de renforcer leur coopération pour répondre plus efficacement à leurs défis.

Plusieurs éléments ont motivé cette coopération. Tout d'abord, un contexte géopolitique, et en évolution depuis la création de la CRPM en 1973, avec notamment l'ouverture de l'Union européenne (adhésion de l'Espagne et du Portugal en 1986). La mise en œuvre progressive du marché unique fait craindre aux régions atlantiques le renforcement des inégalités par rapport au centre de l'Europe. Mais, l'Acte unique donne lieu à l'élaboration du Paquet Delors I qui établit les bases de la politique de cohésion et des fonds structurels, pour atteindre l'objectif de cohésion économique et sociale. Puis, l'impact de cette évolution sur les défis qui affectent spécifiquement les régions atlantiques, parmi lesquels la réalisation d'infrastructures et de moyens de communication, la promotion de projets industriels pour valoriser notamment les ports et les zones intérieures, le renforcement de la recherche et de la formation, la mise en valeur du potentiel touristique ou le développement de mesures de protection de l'environnement.

L. C. – Comment s'organise la commission Arc Atlantique ?

F. M. – La commission Arc Atlantique dispose de sa propre structure institutionnelle qui se compose ainsi :

- une assemblée générale, regroupant les 27 régions membres, qui se réunit une fois par an et adopte par vote les orientations du réseau ;
- un bureau exécutif, dont les membres sont élus pour deux ans, qui se réunit au moins deux fois par an. Il oriente et coordonne les activités de la commission Arc Atlantique ;
- un secrétariat exécutif qui est en charge de l'animation et de la coordination du réseau. Basé à Rennes, il assure le suivi technique des dossiers et représente la commission Arc Atlantique auprès des institutions européennes ;

- des groupes de travail, pérennes ou *ad-hoc*, qui offrent un cadre privilégié pour échanger sur les bonnes pratiques, définir des positions communes et développer des projets de coopération en y associant des villes, des socio-professionnels, des universités, etc. au sein de l'espace atlantique sur des thématiques prioritaires telles que les transports, la pêche, l'innovation, etc.

L. C. – Quels sont les champs de compétences de l'association ?

F. M. – Ils sont de deux ordres :

- encourager les partenariats et la coopération entre les régions membres du réseau par l'échange d'expériences et de savoir-faire dans le cadre de groupes de travail (pêche, transport, recherche et maritime, environnement, changement climatique, etc.), et par le développement de projets de coopération sur des thématiques d'intérêt pour les régions, favorisés par les différents programmes de l'UE (Interreg, 7<sup>e</sup> PCRD<sup>(2)</sup>, Life+, Espon, etc.).
- être une force de proposition auprès des institutions européennes et des États membres : La commission Arc Atlantique (CAA) mène une action de lobby en amont de l'élaboration des politiques européennes. Elle se mobilise tout particulièrement pour défendre une politique de cohésion ambitieuse et destinée à l'ensemble des régions européennes, notamment dans son volet coopération. Les groupes de travail lui permettent également de faire entendre sa voix dans les débats sur la politique commune de la pêche, des réseaux trans-européens de transport, ou encore la politique maritime intégrée, etc.

L. C. – Vous arrive-t-il d'intervenir pour des actions qui ne concernent qu'une partie des régions de l'Arc Atlantique ?

F. M. – Oui. Tout dépend des spécificités des régions membres (par exemple, certaines ne disposent pas d'une activité de pêche) et de l'intérêt des régions à s'impliquer sur telle ou telle thématique. Récemment, un groupe de travail piloté par l'Aquitaine a élaboré un projet sur la gestion intégrée des zones côtières. Bien que n'impliquant qu'une petite partie des régions membres, la CAA s'est fortement mobilisée pour appuyer ce projet car c'est une thématique prioritaire pour l'Arc Atlantique.

(1) La CRPM regroupe aujourd'hui 160 régions membres et s'organise en bassins maritimes. Cf [www.crpm.org](http://www.crpm.org).

(2) Programme cadre recherche et développement (PCRD).

L. C. – **Quelles difficultés rencontrez-vous ?**

F. M. – Une des principales difficultés à surmonter est la différence de compétences et de budget dévolus aux autorités régionales dans les cinq pays de l'Arc Atlantique. En effet, il est, parfois complexe de concilier les intérêts des communautés autonomes espagnoles, dont les compétences sont très étendues, avec ceux des régions portugaises, issues d'un processus de déconcentration et placées sous l'autorité directe de l'État. De par sa taille, l'espace atlantique est un espace hétérogène en termes de territoires et d'activités. La coopération a justement pour objet de permettre aux régions de travailler sur des sujets qui les rapprochent. Cela explique le fort accent mis sur les questions maritimes (transport, sécurité maritime, énergie marine, recherche et innovation, etc.).

L. C. – **Quel bilan tirez-vous du Schéma de développement de l'espace atlantique (SDEA) ?**

F. M. – Cet exercice de prospective a permis de mettre en valeur les priorités des régions en matière de coopération. Le SDEA a également identifié des sous-espaces de projet, à l'échelle interrégionale et transfrontalière, au sein desquels des coopérations plus ambitieuses pourraient être développées : c'est, par exemple, le cas de l'espace Norte Portugal-Galice ou de l'espace Nord-Ouest français (Bretagne-Pays-de-la-Loire-Normandie). Les conclusions du SDEA ont largement inspiré le contenu du programme de coopération transnationale Espace Atlantique 2007-2013 (Interreg). En revanche, on peut regretter un manque de volontarisme, notamment de la part des États et de l'Union européenne. De ce fait, certaines des recommandations concernant notamment les sous-espaces de projet ne sont pas traduites en actions concrètes.

L. C. – **Quelles perspectives, quels enjeux pour les régions de l'Arc Atlantique dans une Union européenne qui tend à s'élargir vers l'Est ?**

F. M. – Lors de la création de la commission Arc Atlantique il y a vingt ans, l'objectif était effectivement d'éviter une marginalisation des régions situées à la périphérie de l'Union européenne et de promouvoir leur rôle en son sein. Cette action a porté ses fruits puisque les programmes de coopération successifs ont permis de renforcer la capacité d'initiative des régions, de développer les réseaux d'acteurs, des projets, des expérimentations et, par là-même, de traduire concrètement le principe de subsidiarité. Désormais, face à de nouveaux enjeux tels que le changement climatique, l'accessibilité,

les énergies marines, etc., l'objectif est de tirer profit au mieux des ressources des régions atlantiques. Cela implique de développer une politique de coopération territoriale plus ambitieuse pour cet espace, reposant sur :

- une approche des besoins spécifiques des territoires atlantiques qui ne se restreint pas à calquer les grands objectifs européens en matière de compétitivité (Stratégie de Lisbonne) ou de développement durable (Göteborg) ;
- sur une gouvernance renouvelée, multisectorielle et multi-niveaux basée sur un partenariat fort entre l'Union européenne, les États membres, les régions et les villes dans l'élaboration des objectifs, mais également dans la mise en œuvre des actions ;
- une concentration des moyens et des projets stratégiques qui contribuent à l'aménagement du territoire.

Cette nouvelle approche de la coopération existe déjà à l'échelle européenne avec notamment la stratégie pour la mer Baltique mise en œuvre à titre expérimental par la Commission européenne. La commission Arc Atlantique se mobilise pour appliquer ce modèle à l'échelle atlantique en appelant à la mise en œuvre d'une stratégie pour l'Arc Atlantique.

Propos recueillis par Florian Soulard

**Les régions membres de la commission Arc Atlantique**



La commission Arc Atlantique fait entendre sa voix sur la politique commune de la pêche.

*« Les élus des régions atlantiques ont décidé de renforcer leur coopération pour répondre plus efficacement à leurs défis. »*

# Gérer durablement les ressources : l'exemple des granulats

Ludovic Faytre  
IAU île-de-France



Dans le Bassin parisien, la gestion des ressources en matériaux de carrières s'inscrit dans une dimension interrégionale large.

La question des ressources en matériaux est généralement appréhendée dans une dimension locale ou départementale à travers leur exploitation ou encore le réaménagement des sites d'extraction. De surcroît, le caractère pondéreux des matériaux de carrières limite, pour des raisons économiques, le transport sur de longues distances et privilégie le principe de proximité entre lieu de production et de consommation. Cependant, à l'échelle du Bassin parisien, la structure de l'approvisionnement, l'ajustement de l'offre et de la demande depuis plusieurs décennies – à l'origine de déséquilibres entre sous-bassins de production et de consommation –, et les conséquences en termes de logistique, placent les enjeux dans une dimension interrégionale large.

## Un bassin de la Seine très consommateur de granulats

À l'échelle du seul bassin de la Seine<sup>(1)</sup>, la production de granulats naturels s'élève à environ 41 millions de tonnes (Mt) en 2007. Si les différentes régions présentent des spécificités liées pour l'essentiel au contexte géologique, cette production se caractérise par la prédominance des granulats d'origine alluvionnaire (environ 60 % de la production totale). La qualité technique de ces matériaux, leur accessibilité, mais aussi les facilités de transport existant entre les pôles de production et de consommation (historiquement développés le long de la voie d'eau) ont largement favorisé l'emploi de cette

La gestion des ressources naturelles est au cœur des enjeux du développement durable. Indispensables à l'essor économique, leur exploitation et leur consommation sont souvent exposées à des problématiques d'épuisement et à des conflits d'usage ou d'intérêts. Pour les granulats utilisés dans la construction et les travaux publics, les évolutions attendues pour les approvisionnements à moyen terme auront des conséquences sur toute la filière dans le Bassin parisien.

ressource. Ces sables et graviers alluvionnaires, les plus exploités, sont aussi les plus menacés de pénurie au regard des volumes extraits et de l'exiguïté des gisements limités aux principales plaines alluviales. Ainsi, leur part dans la production totale du bassin de Seine enregistre une baisse régulière depuis une dizaine d'années, d'environ 10 points, au profit des granulats calcaires et éruptifs. Cela résulte de :

- la plus grande prise en compte de la sensibilité environnementale des vallées alluviales qui connaissent une évolution rapide sous la pression conjuguée de l'urbanisation, de l'exploitation des matériaux ou des pratiques culturelles... Fortes consommatrices d'espaces, les carrières alluvionnaires suscitent des conflits d'intérêts avec les autres formes d'occupation des sols et leur implantation tend à y être rejetée ;
- l'accroissement des contraintes et servitudes environnementales limitant l'accès aux gisements (Natura 2000, prescriptions des Schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux (Sdage), contraintes des schémas départementaux des carrières...);
- l'engagement progressif de politiques de gestion rationnelle d'une ressource non renouvelable qui privilégie la meilleure adéquation qualité/usage.

(1) Dans cette approche, le bassin de la Seine est considéré dans sa dimension géographique et géologique ; il comprend les régions d'Île-de-France, de Haute-Normandie et les départements de l'Yonne (Bourgogne), de l'Oise et de l'Aisne (Picardie), de l'Aube et de la Marne (Champagne-Ardenne).

## Une Île-de-France de plus en plus dépendante

Au sein du Bassin parisien, l'Île-de-France s'inscrit dans une situation atypique. Structurellement déficitaire, la région importe une part élevée de sa consommation pour couvrir ses besoins en matériaux. Alors qu'elle consomme annuellement environ 30 Mt de granulats (moyenne 2003-2008), l'Île-de-France ne produit que 16 à 18 Mt dont près de 5 Mt issus du recyclage. Pour satisfaire sa demande, notamment en granulats alluvionnaires, l'Île-de-France fait largement appel à l'importation depuis les départements et régions limitrophes, ces importations représentant aujourd'hui l'essentiel des flux interrégionaux à l'échelle du Bassin parisien. Cette dépendance tend à s'accroître. Elle atteint 46 % en 2008 contre 41 % en 2000 et 37 % en 1986. La nature et la provenance des approvisionnements extérieurs ont également évolué aux cours de ces deux dernières décennies. La baisse de la production francilienne, liée en particulier aux difficultés d'accès à la ressource et à la pression exercée sur l'exploitation des matériaux alluvionnaires, a été essentiellement compensée par des apports de matériaux calcaires provenant du Nord-Pas-de-Calais, de la Belgique et de la Champagne (2,1 Mt en 2007). Cet éloignement des sources d'approvisionnement s'est traduit par environ 280 millions de tonnes kilométriques par an, essentiellement au profit du transport routier.

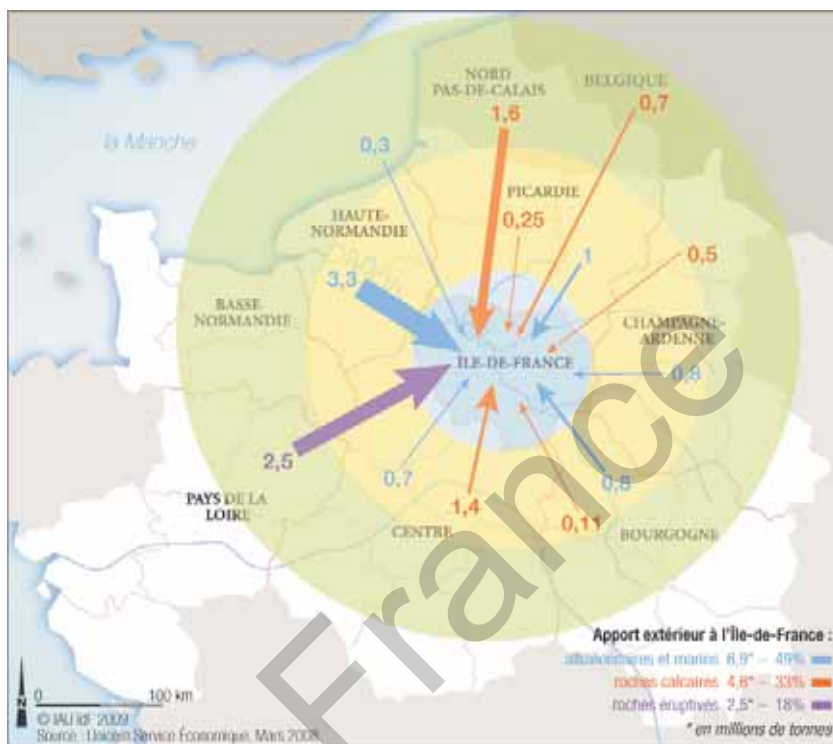
## De forts enjeux logistiques

Le transport des quelques 130 à 140 Mt de granulats consommés annuellement dans le Bassin parisien représente un enjeu important. La plus grande part de la production est transportée par la route, généralement sur des trajets assez courts, mais avec de fortes incidences environnementales (consommation de carburants, pollutions, usures des voies, nuisances...). L'utilisation de la voie ferrée et de la voie d'eau réduit ces inconvénients. L'agglomération parisienne, confrontée à une saturation du trafic routier, s'appuie largement sur ces modes de transport. Si le fer ne représente aujourd'hui qu'une faible part des tonnages transportés, en revanche, la voie d'eau contribue de façon significative (environ 30 %) à l'approvisionnement des besoins franciliens. Les 8 à 10 Mt ainsi transportées chaque année évitent environ 400 000 trajets de camions.

## Des changements inéluctables

La diminution progressive des extractions alluvionnaires imposera un transfert vers d'autres ressources – matériaux régionaux, mais aussi roches massives provenant des régions du Bassin parisien ou limitrophes, ou granulats

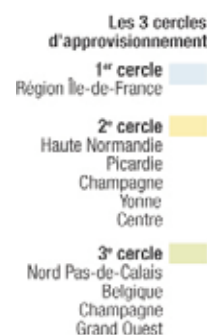
## L'Île-de-France au cœur des flux de matériaux



En 2007, la consommation de l'Île-de-France – 31,6 Mt – est satisfaite à 55 % à partir de sa production régionale (1<sup>er</sup> cercle) et 45 % par des apports extérieurs (28 % en provenance du 2<sup>e</sup> cercle et 17 % du 3<sup>e</sup>).

marins – pour permettre la poursuite des approvisionnements nécessaires au développement des territoires. Déjà engagée en Île-de-France, cette diversification concernera rapidement les autres régions et départements dont la production est essentiellement alluvionnaire (Haute-Normandie, Picardie, Yonne...). Elle aura aussi des conséquences économiques avec l'augmentation prévisible du coût des matériaux et donc des ouvrages ainsi que des implications sociales et environnementales avec l'évolution des modes d'extraction et l'impact du transport. Des tensions pourraient s'exprimer autour des exportations vers l'Île-de-France. Les départements qui contribuent à l'approvisionnement du marché francilien en matériaux alluvionnaires, revendiquent aujourd'hui des objectifs de gestion durable de leurs gisements et de protection des vallées et des zones humides. Certains expriment déjà, dans le cadre de la révision des schémas départementaux des carrières, des intentions de préserver leurs ressources et de limiter les exportations vers la région Île-de-France.

Ces tendances s'inscrivent dans un contexte de demande accrue en matériaux, notamment en Île-de-France. Le souhait d'une reprise de la construction, exprimé par le projet de Sdrif<sup>(2)</sup> pourrait augmenter les besoins d'environ 10 %



(2) Schéma directeur de la région Île-de-France, adopté en septembre 2008 par le conseil régional.

Le transport fluvial achemine 8 à 10 millions de tonnes de granulats par an en Île-de-France, évitant ainsi 400 000 camions sur les routes.



J.-C. Patachini/Adna Images/IAU rdf



N. Flusier/IAU rdf

Une meilleure gestion des ressources ainsi que leur diversification sont nécessaires pour éviter la pénurie de matériaux.

à 15 %. Le projet très volontariste du Grand Paris porté par l'État pourrait accroître plus sensiblement encore (de 25 % à 30 %) la demande. Ainsi, les déséquilibres déjà observés pourraient s'aggraver et s'étendre.

Dès lors, l'Île-de-France et le Bassin parisien doivent se préparer à moyen terme à de profonds changements dans leur mode d'approvisionnement. Des solutions sont à rechercher alors que des risques de pénurie sur certains marchés consommateurs sont aujourd'hui évoqués. Les réflexions portent à la fois sur la meilleure gestion des ressources, leurs diversifications et les enjeux logistiques.

#### Gestion rationnelle et diversification des ressources

Compte tenu de leur qualité, les granulats alluvionnaires doivent être réservés aux usages spécifiques où ils restent encore indispensables. Le contexte géologique du Bassin parisien permet de disposer d'une grande diversité de matériaux naturels susceptibles d'être utilisés dans le domaine des travaux publics et du génie civil et dont il convient de promouvoir l'utilisation. La diminution de la part des granulats alluvionnaires et l'utilisation accrue des matériaux alternatifs sont intimement liées à un changement des habitudes de construction, notamment au niveau de la conception et de la réalisation des équipements publics. Les prescripteurs publics ont, dans ce domaine, un rôle exemplaire à jouer. Les granulats recyclés constituent une ressource renouvelable dans les zones urbaines denses. L'existence de cette filière, lorsqu'elle satisfait aux spécifications géotechniques nécessaires à leur réemploi et aux exigences réglementaires de protection de l'environnement répond dans des proportions significatives aux besoins. En Île-de-France, les granulats issus du recyclage (produits de démolition, Miom<sup>(3)</sup>...) ont connu un essor sans précédent en passant de 1 Mt en 1988 à 5 Mt en 2008. Enfin, et même si elle reste marginale au regard des besoins et dédiée à des marchés spécifiques (construction individuelle), l'utilisation de ressources alternatives comme le bois ou la brique mérite d'être encouragée.

#### Le développement des granulats marins

Les granulats marins localisés en baie de Seine constituent une bonne alternative technique et économique aux granulats alluvionnaires terrestres et présentent des réserves très importantes. En s'appuyant sur le réseau fluvial, l'exploitation de cette ressource répond également aux enjeux logistiques de l'approvisionnement des pôles de consommation que constituent la vallée de la Seine et de l'agglomération parisienne. L'exploitation industrielle des granulats

marins soulève toutefois de forts conflits d'usage et d'intérêts avec les utilisateurs du domaine maritime, notamment les acteurs de la pêche. Elle doit aussi prendre en compte la grande sensibilité du milieu et de forts enjeux environnementaux. Outre l'expression d'une volonté politique affirmée, le développement de la production, souhaité depuis de nombreuses années, passe aujourd'hui par la poursuite de la concertation entre les parties prenantes et par l'exigence d'études d'impact environnementales approfondies.

#### Vers un schéma logistique d'approvisionnement

Compte tenu de l'importance des volumes en jeu, le transfert des ressources en roches massives provenant de gisements du Bassin parisien ou les régions limitrophes doit s'accompagner d'une réflexion logistique. Pour éviter le recours au transport routier sur de longues distances, très pénalisant au plan économique et environnemental, une réflexion sur un schéma logistique d'approvisionnement privilégiant les transports massiques (fluvial et ferroviaire) doit être engagée. Une organisation autour de vastes plates-formes multimodales, favorisant la voie d'eau et la voie ferrée est nécessaire pour permettre la distribution de matériaux vers les installations de traitement. En reliant par voie fluviale le nord de la France et la Belgique, très riches en granulats calcaires, le projet de canal Seine-Nord constitue l'un des axes privilégiés de ce schéma logistique. Sa réalisation à moyenne échéance (2020) facilitera l'approvisionnement du marché francilien, mais aussi à plus long terme, de toutes les régions limitrophes disposant d'un réseau fluvial développé. Le déploiement du fret ferroviaire, aujourd'hui limité par des questions de coûts économique, de disponibilité de sillons, de manque de sites d'extraction embranchés doit aussi être engagé.

Ainsi, la mise en œuvre de ces pistes d'actions et de réflexions, qui faisaient déjà l'objet de recommandations dans le Schéma interrégional d'approvisionnement du Bassin parisien en matériaux de construction à l'horizon 2015<sup>(4)</sup> doit permettre d'envisager la gestion des ressources en granulats dans la double perspective d'une nécessaire solidarité interrégionale et d'un développement durable (transports, énergie, pollution). Ces dimensions sont à prendre en compte pour le développement et l'urbanisation des régions du Bassin parisien.

(3) Mâchefers d'incinération d'ordures ménagères.

(4) Dès 1994, le Contrat de plan interrégional du Bassin parisien (1994-1998) avait engagé la réalisation d'un « Schéma interrégional d'approvisionnement du Bassin parisien en matériaux de construction à l'horizon 2015 » afin de dégager des solutions durables garantissant l'accès à des matières premières de qualité et à coût compétitif.

# Le Bassin parisien au carrefour du changement climatique

Christian Thibault  
IAU île-de-France



Les agglomérations doivent réduire leur vulnérabilité face aux risques d'inondation.

**L**e climat conditionne toutes nos activités et les équilibres vitaux, chaque événement météorologique nous le rappelle. Les experts considèrent que la modification du climat peut encore être limitée, mais ne peut plus être évitée. Le Bassin parisien et ses habitants ne seront pas épargnés. Les réponses sont à envisager à la fois en stratégies d'atténuation (limitation/stockage des émissions de gaz à effet de serre) et en stratégies d'adaptation (préservation des ressources, recherche de ressources alternatives, prévention des risques naturels et technologiques, nouvelles organisations, nouveaux usages). Ces stratégies visent la «robustesse» de l'aménagement et de l'économie face aux enjeux environnementaux, en particulier l'accélération du changement climatique.

## Une organisation urbaine à rendre plus robuste

Le Bassin parisien assume une responsabilité par son territoire et ses habitants fortement émetteurs de gaz à effet de serre, directement ou indirectement. En effet, il concentre 42 % de la population française (2006) et 48 % du PIB (2007) sur 35 % du territoire métropolitain<sup>(1)</sup>. C'est une des régions les plus développées du monde, pleinement concernée par la nécessité de réduire par quatre les émissions à l'horizon 2050. La lutte contre ces émissions est aussi justifiée par la qualité de l'air, encore préoccupante pour certains polluants, dont les concentrations et les effets pourraient être aggravés par

Le Bassin parisien assume une responsabilité en matière d'émissions de gaz à effet de serre. Il doit se préparer et s'adapter au changement climatique. Il doit réduire à la fois ses impacts et sa vulnérabilité. Ses ressources naturelles et humaines constituent des atouts importants. Cet article met l'accent sur la fonctionnalité des écosystèmes, urbains, agricoles et naturels à l'aune des défis.

le changement climatique, par exemple l'ozone. Il s'agit d'une pollution secondaire à très longue distance : le Bassin parisien, carrefour de masses d'air, est soumis aux pollutions en provenance des grandes aires urbaines de l'Europe du Nord. Outre ses effets sur la santé humaine (irritations et maladies respiratoires), l'ozone a un impact négatif sur la végétation : au cours des dix dernières années, l'Inra a constaté des pertes potentielles de rendement sur céréales de 5 % à 10 %, allant localement jusqu'à 25 %.

L'éparpillement des populations et des emplois fait exploser les navettes domicile-travail, sans oublier le temps perdu et l'impact sur le budget des ménages. Il s'agit de contenir l'étalement urbain, tout en optimisant les transports de personnes et de marchandises, en accroissant notablement la part dévolue au fer et à la voie d'eau. Il va aussi être impératif de construire des bâtiments, des équipements et des infrastructures plus résistants (retrait-gonflement des argiles, fortes chaleurs, tempêtes, submersion...) et de limiter la construction dans les zones soumises à de forts aléas. Le système urbain à promouvoir est un réseau de métropoles régionales compactes, relayées par une armature urbaine hiérarchisée en milieu rural. Cette organisation urbaine permet d'optimiser l'accès aux services tout en ménageant l'espace et les ressources naturelles. Mais le chan-

(1) Ces chiffres concernent la totalité des huit régions du Bassin parisien.

Face aux pollutions et aux besoins énergétiques, des stratégies d'atténuation et d'adaptation sont indispensables.



J.-C. Pallatium/Urba Images/AU idf

Le changement climatique va constituer un nouveau défi pour les grosses agglomérations, sous deux angles : leurs impacts sur le milieu (déviations forcées des continuités écologiques, notamment fluviales ; concentration des rejets ; approvisionnement et logistique, etc.) et leur vulnérabilité (risque majeur d'inondation, canicule, etc.). L'agglomération parisienne, dont la taille est une des spécificités du Bassin parisien, est concernée au premier chef. Un des signes les plus tangibles du changement climatique dans le Bassin parisien est l'élévation de la moyenne des températures minimales liée à l'accroissement des îlots de chaleur urbains. Les effets de l'agglomération parisienne se font ainsi sentir jusque dans les Yvelines, le Val-d'Oise et l'Oise. Il est donc crucial de maintenir un réseau et une masse critique d'espaces ouverts (espaces verts, surfaces en eau, réseaux de larges avenues plantées) jusqu'au cœur des agglomérations, en capacité d'apporter les services écologiques indispensables et une certaine régulation d'ensemble. Ces questions interrogent la répartition du développement urbain dans le Bassin parisien, en jouant davantage sur les complémentarités territoriales, tout en restant attentif aux modes de transport et à l'étalement urbain. Le changement climatique pose aussi la nécessité de faire face conjointement aux inégalités territoriales environnementales et sociales (carences en ressources, exposition aux nuisances et aux risques).

### Des écosystèmes offrant une certaine capacité de résistance et d'adaptation

L'eau, pourtant abondante et assez bien répartie dans le Bassin parisien, qui englobe le bassin de la Seine et une partie du bassin de la Loire, est toujours un élément limitant. La quantité de la ressource n'est d'ores et déjà plus assurée partout. L'irrigation agricole en développement pourrait engendrer des conflits d'usage avec l'alimentation en eau potable et avec la préservation des milieux aquatiques. Seules les régions nord et est du Bassin parisien seraient épargnées par ce déficit qui devient chronique. Les projets d'urbanisation devront de plus en plus se préoccuper des

capacités du milieu naturel. Malgré les progrès réalisés, la qualité des masses d'eau du Bassin parisien est très loin du « bon état écologique » (entre 15 % et 30 % seulement satisfont cet objectif européen), et le changement climatique serait un facteur aggravant. Les processus biogéochimiques, le régime des précipitations et le débit des cours d'eau (crues plus importantes en hiver, étiages plus sévères en été) vont être modifiés et le niveau des océans va s'élever. Les risques liés à l'érosion côtière vont s'intensifier et les sites estuariens seront ennoyés avec des intrusions salines plus prononcées. La qualité des eaux souterraines aussi est menacée, ce qui est critique car la pollution y est captive.

Par leur richesse naturelle, les sols du Bassin parisien constituent un atout pour l'atténuation et l'adaptation au changement climatique : puits de carbone, supports d'espaces agricoles, forestiers et naturels dont les fonctionnalités devront être garanties et valorisées.

Une des principales clés pour la biodiversité est de garantir la fonctionnalité de réseaux verts et bleus pour permettre les déplacements de la faune et de la flore dans toutes les directions, notamment sud-nord mais aussi ouest-est ; c'est la recomposition permanente du carrefour biogéographique du Bassin parisien qui est en jeu. Tous les espaces sont concernés, jusqu'au cœur des agglomérations. Ces trames vertes et bleues sont, en effet, le support de services multiples et non substituables (biodiversité, paysage, aménités, prévention des risques naturels et des canicules), mais elles ne peuvent pas être figées, encore moins dans un contexte de changement climatique. Arrêter l'érosion de la biodiversité dans le Bassin parisien impliquerait de reconquérir le grand corridor écologique du fleuve Seine, d'enrayer la tendance à la fragmentation des espaces ouverts par l'urbanisation et par les infrastructures, et de rétablir des continuités. Les milieux naturels de marges ou de marches (têtes de bassins versants, limites d'aires de répartition des espèces) méritent une attention particulière car ce sont des creusets de biodiversité.

Un des atouts et une des responsabilités du Bassin parisien est le maintien en capacité de production d'un des principaux bassins céréaliers du monde, dans un contexte général de perte de terres cultivables et de chute de production. Les céréales constituent une source durable de protéines et, si la céréaliculture du Bassin parisien a une tradition d'exportation, elle pourrait largement contribuer aussi à l'alimentation locale. Le blé est la culture reine des grandes plaines et plateaux du Bassin parisien et les évolutions climatiques devraient encore renforcer son hégémonie. Un autre avantage de



Christophe Libert/svc.hu

La céréaliculture souvent destinée à l'exportation pourrait aussi contribuer à l'alimentation locale. Elle devra relever le défi de l'adaptation.



cette culture est de ne pas requérir d'irrigation. Mais la durabilité des systèmes de grande culture nécessitera de les désintensifier, en réduisant les intrants et les pesticides, et en laissant plus de place à la biodiversité. Des pratiques culturales favorisant le stockage de matière organique dans les sols contribueront au maintien de leur fertilité et à leur stabilité contre l'érosion.

Cependant, une diversité de systèmes de production est nécessaire et rend moins vulnérable. L'agriculture pourrait avoir à faire face à de nouvelles « mauvaises herbes » et à de nouveaux ravageurs et maladies. Le Bassin parisien comprend aussi d'importantes régions de polyculture-élevage. Le maillage bocager et le chevelu hydrographique devront y être préservés et redéveloppés, afin de pouvoir maintenir les prairies. Les anciennes variétés locales de plantes cultivées et d'animaux d'élevage représentent un potentiel d'adaptation à explorer. Un champ d'action concomitant est le (re)développement des filières de circuits courts pour tous les produits agricoles et horticoles. L'extension du vignoble pourrait concerner quasiment tout le Bassin parisien.

Les cycles forestiers séculaires posent bien le problème critique de vitesse d'adaptation et d'évolution. On peut sérieusement redouter le dépérissement d'essences aujourd'hui très présentes comme le hêtre ou le chêne pédonculé, la remontée de certains ravageurs, et aussi les dégâts des tempêtes et des feux de forêts. Il faudra plus que jamais rechercher la bonne adaptation des peuplements aux stations. La régénération naturelle, avec des arbres issus de semis en place, moins sensibles aux aléas climatiques – notamment aux tempêtes – que les arbres transplantés, est à privilégier. Des peuplements forestiers diversifiés résistent mieux que des peuplements monospécifiques. Le fait de ne plus s'obstiner à reboiser certains milieux marginaux (coteaux calcaires, zones humides...) pourra être une chance pour la biodiversité. L'augmentation du dioxyde de carbone dans l'atmosphère devrait doper la croissance des arbres, ce qui se mesure déjà. Ce sont essentiellement les forêts du nord-est du Bassin parisien qui pourront en bénéficier, car cet accroissement serait contrecarré par la répétition des sécheresses et canicules.

Le Bassin parisien, par rapport à d'autres régions du globe, pourra opposer une certaine résilience<sup>(2)</sup> naturelle, à condition de maintenir des écosystèmes fonctionnels. Ce grand bassin sédimentaire au cœur d'une vaste zone tempérée bénéficie d'effets de masse. C'est déjà un carrefour biogéographique, point de rencontre de plusieurs influences climatiques. Ses formations géologiques profondes pourraient même

être utilisées pour séquestrer de grandes quantités de CO<sub>2</sub>. Le Bassin parisien pourra associer à sa biocapacité son très fort potentiel de recherche-développement et innovation pour s'affirmer comme un creuset d'éco-activités et d'économie verte<sup>(3)</sup>.

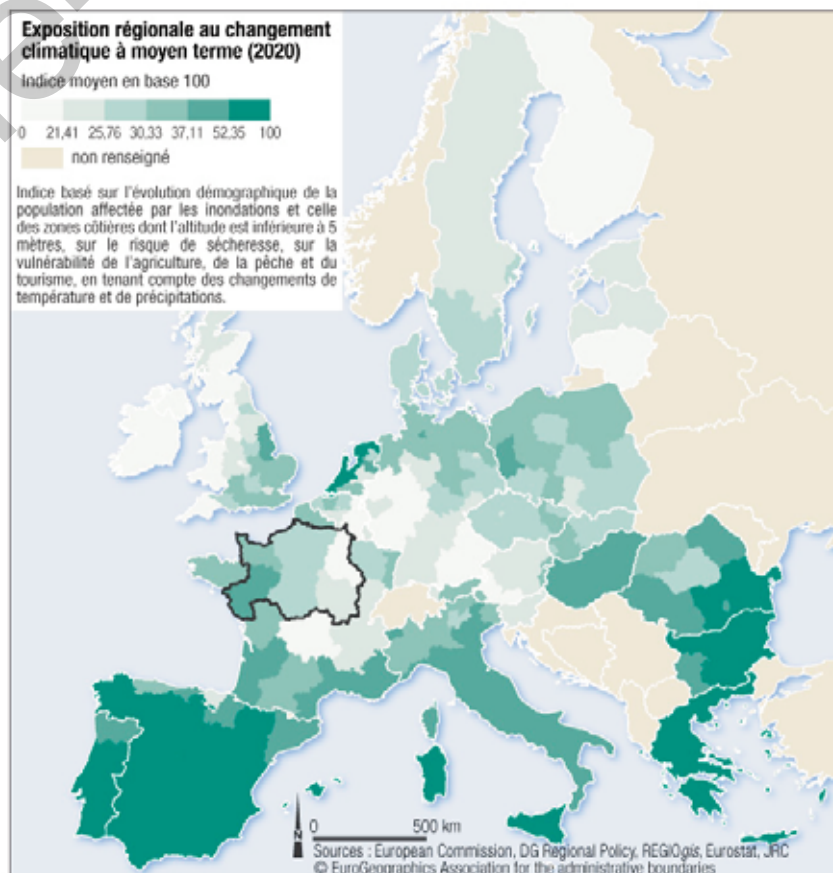
Il représente la bonne échelle de réflexion pour anticiper et faire face notamment aux défis du changement climatique. Jouer sur les complémentarités et les solidarités territoriales contribuera à mieux aborder et contrecarrer les effets néfastes de cette évolution. Une bonne illustration est la gestion de l'eau par les grands bassins versants (Seine, Loire). Plusieurs autres grands sujets gagneraient à être traités à l'échelle interrégionale du Bassin parisien, comme un schéma des continuités écologiques ou un plan climat intégrant la dimension énergétique.

(2) La résilience est une notion qui vient de la physique. Elle exprime la capacité à résister à un impact, à se rétablir ou à retrouver un état d'équilibre. Elle peut s'appliquer aux matériaux, aux écosystèmes et à l'humain.

(3) Cf. notamment les deux pôles de compétitivité mondiaux Industries et agro-ressources et Végépolys.

## Références bibliographiques

- DUCHARNE A. et al, « Influence du changement climatique sur l'hydrologie du bassin de la Seine », Dossier : Les grands fleuves entre conflits et concertation, *VertigO, la revue électronique en sciences de l'environnement*, vol. 4, n° 3, décembre 2003.
- GIEC, Quatrième rapport d'évaluation sur le changement climatique, 2007.
- INRA, « Sécheresse et agriculture » rapport d'expertise réalisé par l'Inra à la demande du ministère de l'Agriculture et de la Pêche, 2006.
- INRA, « Le climat change, la nature et l'agriculture aussi ! » Plaquette éditée par l'Inra à l'occasion du Salon international de l'agriculture, 2007.
- INRA, « Forêts et milieux naturels face aux changements climatiques », hors-série n° 3 de la revue technique de l'ONF *Rendez-Vous Techniques*, département Écologie des forêts, prairies et milieux aquatiques (EFPA) de l'Inra, Office national des forêts (ONF), 2008.
- WATKINS K. et al, « Rapport mondial sur le développement humain 2007-2008 : la lutte contre le changement climatique : un impératif de solidarité humaine dans un monde divisé », Programme des Nations unies pour le développement (PNUD).



Élisabeth Faguer  
Vincent Fouchier  
Florian Soulard  
IAU Île-de-France

# Bassin parisien : oser la méga-région



Le Bassin parisien  
à l'heure des choix.

**A**vec 26 millions d'habitants (autant que la Belgique et les Pays-Bas réunis), les huit régions du Bassin parisien ont le profil d'une méga-région : grande métropole intégrée dans un archipel de pôles reliés par des flux. Mais, si la méga-région ne se décrète pas, elle interpelle quant à son organisation interne et ses limites face aux enjeux européens et mondiaux.

## La métropolisation prend le pas sur la péri-urbanisation

Le « débordement » de l'Île-de-France sur ses franges est un sujet de préoccupation récurrent, qui change cependant d'ampleur et de nature. En cinquante ans, l'habitant des départements limitrophes de l'Île-de-France s'est « rapproché » du cœur de la métropole (il résidait à 49,6 km en moyenne de Notre-Dame en 1962, à 46,6 km aujourd'hui). Or, simultanément, le Francilien s'est éloigné<sup>(1)</sup> : l'un et l'autre se rapprochent des franges internes et externes de l'Île-de-France, illustrant ainsi une forme de concentration démographique des deux côtés de la limite administrative de l'Île-de-France. Cette tendance, provoquant une importante consommation d'espace et des déplacements très dépendants de l'automobile, s'est toutefois ralentie sur la période récente. Le déficit migratoire de l'Île-de-France, observé depuis les années 1990, s'est creusé et s'est « propagé » aux régions limitrophes. Désormais, celles-ci présentent aussi des soldes migratoires négatifs parfois préoccupants (Champagne-Ardenne), que

On ne peut plus considérer le Bassin parisien comme une simple extension concentrique de la région capitale. Il faut valoriser les potentiels d'une intégration plus étroite des stratégies interrégionales à l'échelle du Bassin parisien. Il s'agit d'assumer davantage les relations avec la métropole francilienne, l'effet système, pour « oser la méga-région ». Mais celle-ci est peut-être plus vaste encore que le Bassin parisien...

ne compensent plus les arrivées de Franciliens, contrairement aux années passées. Le moteur des migrations ne se tarit pas : il agit au-delà du Bassin parisien. Pour autant, les navettes domicile-travail en relation avec l'Île-de-France sont en hausse globale : alors que l'emploi a augmenté de 1,3 % par an en Île-de-France entre 1999 et 2006, le nombre d'actifs non-franciliens travaillant en Île-de-France a crû de 3,1 % par an. Cette évolution est due en particulier aux cadres et aux professions intermédiaires liés aux métiers de l'entreprise ; ces navettes ont un coût élevé que ne peuvent s'offrir toutes les catégories sociales.

Le desserrement de l'emploi dans les franges franciliennes semble à présent plus marqué que le desserrement des habitants. Mais, de manière peut-être moins physiquement visible et sur des distances supérieures, le système économique francilien s'étend géographiquement. Le fonctionnement des entreprises en réseau, comme dans les pôles de compétitivité, met le tissu économique d'Île-de-France en relation avec des territoires de plus en plus variés. L'espace du Bassin parisien fait partie de cette mise en système, mais il se trouve également « enjambé » : l'économie francilienne induit des réseaux nettement plus larges que sa propre aire d'influence de proximité, tissant des liens en France, en Europe et dans le monde. Si les

(1) Le Francilien habitait à 11,6 km en moyenne de Notre-Dame en 1962 et à 16,6 km en 2006. Le Français s'est quant à lui éloigné de Notre-Dame (296 km en 1962, 308 en 2006), au bénéfice du développement des zones littorales.

emplois les plus qualifiés restent encore très concentrés dans le cœur du Bassin parisien, on voit s'opérer une redistribution des fonctions et une montée en puissance de l'excellence économique et de l'innovation dans de nombreux secteurs. Les domaines des transports, de l'énergie, des nouvelles technologies, de la santé, de l'environnement (ainsi que la filière équine) sont parmi ceux qui se singularisent par leurs performances dans le Bassin parisien. Il recèle des territoires de grande vitalité autour de l'Île-de-France, comme en Haute-Normandie et en Picardie, en matière industrielle notamment, mais d'autres territoires sont plus en difficulté, par exemple dans l'Est. À l'échelle européenne, les régions du Bassin parisien hors Île-de-France apparaissent parmi les plus « vulnérables » à la globalisation à l'horizon 2020. Depuis quelques années, la structuration des métropoles (Rouen-Caen-Le Havre, le « G10 » autour de Reims, la métropole ligérienne, le Grand Amiénois, etc.) modifie le paysage des politiques d'aménagement du territoire. Elle organise des espaces en intégration croissante, qui font du Bassin parisien un réseau de métropoles. La péri-urbanisation est finalement dépassée par la mise en système et la métropolisation.

### Le piège de l'accessibilité et l'effet tunnel des TGV

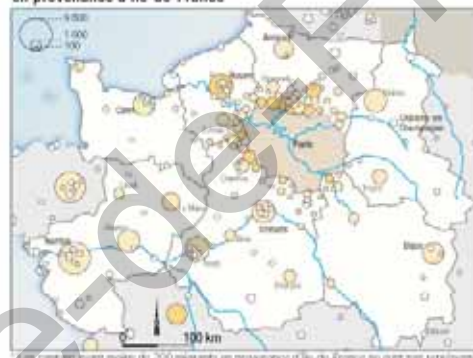
Il est tentant d'améliorer l'accessibilité à l'Île-de-France. Mais il faut en mesurer les effets potentiels et faire en sorte que les projets d'infrastructure soient intégrés à une stratégie territoriale. L'accessibilité à grande vitesse génère un effet tunnel évident pour les territoires traversés et non desservis. Elle dessine une métropole francilienne singulière, au cœur de la « toile », beaucoup plus large que le Bassin parisien, non continue et appuyée sur les grandes villes françaises ou européennes bénéficiant du TGV : c'est la « métropole France » (« avec le TGV, la France a l'impression de rétrécir », disait, au début des années 1980, l'historien Fernand Braudel). Le réseau LGV actuel relié à l'Île-de-France compte 254 gares, dont 53 à l'étranger. L'accessibilité routière ou ferroviaire de type RER, Corail ou inter-cités, génère, quant à elle, un étalement urbain difficilement maîtrisable : on le sait, le gain de temps qu'offre l'infrastructure se transforme en gain d'espace pour les habitants ou les entreprises. Lorsque l'étalement a déjà eu lieu, sans que les transports collectifs n'aient été adaptés (par exemple les franges franciliennes, dans l'Oise), la douloureuse question est celle du rattrapage : faut-il mieux desservir les territoires concernés, avec le risque d'amplifier le problème que l'on voudrait régler ? Dans les territoires assez proches de l'Île-de-

France, mais mal desservis par les transports collectifs, l'automobile reste compétitive pour accéder aux pôles d'emplois franciliens. Plus loin, le recours à l'automobile est dissuasif ; le prix de l'énergie régule également les choix et induit des changements dans les comportements et les localisations résidentielles (le moindre développement des franges franciliennes en est une conséquence).

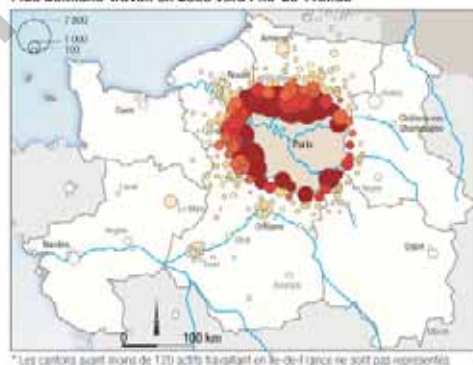
L'interdépendance entre les aires urbaines, en termes d'emploi, peut se mesurer en valeur absolue ou en valeur relative, et révèle une géographie différente. Ainsi, Lyon et Lille « envoient » quotidiennement près de 5 000 actifs travailler dans l'aire urbaine francilienne : c'est significatif pour les capacités de transports, mais négligeable quant à leur dépen-

### Trois types de migrations liées à l'Île-de-France

Migrations résidentielles entre 2001 et 2006 en provenance d'Île-de-France



Flux domicile-travail en 2006 vers l'Île-de-France



Flux domicile-étude en 2006 vers l'Île-de-France



Part des migrations liées à l'Île-de-France sur l'ensemble des migrations

0	2	5	10	20	30	en %
---	---	---	----	----	----	------

Les cercles proportionnels représentent le nombre de migrants par canton à destination ou en provenance de l'Île-de-France\*

© IUI IUF 2009  
Sources : INSEE EAR 2004-2008, IGN Route500® 2005.

dance relative (eu égard à leur nombre d'actifs totaux). C'est cependant plus que certaines aires urbaines plus proches de l'Île-de-France, comme Evreux, Tours ou Amiens ; c'est même davantage que des aires urbaines franciliennes, comme Montereau ou Nemours, qui « envoient » moins d'actifs en nombre, mais avec un niveau élevé de dépendance relative.

En matière de CO<sub>2</sub>, vaut-il mieux des trajets Lyon-Massy en TGV ou des trajets Chartres-Massy en voiture ? Un polycentrisme reposant sur des liaisons ferrées efficaces à moyenne distance peut être une réponse adéquate : il encourage la polarisation du développement et évite le recours à l'automobile. L'effet tunnel peut être positif, si le polycentrisme est un objectif pour le Bassin parisien.

### Vers un nouveau polycentrisme francilien

Le succès médiatique et le débat politique sur la liaison entre l'Île-de-France et Le Havre (« le Grand Pari(s) de l'Estuaire ») ont éveillé l'intérêt collectif des habitants du Bassin parisien, sur l'élargissement de la métropole francilienne vers l'ouest. S'il est important d'améliorer la relation entre la métropole-capitale et « son » port, cela ne doit cependant pas masquer des enjeux tout aussi importants avec les autres axes cardinaux autour de l'Île-de-France. La logique des faisceaux, promue par le projet de Schéma directeur de la région Île-de-France

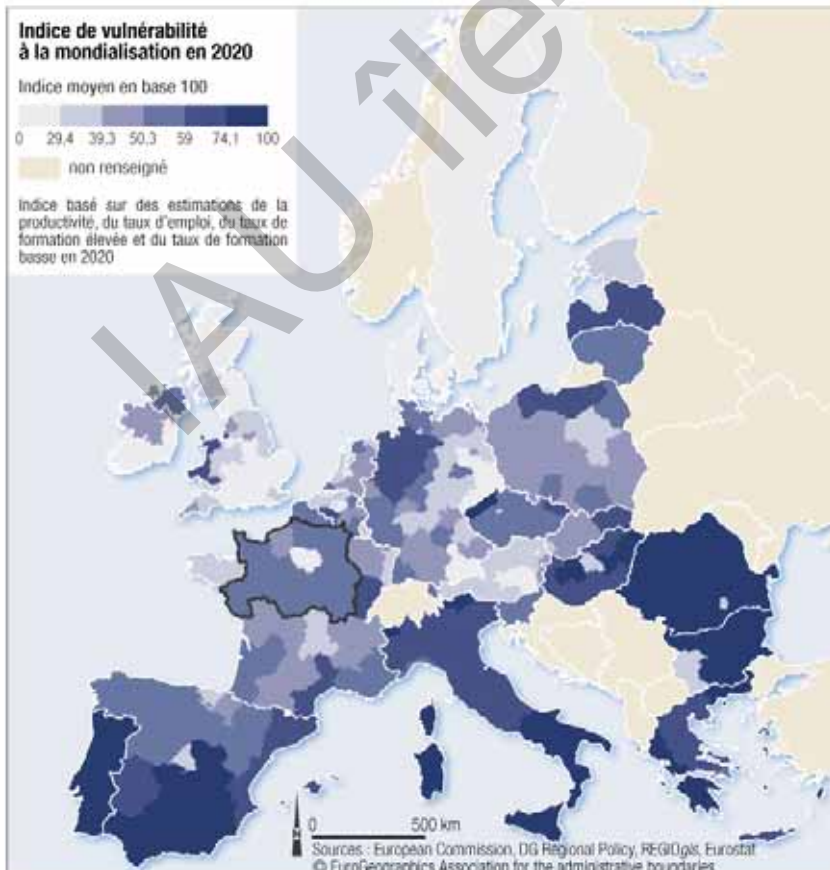
(Sdrif), structure une partie des échanges entre les territoires du Bassin parisien et le cœur francilien : certains réseaux de sous-traitants et de sièges, des filières logistiques, des corridors de déplacements, etc., s'inscrivent largement dans cette logique. C'est une des pistes pour coordonner les acteurs du Bassin parisien dans leur relation avec les territoires d'Île-de-France.

Le polycentrisme interne à l'Île-de-France a également évolué depuis des années. Il modifie en profondeur les relations au sein du Bassin parisien : alors que le système de transport reste très polarisé, Paris intramuros n'est plus la seule destination, ni la seule origine d'un déplacement interrégional (quotidien, résidentiel, universitaire, économique...).

Les villes « trait d'union », que promouvait le Sdrif de 1994 (Fontainebleau, Provins, Rambouillet...) le sont à l'échelle des franges, mais ne jouent pas le rôle d'interface à l'échelle du Bassin parisien. D'autres territoires franciliens ont émergé, prenant ce rôle de « trait union » vis-à-vis du Bassin parisien : les villes nouvelles, Massy, La Défense, les zones d'emplois liées aux aéroports franciliens (surtout Roissy). Les projets en cours de réalisation ou déjà planifiés vont accentuer le polycentrisme francilien et faciliter la « distribution » des flux hors Paris : les tangentielles nord, ouest et sud (au même titre que pourrait le faire le « Grand Huit »), Arc Express, la liaison Creil-Roissy, la liaison rapide Normandie - vallée de la Seine, ou les futures gares TGV (Orly, La Défense...) sont autant de projets franciliens structurant les relations polycentriques du Bassin parisien. En 2008, pour 89 millions de voyageurs transitant par les gares parisiennes, déjà 7,5 millions transitent par les gares franciliennes dites de « jonction » situées hors de Paris : ces dernières prennent une part fortement croissante (+ 45 % depuis 2000) et leur fréquentation devrait pratiquement doubler d'ici 2020 (d'après RFF) : leur meilleure connection au Bassin parisien est essentielle. Le réseau polycentrique, interne à l'Île-de-France et au Bassin parisien, donne une structure autour de laquelle peut se construire la méga-région, dans le respect des grands équilibres du développement durable.

### Bassin parisien et Europe 2030 : en être ou non ?

Le Bassin parisien est une zone d'intégration économique mondiale, selon le schéma de développement de l'espace communautaire (Sdec). Mais jusqu'à récemment, l'Europe l'a ignoré. Les cartes issues de la Commission européenne ou de ses satellites (Espon, Eurostat) ne le prennent pas en compte, alors que figurent parfois l'Arc Atlantique ou l'Aire métropolitaine du Nord-Ouest, ce qui a inévitablement



des conséquences sur les politiques européennes et les financements qui en découlent. Dès lors, il appartient aux acteurs de cet espace de coopérer pour le faire exister. Le portage collectif du projet de Maillon Ouest par la Conférence des présidents de région (C8) auprès du Commissaire Européen au Transport, en octobre 2009, est le signe de la maturité de la C8 et contribue à la reconnaissance par Bruxelles de l'importance du Bassin parisien (projet alors inscrit à l'agenda du prochain réseau trans-européen de transport, le RTE-T). Les régions du Bassin parisien sont légitimement attachées à tenir leur place au niveau européen : elles prennent conscience qu'en se coordonnant, elles sont davantage écoutées. D'autres acteurs se coordonnent par ailleurs, pour soutenir leurs propres projets et créent une forme de concurrence : c'est le cas, par exemple, avec le réseau ferré de transport de marchandises Rhin-Rhône-Méditerranée (Ferrmed). La concurrence pour obtenir des financements européens est réelle et justifie les actions de lobbying organisé.

De fait, les régions du Bassin parisien se tournent spontanément vers de grands espaces européens, qui ont leur intérêt, tels que l'Arc Atlantique, l'Arc Manche, le Grand Est... Ces grandes plaques de coopération tendent à « écarteler » le Bassin parisien, alors qu'elles lui sont complémentaires. Il en va de la position territoriale que la France veut tenir en Europe, pour infléchir le puissant axe Londres-Francfort-Milan, qui contourne le Bassin parisien.

### La fin du « Je t'aime, moi non plus »

Historiquement portée par l'État, dans une optique d'aménagement du territoire visant à contenir la croissance parisienne, la dimension Bassin parisien a connu ces derniers mois un dynamisme renouvelé, avec d'abord la reconstitution<sup>(2)</sup> de la C8, puis la formalisation du cadre de référence stratégique (Perspectives Bassin parisien). La prise en compte, par les Régions elles-mêmes, des enjeux qui méritent un traitement coopératif à échelle large, marque une étape importante de l'aménagement du territoire français. Dans le passé, les relations entre les acteurs du Bassin parisien avec la métropole francilienne ont souvent été difficiles ou ambiguës. Le sentiment dominant a longtemps été de subir un effet double et paradoxal de « débordement » sur les franges et de polarisation excessive au centre des fonctions métropolitaines supérieures (dites « nobles ») et des populations qualifiées. La perception des régions voisines était que les grands choix stratégiques franciliens se faisaient sans considération de leurs attentes et qu'elles n'avaient qu'à en observer les effets

sans participer à leur décision. À l'occasion de la révision du Schéma directeur de la région Île-de-France et de la concertation qui l'a accompagnée, l'Île-de-France est allée vers les autres (conférence interrégionale du 22 mai 2006), fortement accompagnée par les initiatives des conseils économiques et sociaux régionaux. Des échanges techniques et politiques ont eu lieu, qui ont permis d'installer la C8 dans la pérennité.

Certaines collectivités du Bassin parisien retiennent un net bénéfice de leur relation à l'Île-de-France et pratiquement toutes revendiquent un accès facilité aux fonctions métropolitaines que peut leur offrir l'Île-de-France, en particulier son *hub* aéroportuaire. Certaines villes du Bassin parisien s'affichent même ou se sont affichées comme le XXI<sup>e</sup> arrondissement parisien (Deauville, Reims...), alors que d'autres refusent d'apparaître comme l'« arrière-cour » de Paris et souhaitent protéger leur identité (cf. les réactions parfois violentes à la sortie du rapport Balladur sur les redécoupages régionaux, parues alors dans la presse). L'Association des villes du Grand Bassin parisien a tissé récemment un partenariat avec l'Association des maires franciliens, alors qu'il y a cinq ans, elle proposait encore de structurer une coopération métropolitaine en « anneau », excluant l'Île-de-France, en réponse à l'appel à coopération métropolitaine de la Datar<sup>(3)</sup>.

Le Bassin parisien peut donc aujourd'hui s'appuyer sur un dialogue interrégional renoué pour conforter et valoriser l'ensemble des dynamismes, afin que chaque Région tienne toute sa place dans la méga-région. Mais le partenariat et la coopération ont encore des terrains à conquérir pour faire vivre toutes les composantes socio-économiques et institutionnelles de cette méga-région, y compris au-delà du Bassin parisien.

### Miser sur une logique gagnant-gagnant

La métropole francilienne est au cœur de relations multiples à l'échelle du Bassin parisien : les complémentarités économiques, les flux de marchandises, la satisfaction des besoins en matériaux, les migrations résidentielles, les déplacements touristiques, les résidences secondaires, le fleuve et les corridors écologiques, les polarités universitaires, la gestion de l'eau, le risque d'inondation, l'accès à l'énergie... toutes ces problématiques prises séparément justifient qu'on les traite à cette échelle. Parce qu'elles sont entre-mêlées, elles justifient

(2) Elle a été initiée en 1990. Un contrat de plan interrégional avait ensuite été signé en 1994.

(3) Elle comprend Cambrai, dans le Nord-Pas de Calais, mais pas Chartres, qui est pourtant l'une des villes les plus en relation avec l'Île-de-France.

## Les faisceaux vus d'Europe dans le Sdrif



### Ferrmed, un grand axe pour le transport de marchandises

L'association à caractère non lucratif Ferrmed a été enregistrée à Bruxelles le 5 août 2004. Elle compte 138 membres. Elle vise la mise en œuvre des standards Ferrmed, pour l'amélioration des infrastructures et des systèmes d'exploitation ferroviaires dans le Grand Axe Scandinavie-Rhin-Rhône-Méditerranée occidentale, l'obtention d'une meilleure connexion des ports et des aéroports avec leurs arrière-pays respectifs.  
<http://www.ferrmed.com/fr/>  
 site Internet en 4 langues

## Références bibliographiques

- BERROIR S., CATTAN N., GILLI F., GIRAUD T., HAMMADOU H., JAYET H., SAINT-JULIEN T., « Du Bassin parisien à la région économique de Paris », Paris, Diact, 2009.
- BONY L., « Capitalisation des savoirs sur le Bassin parisien », 3 volumes, Paris, IAU idF, 2009.
- CONFERENCE DES HUIT PRÉSIDENTS DE RÉGION DU BASSIN PARISIEN, « Perspectives Bassin parisien, 7 engagements des Régions pour un Bassin parisien attractif, durable et solidaire », Paris : IAU idF, 2009.
- « Régions 2020 : évaluation des défis qui se poseront aux régions de l'Union européenne », Union européenne, novembre 2008.
- SASSEN S., « Mondialisation, des métropoles globales aux méga-régions » in *Les Cahiers de l'IAU idF* n° 151, Stratégies métropolitaines, juin 2009.

aussi qu'on les aborde dans une perspective intégrée, transversale et prospective. Coopérer permet également d'attirer les talents, les acteurs économiques et les décideurs internationaux les plus importants. La fusion de deux pôles de compétitivité, l'un binormand (Motor Valley) et l'autre francilien (Vestapolis) : ainsi est né le pôle de compétitivité Movéo, de rang mondial, reposant sur des « noyaux territorialisés » dans le Bassin parisien ce qui illustre le potentiel de coopération. Au-delà des collectivités, l'État doit aussi contribuer à ce positionnement européen et mondial, car c'est l'ensemble du pays qui gagnera en visibilité et rayonnement international. L'adage dit : « l'union fait la force ». Une coopération plus étroite à l'échelle du Bassin parisien est sans conteste nécessaire. Elle peut se traduire dans des scénarios plus ou moins « institutionnalisés » (entre mode associatif et redécoupage) et dans des ouvertures à des territoires plus éloignés, participant à la méga-région.

### Une méga-région *no limit* ?

Le système métropolitain francilien ne s'arrête pas aux limites du Bassin parisien : il implique d'associer le Nord-Pas-de-Calais, mais aussi de travailler avec Londres et Lyon. L'inter-territorialité renvoie à la multi-appartenance et à l'identité : les acteurs socio-économiques le vivent tous les jours, mais les institutions s'y adaptent lentement. Alors, le Bassin parisien est-il le périmètre pertinent pour penser la méga-région ? On est tenté de répondre oui et non. Il y a autant de périmètres pertinents que de sujets à traiter, de problèmes à gérer, de projets à porter et d'acteurs à assembler. Lorsqu'il s'agit de coordonner les politiques d'aménagement du territoire, il est légitime de prendre en compte les périmètres des régions concernées (d'où la C8), dans la mesure où leurs assemblées élues et compétentes en matière d'aménagement du territoire peuvent alors s'emparer du Bassin parisien et délibèrent sur les financements. Mais cela ne signifie pas que le Bassin parisien va de Nantes à l'Oural<sup>(4)</sup> ! Il serait vain, par ailleurs, de vouloir traiter tous les enjeux à l'échelle du Bassin parisien. Seuls quelques sujets imposent de coordonner la stratégie d'Orléans à celle d'Amiens... en revanche, chacune de ces villes, comme la plupart des villes du Bassin parisien, doit avoir une stratégie relationnelle avec la métropole francilienne.

Réfléchir à la méga-région, c'est inviter les institutions à prendre en compte des problématiques qui les traversent, les dépassent ou les relient. Il faut trouver les gouvernances adaptées à ces diverses échelles d'initiatives et d'actions, qui soient souples dans le temps.

Le cadre de référence de la C8 (Perspectives Bassin parisien) a posé une première pierre importante, de même que les divers partenariats interrégionaux existants (exemple : le contrat de projets interrégional Seine 2007-2013).

Au-delà de la gouvernance, c'est l'ingénierie qui est interpellée : comprendre, agir, anticiper... nécessitent des moyens spécifiques. L'État (via la Datar), les Régions, les départements, les grandes villes et leurs agences d'urbanisme doivent se coordonner pour permettre à tous les décideurs et acteurs économiques de la méga-région de prendre les décisions constructives vers un scénario ambitieux, partagé, et bénéficiant à chaque territoire !

Le Bassin parisien recèle un potentiel qui lui permet d'envisager la méga-région. Il « a tout d'une grande »<sup>(5)</sup>. Une vision prospective pour cette échelle métropolitaine intégratrice est indispensable. Il faut oser choisir le scénario de la méga-région au cœur de l'Europe et s'autoriser toutes les échelles ! Le Bassin parisien, organisé en son sein et ouvert à des coopérations externes, a clairement sa place dans le club fermé des méga-régions.

(4) Cf. l'économiste Laurent Davezies (lors d'un séminaire IAU idF/Paris I).

(5) Parmi les atouts du Bassin parisien : l'organisation urbaine polycentrique hiérarchisée, les fonctions métropolitaines de haut niveau, un *hub* mondial, un port ouvert sur la Manche et l'Atlantique, des réseaux nombreux, diversifiés et puissants (numériques, routiers, ferroviaires et fluviaux...), qui connectent les espaces et bassins de vie du Bassin parisien au reste de la France et au monde, une population nombreuse et jeune, une agriculture dynamique, des réseaux universitaires et de recherche. La capitale et les villes du Bassin parisien sont reconnues pour leur qualité de vie, atout non négligeable pour attirer les compétences, développer l'économie du savoir et retenir les habitants.



# Ressources





CONFÉRENCE DES PRÉSIDENTS DE RÉGION  
DU BASSIN PARISIEN

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

Paris, IAU Île-de-France, 2009.

**L**E CADRE DE RÉFÉRENCE PERSPECTIVES BASSIN parisien, entériné par la Conférence permanente des présidents des huit Régions (C8) le 30 septembre 2009 à Bruxelles, vise à fonder une dynamique ambitieuse pour le Bassin parisien qui s'inscrit à l'échelle européenne et qui respecte l'équilibre des territoires. Cette stratégie de développement commune semble d'autant plus nécessaire que le Bassin parisien se situe à l'écart des grandes voies commerciales et de l'espace très dense que représentent l'Allemagne rhénane, la Belgique, les Pays-Bas et le Sud-Est de l'Angleterre. Ce cadre n'a, néanmoins, pas l'ambition de se substituer aux documents de planification que chacune des Régions a élaboré, mais d'être l'exposé synthétique d'une vision commune. Perspectives Bassin parisien est un document concis, illustré par une cartographie claire à une échelle inhabituelle. Il s'articule autour de sept engagements principaux visant à doter durablement le Bassin parisien des moyens

d'agir structurellement en commun, suivant une démarche coordonnée pour traduire cette volonté en projets :

- ouvrir le Bassin parisien aux échanges maritimes internationaux ;
  - renforcer l'accessibilité au réseau LGV européen et aux plates-formes aéroportuaires franciliennes ;
  - faciliter les déplacements au sein du Bassin parisien ;
  - encourager un Bassin parisien plus équilibré ;
  - promouvoir des stratégies communes d'innovation et de développement économique ;
  - valoriser les continuités naturelles ;
  - permettre la mise en œuvre des engagements.
- Chacun de ces engagements s'accompagne de pistes d'actions concrètes. Perspectives Bassin parisien vise avant tout à définir une stratégie de développement équilibré et durable des huit Régions du Bassin parisien pour valoriser, par la coopération interrégionale, leurs atouts et leurs complémentarités.



BONY Lucie, BERROIR Sandrine,  
CATTAN Nadine, NOLORGUES  
Laurence, SAINT-JULIEN Thérèse  
Paris, IAU Île-de-France, 2010.

**Capitalisation des savoirs  
sur le Bassin parisien  
Volume 3, Acquis du séminaire  
scientifique de 2009**

**L'**IAU ÎDE EN PARTENARIAT AVEC GÉOGRAPHIE-cités, a organisé de mars à mai 2009 un séminaire scientifique réparti sur trois journées. Intitulé « Le Bassin parisien : un espace métropolitain ? », il a confronté des points de vue de chercheurs ou d'acteurs de terrain, nourris des réactions des participants. L'objectif était de construire une vision du Bassin parisien à moyen et long terme sur le périmètre des huit Régions engagées dans le processus de coopération décliné dans le cadre de référence stratégique (Perspectives Bassin parisien).

La question « Le Bassin parisien, une métropolisation en marche ? » a révélé l'importance des articulations entre les territoires à différentes échelles. Les activités stratégiques métropolitaines restent concentrées en Île-de-France, tout comme les activités et partenariats scientifiques. Mais cette dissymétrie doit être considérée dans sa complexité, des interdépendances se nouant au sein de l'Île-de-France, entre elle et les pôles extérieurs du Bassin parisien, entre les pôles du Bassin parisien et les régions extérieures. Ainsi, à bien des égards, la France entière est dans une relation métropolitaine, comme l'ont souligné en particulier Ludovic Halbert et Jacques Lévy. Sur la thématique « Leviers d'une intégration territoriale », il a été question de découplage

entre le modèle territorial, qui resterait largement centre-périphérie, et le modèle économique, qui s'en détacherait avec l'internationalisation des chaînes de valeur. Une nette sectorisation de l'activité économique est relevée, qui se prolonge au-delà de l'Île-de-France par faisceaux. L'exposé sur l'université a insisté sur les articulations entre les métropoles et les régions, démontrant qu'un équipement doit s'inscrire dans un projet global, au-delà d'une finalité infrarégionale. La représentation du Bassin parisien apparaît, où le périmètre a une moindre importance : l'Île-de-France est désormais vue comme une ressource, notamment pour le tourisme, les activités scientifiques. L'absence d'identité forte de ce territoire pour ses habitants n'est pas relevée comme un frein au développement, mais au contraire fait que tout reste possible.

La question « Visions stratégiques et planificatrices » a interrogé : comment les acteurs d'échelles différentes abordent la dimension Bassin parisien. Des représentants de villes, d'agences d'urbanisme, de Régions ont donné leur point de vue. La réflexion perdue : est-ce une échelle de projet, de travail sur des valeurs communes ? Quelles logiques d'action doivent s'y exercer ?



**D**ANS LE CONTEXTE DES GRANDS CHANGEMENTS socio-économiques qui ont marqué la France depuis cinquante ans (mondialisation, intégration européenne, évolution du rôle de l'État, extension du mode de vie urbain, évolution de la ruralité, défis environnementaux et énergétiques, mobilités et démographies dynamiques), la Délégation interministérielle à l'aménagement et à la compétitivité des territoires (Diact) propose de refonder la politique nationale d'aménagement du territoire dans une démarche de prospective territoriale. Cet ouvrage présente les enjeux, leviers et pistes d'actions qu'elle a identifiés pour mener à bien cette réforme. La nouvelle ambition portée par la Diact est de renforcer l'attractivité et la compétitivité des territoires français, quelle qu'en soit l'échelle, en les envisageant comme un ensemble complexe et dynamique inscrit dans une dimension européenne. Des défis sont à relever : relancer la croissance globale ; améliorer la cohésion territoriale ; promouvoir les comportements vertueux en matière énergétique et environnementale. Répondre à ces nouveaux enjeux passe par la polarisation, la

connexion et la coopération. Pour valoriser son potentiel et son attractivité, chaque territoire doit concentrer les ressources, populations et activités, qui lui sont propres et être bien desservi, à la fois en termes de transport, d'accès aux services publics ou d'intérêt général, et de connexion numérique. La coopération est essentielle pour défendre des intérêts communs de développement. Neuf chantiers stratégiques s'imposent : développer les métropoles comme moteurs de croissance et d'excellence des territoires ; créer une région-capitale de stature mondiale ; favoriser un « mieux-vivre » urbain ; rendre les petites villes et les campagnes attractives ; faire accéder l'ensemble des territoires à l'ère numérique ; promouvoir un transport des marchandises et une logistique plus efficaces ; valoriser les espaces naturels à enjeu ; adapter les territoires aux changements climatiques ; redéfinir la position des acteurs et les échelles de l'aménagement du territoire. Cette nouvelle dynamique des territoires s'inscrit dans une dimension européenne pour une plus large coopération entre États, Régions et métropoles.



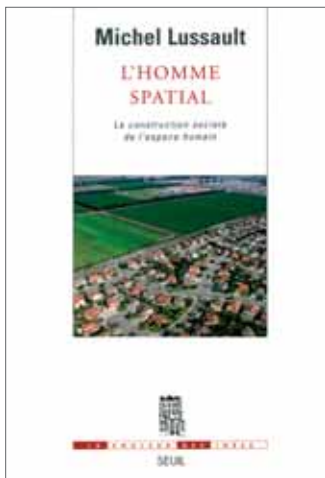
DARTOUT PIERRE (DIR.)  
**Une nouvelle ambition pour l'aménagement du territoire**  
Paris, Diact, 2009.

**S**I LES LIMITES ADMINISTRATIVES CONTINUENT d'« habiller » nos territoires, les sociétés, elles, débordent depuis longtemps et largement ces frontières. Martin Vanier est à l'origine du néologisme « interterritorialité » mais les réalités que recouvrent ce concept multiforme ne peuvent être datées. Depuis que l'homme s'approprie des espaces, les liens avec l'ailleurs, proche ou lointain, ont toujours été une ressource. Les modalités de ces relations ont néanmoins particulièrement évolué ces dernières années. Dans les temps anciens, l'identité des individus était indissociable du groupe auquel ils appartenaient, donc du territoire sur lequel ils évoluaient. De nos jours, le processus d'individualisation permet à chacun d'évoluer sur de multiples territoires. À la singularisation sociale correspond désormais une pluralité territoriale. La désagrégation des temps collectifs, notamment ceux du travail, a amplifié le mouvement d'individualisation. Les pratiques individuelles conduisent chacun à une multiterritorialité propre. Si les temps de déplacements sont restés stables, les très importantes avancées technologiques en matière de mobilité ont mis en relation des territoires de plus en plus nombreux. Cette mise en réseaux constitue l'un des éléments fondamentaux de l'inter-

territorialité. La société urbaine produit de manière irrépensible du « tiers espace », ces lieux de l'entre-deux souvent décrits comme les maux de la ville, jamais reconnus pour l'innovation qu'ils apportent. Le pouvoir politique, qui s'exerce encore sur le mode monoterritorial et l'appartenance à un « bassin », est très en retard sur le fonctionnement interterritorial de la société. Le processus de décentralisation des années 1980, en sur-investissant les territoires (le « sur-régime territorial » pour Martin Vanier), en a limité l'efficacité. La performance politique des territoires devrait davantage s'exercer dans la coordination des actions publiques, par ailleurs mise à mal par le concept de « compétitivité des territoires ». Martin Vanier propose des pistes pour une pratique interterritoriale du pouvoir : une nouvelle politique des échelles permettant une collaboration entre les acteurs à chaque étape de l'action politique, l'intégration d'une dimension interterritoriale aux mandats électifs, des élus interterritoriaux capables de porter une vision globale des actions et des projets. Le partage des souverainetés devrait, par ailleurs, permettre de fonder une pratique interterritoriale du pouvoir par laquelle le nouveau complexe interterritorial pourra trouver sa forme.



VANIER Martin  
**Le pouvoir des territoires**  
Essai sur l'interterritorialité  
Paris, Economica, 2008.



LUSSAULT MICHEL  
**L'Homme spatial**  
La construction sociale de l'espace  
humain  
Paris, Seuil, 2007.

**C'**EST EN ÉVOQUANT LE TSUNAMI DE NOËL 2004 que Michel Lussault ouvre *L'Homme spatial*. Son propos est rythmé par de nombreux récits : Rosa Parks dans un bus à Montgomery, la politique territoriale de Liverpool, la promotion de l'image de Dubaï, le débat entre deux jeunes dans un train sur la différence entre *mon* espace et *de* l'espace, ou bien encore la candidature de Paris aux JO de 2012. Pour lui, les événements ne peuvent être compris et les sociétés pensées que si la dimension spatiale des phénomènes sociaux est prise en compte. Et l'espace, pour Michel Lussault, c'est avant tout le problème de la distance. Il faut chercher du côté de la mobilité avec des processus inédits de reterritorialisation. L'espace intime de chaque individu, celui délimité par sa peau qui définit son « enveloppe spatiale immédiate », les espaces régionaux et nationaux, l'espace « sociétal de dimension terrestre » ne s'englobent pas, mais forment un système dans lequel des fractions d'espaces de taille et d'échelle différentes vont

interagir et s'emboîter mutuellement. Il montre la manière dont on passe de l'espace à la spatialité, en visitant les mots de Perec, les lieux, les aires, les réseaux, le paysage, « espèces d'espaces » du géographe.

La deuxième partie de l'ouvrage présente les humains, les institutions, les paysages, voire des virus, comme les opérateurs de la spatialité. Dans ce cadre, la nature autonome, extérieure à la société, n'existe pas. L'auteur propose de substituer le terme « urbain » à celui de « ville », où le multiculturalisme et la gouvernance sont constitutifs de l'urbain et de l'urbanité. À l'opposition centre/périphérie, il préfère une classification qui évalue, selon le couple densité/diversité, les « différents types d'espaces intra-urbains : les géotypes ». Lussault nous offre ainsi une analyse neuve de l'espace. Si nous ne parvenons pas à donner figure à l'urbanité, nous pouvons en reconstituer le tissu, le réseau. Nous pouvons surtout en faire ressortir l'essentiel : la présence de l'homme s'organisant en société.



KIEL ROGER et MAHON RIANNE  
**Leviathan Undone?**  
Towards a Political Economy of Scale  
UBC Press, The University of British Columbia,  
2009.

**L'**OUVRAGE COLLECTIF DIRIGÉ PAR R. MAHON ET R. Keil permet d'apprécier la contribution des sciences sociales anglo-saxonnes à l'analyse de l'espace et du territoire. Il réunit des auteurs qui font référence en matière de *political rescaling*, comme N. Brenner ou B. Jessop. Il aborde les questions territoriales sous l'angle de « l'échelle » (*scale*) à travers des études de cas et des contributions théoriques. Le titre annonce l'ambition : changer les cadres habituels de lecture du « pouvoir », jugés trop dépendants des représentations du territoire forgées progressivement par l'État-Léviathan (monopole du pouvoir sur un territoire nationalisé). Pour cela, il s'agit d'arrêter de dissocier les questions institutionnelles des questions spatiales et territoriales. « L'échelle » ne doit pas être considérée comme une dimension cartographique ou géographique ; elle est avant tout un produit de la société, soumise à de nombreuses influences, et traduit une finalité politique précise. Considérée comme centrale dans la perpétuation des sociétés capitalistes, chaque « échelle » doit être saisie par la relation qu'elle entretient avec les autres. Par ces dernières et les jeux d'acteurs continus qu'elles suscitent, les auteurs décomposent les processus de construction de res-

sources de pouvoir. La mise en perspective historique des processus d'établissement des frontières « nationales-étatiques » montre l'étroite relation entre l'échelle territoriale et les développements de l'économie capitaliste et la question sociale. Inspirés par les apports de l'économie politique, et dans la continuité des analyses d'inspiration marxiste portant sur l'accumulation, les auteurs défendent l'idée que les luttes idéologiques et politiques qui caractérisent l'établissement d'échelles pertinentes et légitimes doivent d'abord être comprises en fonction de la priorité accordée par les pouvoirs à l'accumulation de ressources. L'ouvrage décrit enfin les manières dont les États conservent une place centrale dans l'organisation des relations spatiales, des modes de socialisation et de reproductions sociales. La question multi scalaire apporte ainsi une variable d'interprétation supplémentaire aux processus d'interaction entre les individus et les institutions. Le « lieu » (*place*) est un facteur clé dans ces processus : il détermine l'identité sociale selon les expériences de la quotidienneté. Les « échelles » de la ville et de la métropole sont revisitées à cette aune, d'une manière qui complète les approches dominantes dans les sciences sociales françaises.

# La Médiathèque

de l'IAU île-de-France



Retrouvez  
la sélection  
complète  
des références  
bibliographiques  
et iconographiques  
de ce *Cahiers*  
sur le [www.iau-idf.fr](http://www.iau-idf.fr)



**15, rue Falguière - Paris 15<sup>e</sup>**  
Tél. : **01 77 49 79 17**  
Mél. : [mediatec@iau-idf.fr](mailto:mediatec@iau-idf.fr)

**Un espace ouvert sans interruption de 10 heures à 17 heures  
qui offre au public :**

- une bibliothèque de 60 000 ouvrages sur l'aménagement et l'urbanisme, dont 5 000 en libre accès
- 5 000 études et rapports publiés par l'IAU île-de-France depuis sa création
- une collection de 100 000 images et de 800 cartes et plans
- 600 collections de revues disponibles, ainsi que 2 800 documents d'urbanisme locaux
- un accès au système d'information géographique régional (création, impression et téléchargement de cartes à la demande)

# Derniers Cahiers parus

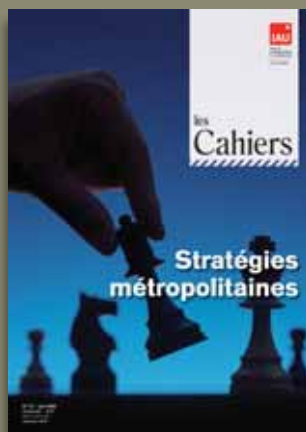
////////////////// n° 152



## Composé avec l'environnement

octobre 2009  
France : 18 €  
Étranger : 20 €

////////////////// n° 151



## Stratégies métropolitaines

juin 2009  
France : 18 €  
Étranger : 20 €

////////////////// n° 150



## Vers une mobilité durable en Europe

mars 2009  
France : 30 €  
Étranger : 32 €

////////////////// n° 149



## Envies de villes

décembre 2008  
France : 18 €  
Étranger : 20 €

////////////////// n° 148



## Les solidarités territoriales

septembre 2008  
France : 18 €  
Étranger : 20 €

////////////////// n° 147



## Contraintes énergétiques et mutations urbaines

février 2008  
France : 36 €  
Étranger : 38 €



En vente à l'IAU île-de-France

15, rue Falguière, 75740, Paris Cedex 15 - Tél. : 01 77 49 79 38 - [www.iau-idf.fr](http://www.iau-idf.fr)