

Juin 2010

# Capitalisation des savoirs sur le Bassin parisien

Volume 3 : Acquis des séminaires scientifiques de 2009



# Capitalisation des savoirs sur le Bassin parisien

*Volume 3 : Acquis des séminaires scientifiques 2009*

Juin 2010

## **IAU île-de-France**

15, rue Falguière 75740 Paris cedex 15  
Tél. : 01 77 49 77 00 - Fax : 01 77 49 79 07  
<http://www.iau-idf.fr>

Directeur général: François DUGENY

## **CNRS UMR Géographie-cités**

13 rue du Four 75006 PARIS  
Tél. : 33 (0)1 40 46 40 04 – Fax : 33 (0)1 40 46 40 09  
[http:// www.parisgeo.cnrs.fr](http://www.parisgeo.cnrs.fr)

Directrice : Nadine CATTAN

Département Planification Aménagement Durables (DPAD) :  
Vincent FOUCHIER, directeur général adjoint

Coordination : Laurence NOLORGUES (IAU îdF / DPAD)

**Étude réalisée par Sandrine BERROIR, Lucie BONY, Nadine CATTAN,  
Thérèse SAINT JULIEN (UMR Géographie-cités), Laurence NOLORGUES (IAU îdF)**

Crédit photos : Patrick Thiot et Rémi Curien - IAU îdF  
Médiathèque : Aurélie Lacouchie - IAU îdF

N° d'ordonnancement : 22.09.07

Source carte de couverture : IGN Routes 500



# Sommaire

Avant Propos .....	5
Introduction .....	7

## Première partie

### **Synthèse des acquis des trois séminaires** ..... 9

#### **1. Quelques empreintes majeures de la métropolisation** ..... 11

1.1 La polarisation centrale : effet d'ombre ou effet d'entraînement? .....	11
---	----

1.2 Un polycentrisme en construction .....	12
--	----

#### **2. Défis et questions prospectives** ..... 14

2.1 Intégrer les nouvelles données territoriales .....	14
--	----

2.2 Repenser, voire inventer dès aujourd'hui, l'ingénierie territoriale de demain .....	16
---	----

## Deuxième partie

### **Présentations et débats** ..... 19

#### **Première journée** ..... 21

Laurent Davezies : Les franges franciliennes depuis le prisme des revenus .....	22
---	----

Frédéric Gilli : Le Bassin parisien : une région économique ?.....	23
--	----

Ludovic Halbert : Le Bassin parisien est-il une méga-région ?.....	26
--	----

Guy Baudelle : Quelle métropolisation pour le Bassin parisien ? .....	29
---	----

Yves Guermond : A la recherche du Bassin parisien .....	30
---	----

Anna Geppert : Entre réalité et perception.....	32
---	----

Jacques Lévy : La région de Paris en questions .....	33
--	----

#### **Le temps du débat** ..... 34

#### **Deuxième journée** ..... 37

Frédéric Gilli : La localisation des chaînes de valeur internationale dans le Bassin parisien .....	38
---	----

Nadine Massard : La production de connaissances apparaît-elle comme un moteur de l'intégration territoriale du Bassin parisien ? .....	41
--	----

Myriam Baron : Les universités dans le Bassin parisien : quels leviers pour le développement local et régional? .....	44
---	----

Sandrine Berroir : Les mobilités et migrations de population dans l'intégration territoriale du Bassin parisien .....	46
---	----

Francis Beaucire : Les réseaux de transport existants ou en projet anticipent-ils du devenir d'une région métropolitaine à l'échelon du Bassin parisien ? .....	48
---	----

Antoine Frémont : Flux maritimes internationaux et desserte de l'Île-de-France : un levier de l'intégration territoriale pour le Bassin parisien? .....	51
---	----

Philippe Duhamel : Le Bassin parisien : une destination touristique? .....	54
--	----

#### **Le temps du débat** ..... 57

<b>Troisième journée</b> .....	<b>61</b>
Elisabeth Faguer : Bassin parisien et interrégionalité dans les documents régionaux de planification .....	62
S. Lynch, S. Maigne, E. Reveillon, M. Tavel : Attentes et projets : entretiens au cœur du Bassin parisien .....	65
Anne-Michèle Donnet : La métropole normande .....	67
Sébastien Alavoine : Le projet de SRADDT Picardie .....	68
Michel Rousset : Quelle place pour l'Eure dans le Bassin parisien ? .....	69
Philippe Thiard : Un retour sur l'aménagement du territoire dans le Bassin parisien .....	71
Valérie Mancret-Taylor : Réseaux Trans-européens de transport et démarche du cadre de référence stratégique .....	72
Eliane Dutarte : Le Bassin parisien dans son territoire national, européen et international .....	74
<b>Le temps du débat</b> .....	<b>75</b>

# Avant Propos

L'institut d'aménagement et d'urbanisme de la Région Île-de-France travaille depuis de nombreuses années sur le Bassin parisien, dans divers champs de compétences. Un réinvestissement plus global à l'échelle de ce territoire a été opéré depuis 2009.

Les ouvrages regroupés sous le titre « Capitalisation des savoirs sur le Bassin parisien », réalisés en partenariat avec l'UMR Géographie–cités, s'intègrent totalement dans cette démarche. Ils participent aussi au développement de l'IAU îdF comme centre de ressources du Bassin parisien. Ainsi, la mise en ligne d'informations et de publications doit se poursuivre (par exemple, des documents restituant les journées du séminaire scientifique UMR Géographie – cités et IAU îdF sont déjà accessibles) sur le site [www.iau-idf.fr](http://www.iau-idf.fr)

**Plusieurs volumes de travaux publiés sous le titre « Capitalisation des savoirs sur le Bassin parisien » seront édités en 2009-2010 :**

**Volume 1 : Bibliographie analytique (mai 2009)**

**Volume 2 : Analyse synthétique (mai 2009)**

**Volume 3 : Acquis des séminaires scientifiques 2009 (juin 2010)**



# Introduction

Le Bassin parisien est un sujet étudié, oublié et revisité depuis trente ans. Actuellement, il semble y avoir une conjoncture qui remet en avant ce territoire.

L'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Île-de-France et l'UMR Géographie Cités se sont associés pour organiser trois journées de séminaires à caractère scientifique portant sur le développement métropolitain du Bassin parisien. Ces séminaires sont construits par thématiques, afin d'organiser les interventions d'experts, de techniciens, d'acteurs de terrain sur les caractéristiques de cet espace et les choix stratégiques à opérer.

Pourquoi le territoire du Bassin parisien fait-il sens aujourd'hui ? Le Bassin parisien a-t-il un avenir métropolitain ?<sup>1</sup> Ces deux questions vives et étroitement liées reviennent en force sur le devant de la scène pour plusieurs raisons. D'une part, l'explosion des mobilités et l'élargissement de leur portée invitent à reconsidérer les significations territoriales de *ce vaste espace métropolitain*. D'autre part, en démultipliant les interdépendances entre les lieux, l'économie de la connaissance contribue à la construction de nouveaux réseaux territoriaux de plus en plus larges. L'espace du Bassin parisien se trouve ainsi mis en tension, entre ces fonctionnements à plus large échelle et certaines pratiques territoriales restées encore relativement cloisonnées. Ces nouvelles interdépendances, qui aiguïssent les concurrences et réinventent des complémentarités, construisent ce territoire métropolitain autrement.

## Identifier les formes territoriales d'un fonctionnement métropolitain

La formulation de diagnostics est au cœur de cet enjeu. Elle porte sur les formes et les niveaux de l'intégration de cet ensemble interrégional. La réflexion développée attache une attention particulière aux forces des dynamiques polycentriques à l'œuvre dans ce contexte exceptionnel d'une très forte polarisation centrale, aux effets de voisinages et de mises en réseau à plus large portée. Ces éléments de diagnostic pourront alimenter une réflexion sur des stratégies possibles de développement et d'aménagement territorial.

## Reconnaître les leviers d'une cohésion territoriale métropolitaine

L'hypothèse de ces séminaires est que l'ensemble et les parties ont tout à gagner d'un renforcement de la cohésion métropolitaine à l'échelle pluri-régionale. Elle justifie qu'un certain nombre des leviers de cette cohésion soient analysés. Les séminaires abordent plus particulièrement les dynamiques des systèmes de mobilité, les potentialités intégratrices du système productif et des systèmes de recherche et d'innovation et enfin, les rôles tenus par les systèmes fonciers et immobiliers. Loin de toute ambition d'exhaustivité, les jeux de ces leviers sont explorés à partir de quelques zooms sur des aspects ayant fait l'objet d'études plus approfondies.

---

<sup>1</sup> Les matériaux de ces séminaires, programmes, présentations, documents audios, études sont en ligne sur le site de l'IAU îdF : [www.iau-idf.fr](http://www.iau-idf.fr)



Ces séminaires sont des séances de travail réunissant une cinquantaine de spécialistes, scientifiques et acteurs du développement et de l'aménagement des territoires. Ils organiseront des échanges à partir de présentations fouillées des problématiques abordées.

Nous avons voulu restituer dans ce document les grandes questions et enjeux qui sont ressortis des débats. Il se compose de deux parties, la première est une synthèse des idées et enjeux développés et débattus lors des trois journées de séminaires.

La seconde partie résume chacune des présentations des experts en essayant de garder et de transmettre les points importants, les points de débats en les illustrant de quelques cartes et graphiques ayant servi au développement et à la présentation des analyses.

# **Première partie**

## **Synthèse des acquis des trois séminaires**



L'explosion des mobilités et des flux, la reconfiguration des systèmes productifs, les nouveaux réseaux territoriaux de l'économie de la connaissance sont quelques unes des dynamiques qui conduisent à reconsidérer les significations territoriales du Bassin parisien. De nouvelles interdépendances, qui aiguïssent les concurrences et réinventent des complémentarités mettent cet espace sous tension. Dans un premier temps, nous caractériserons quelques unes des empreintes majeures qui conduiraient à faire de ce vaste ensemble territorial une région métropolitaine intégrée. Dans un second temps, au vu de ces éléments de diagnostic, nous explorerons les défis à relever et les stratégies possibles qui pourraient sous-tendre de nouvelles modalités d'intervention de l'action publique.

## **1. Quelques empreintes majeures de la métropolisation**

### **1.1 La polarisation centrale : effet d'ombre ou effet d'entraînement?**

Entrée traditionnelle de compréhension des dynamiques dans le Bassin parisien, la question de la polarisation parisienne reste aujourd'hui un sujet majeur de débats, tant dans l'analyse que dans la réflexion sur les modalités d'action politique. Si au cours du séminaire les points de vue ont pu être parfois contrastés, soulignant l'ambivalence des représentations de la place relative du centre dans ce vaste ensemble territorial, ils témoignent globalement d'un « changement de paradigme » poussant à revisiter le modèle centre/périphérie classique et à lire le Bassin parisien dans une interpénétration de modèles territoriaux différents.

Certes, en première lecture, la dimension morphologique des hiérarchies suffit à alimenter la thèse de la confiscation de la périphérie par le centre. Ainsi, avec ses 11,5 millions d'habitants en 2006, la région francilienne représente un peu moins de la moitié de celle de ce vaste ensemble régional (48%), proportion qui est restée étonnamment stable depuis plus d'une trentaine d'années.

Ces dissymétries de masse, toujours importantes varient selon les domaines auxquels elles se rapportent. Ainsi, par exemple, à l'aune des seules activités stratégiques métropolitaines, la dissymétrie demeure exceptionnellement forte, ces activités n'étant plus significativement présentes au-delà des limites de l'Île-de-France.

Un tel contexte de dissymétrie des masses ne peut que renvoyer naturellement à des formes dominantes de polarisation du Bassin parisien centrées sur l'Île-de-France. Cependant, elles ont été interprétées de façon contrastée voire parfois contradictoire pour certaines d'entre elles. Une première interprétation conduit à souligner la force d'intégration territoriale par le centre, ce qui ferait bénéficier l'ensemble régional d'un effet d'entraînement très significatif. C'est en ces termes qu'ont pu être abordées les questions de l'accessibilité aux aéroports internationaux, de l'intégration complète des systèmes productifs locaux du Sud de l'Oise à la dynamique francilienne ou encore de l'existence de villes relais qui servent d'interface entre l'Île-de-France et d'autres territoires français ou européens. Cette première vision alimente la représentation du Bassin parisien comme un ensemble territorial fortement intégré par ce centre, et donc, d'une certaine manière, très cohérent.

La seconde perspective s'appuie sur une lecture plus négative de ces formes dominantes de polarisation : elle met l'accent sur la dépendance et l'écrasement des périphéries. Cette

polarisation nierait plus qu'elle ne le valoriserait un territoire du Bassin parisien. L'atonie de certains espaces périphériques, l'absence dans les espaces non franciliens de porte d'entrée sur l'international ont pu être lues comme le résultat d'un effet d'ombre du pôle central.

Enfin, une troisième lecture conduit à appréhender les périphéries comme des espaces banals, en quelque sorte indifférents à la proximité parisienne. C'est en ce sens que certaines villes moyennes périphériques ont été présentées, avec des dynamiques comparables aux autres villes moyennes françaises.

Au final, ces différents schémas en partie contradictoires continuent d'exister dans les analyses scientifiques comme dans les représentations des acteurs locaux, résultant peut-être encore trop souvent d'approches très sectorielles et de ce fait trop fragmentées.

Quelle que soit l'analyse faite aujourd'hui de la force du rapport centre-périphérie, comprendre le fonctionnement du Bassin parisien nécessite plus que jamais de dépasser le simple effet des dissymétries des masses.

La confrontation entre modèle économique et modèle territorial a été particulièrement interrogée dans cette optique. Si la coïncidence entre fonctionnement des systèmes productifs et organisation territoriale a renforcé le modèle centre-périphérie durant la phase de développement fordiste, on assisterait aujourd'hui à un découplage croissant, bien mis en évidence dans le processus d'internationalisation des chaînes de valeur. Plusieurs points de discussion sont restés ouverts par rapport aux articulations possibles entre des approches en termes de filières, de systèmes productifs locaux et de multipolarités économiques.

Une approche plus relationnelle des territoires a également permis de souligner d'autres caractéristiques de ces liens centre-périphérie dans le Bassin parisien. Apparaissent alors des accélérations de mises en relation, des directions préférentielles des échanges et des liens ou à l'inverse, des freinages sur certaines directions, conduisant grandement à moduler les jeux territoriaux sur ce gradient majeur. Les relations centre-périphérie sont en effet apparues hiérarchiquement et géographiquement assez sélectives. Ainsi, des interdépendances préférentielles avec le pôle francilien ont ainsi à plusieurs reprises été suggérées. Par exemple, pour les migrations résidentielles ou professionnelles des salariés, des attaches préférentielles en direction de l'ouest et du sud-ouest sont attestées par des sur migrations dans les deux directions entre les plus grandes aires urbaines et celle de Paris. Dans un secteur nord/nord-est, les effets de barrière, révélées par des sous migrations dans les deux directions entre les grandes villes et l'Île-de-France, sont l'expression d'une polarisation plus faible.

Par conséquent, encore moins qu'avant, le couple centre/périphérie ne peut être lu en termes trop schématiques et dichotomiques : le gagnant n'est pas toujours le centre principal et la perdante n'est ni toujours la périphérie et plus encore toute la périphérie. La représentation d'un Bassin parisien confisqué par l'Île-de-France est largement dépassée.

## **1.2 Un polycentrisme en construction**

Une évolution plus polycentrique de cette région vient désormais enrichir une représentation beaucoup plus multiforme des trajectoires territoriales. Les différentes approches ont permis de mieux qualifier la nature, le degré de ce fonctionnement plus polycentrique. Dans cette perspective, la question des polarisations périphériques d'une part, des réticularités infra-régionales d'autre part, ont été, de manière récurrente, au cœur des débats de ce séminaire.

L'émergence d'une région métropolitaine plus polycentrique a été interrogée selon trois dimensions principales : morphologique, fonctionnelle et relationnelle.

Le polycentrisme morphologique connu depuis longtemps dans le bassin parisien ne fait plus débat aujourd'hui. Quand on s'en tient à cette seule dimension, les périphéries du Bassin parisien sont bien un modèle de structure polycentrique, 9 aires urbaines concentrant entre quelques 270 000 habitants (Amiens) et un peu plus de 500 000 (Rouen). Cette simple dimension morphologique ne fait pas système pour autant.

L'identification d'un polycentrisme plus fonctionnel, déterminé notamment par la répartition spatiale des fonctions urbaines a suscité plus de débats. Il a d'abord été rappelé combien un système de type « lieux centraux » restait structurant à cet échelon géographique du bassin parisien. L'analyse de la localisation des activités de production abstraite ou des implantations universitaires par exemple a bien révélé la dimension hiérarchique du polycentrisme fonctionnel, confortant le niveau supérieur des capitales régionales qui a beaucoup bénéficié du développement des emplois de desserte locale et régionale. Dans cette caractérisation d'un polycentrisme régional fonctionnel, la question de la spécialisation économique a été largement discutée, et les différents travaux ont montré une nette sectorisation de l'activité économique, qui partant de l'Île de France, a tendance à se prolonger dans le bassin parisien. Les faisceaux retenus dans les schémas de prospective intègrent vraisemblablement cette dimension de la spécialisation économique.

La troisième composante plus relationnelle du polycentrisme dans le Bassin parisien est plus difficile à saisir, pour des raisons qui tiennent à la fois à la disponibilité des données mais également à la difficulté d'interprétation de flux qui parfois remettent en question les représentations habituelles des fonctionnements territoriaux. Les travaux sur les mobilités de personnes, sur les relations scientifiques, par exemple, ont mis en évidence des réticularités infra-régionales, qui ne passent pas nécessairement par des organisations hiérarchiques. Ces réseaux souvent multiscalaires tissent aujourd'hui dans le Bassin parisien un certain nombre d'interdépendances intra-régionales et notamment inter-urbaines. Les séminaires ont permis entre autre de saisir combien ces réticularités intra-périphériques se développent de manière diverse, quant à leurs fondements, leurs portées géographiques et leurs contours. Cette diversité et cette hétérogénéité d'ensemble sont sans doute à mettre au crédit des potentialités métropolitaines du bassin parisien. Insuffisamment connues, ce sont elles pourtant qui diversifient les modalités de l'échange. Elles ont particulièrement retenu l'attention, parce qu'elles sont sous-tendues par des stratégies locales qui renforcent à la fois des polarisations régionales et cherchent à valoriser des positions d'interface entre l'Île de France et les espaces extérieurs au Bassin parisien.

Plusieurs exemples ont illustré ces tendances. Ainsi, quand on considère les dimensions préférentielles des migrations professionnelles et des navettes des salariés, la plupart des villes grandes et moyennes d'un grand secteur ouest/sud-ouest entretiennent entre elles des relations peu hiérarchisées et fortement réticulées, en correspondance d'ailleurs assez nette avec l'identification de cette même zone pour sa dynamique spécifique dans le processus de déplacement des entreprises. Tout se passe comme si, ces villes, qui entretiennent par ailleurs dans leur grande majorité des relations préférentielles avec l'Île-de-France, étaient aussi celles les plus en mesure d'être motrices dans les échanges interurbains qui structurent ce secteur du Bassin parisien. De telles formes réticulées, apparaissent aussi, bien qu'un peu moins connexes, entre les grandes villes de Champagne et, un peu plus ténues, entre celles de Picardie.

**En conclusion**, le processus de métropolisation est bien en cours dans le Bassin parisien. Villes, territoires infra-régionaux du Bassin parisien sont, aujourd'hui, de plus en plus saisis dans des interdépendances territoriales, multiformes et multiscalaires. Des modalités d'intégration territoriale s'interpénètrent dans ces territoires, allant bien au delà de la seule polarisation centrale et parallèlement ne pouvant se laisser enfermer dans l'unique espace régional du Bassin parisien.

Bien entendu, des espaces restent en marge du processus métropolitain, et le séminaire a permis d'identifier des "espaces en creux", des marges, au sein de ce vaste ensemble territorial. Une métropolisation en marche donc, mais incomplète. De ce point de vue, la comparaison avec la région métropolitaine londonienne, plus intégrée, a permis de bien mettre en perspective certaines limites du processus de métropolisation dans la métropole francilienne qui peut par exemple se lire dans la moindre internationalisation des villes périphériques en termes d'accessibilité et de concentration d'activités métropolitaines.

Cette montée en puissance de jeux d'échelles multiples et entrecroisées a bien montré combien la question des limites du Bassin parisien n'était plus une question pertinente aujourd'hui. Le Bassin parisien n'a pas été appréhendé comme un espace qui fait sens dans un périmètre bien circonscrit. La faible identité de cette région a d'ailleurs été plusieurs fois soulignée. Le potentiel métropolitain de cette région serait faiblement organisé alimentant une vision d'une région encore largement virtuelle.

**Par conséquent**, les contributions engagent à penser le Bassin parisien comme un "interterritoire", sans exclusive vis à vis d'autres territoires, français, européens.... Il ne s'agit plus de penser le Bassin parisien comme une unité fonctionnelle pouvant faire territoire, - ce que les schémas d'aménagement ont trop longtemps cherché à faire -, mais d'envisager le Bassin parisien comme une espace pluriel, un espace de coopérations qui permette aux différents territoires institutionnels de prendre en compte des problématiques qui les dépassent et les traversent.

## **2. Défis et questions prospectives**

Un certain nombre de défis bien identifiés au cours de ce séminaire interpellent donc le futur de la planification régionale et de l'aménagement du territoire, confrontés à un « horizon » Bassin parisien. Certains de ces défis ne sont pas exempts d'une dimension prospective.

### **2.1 Intégrer les nouvelles données territoriales**

Dans les années qui viennent, un premier défi pourrait résider dans les capacités qu'auront, ou n'auront pas, la planification régionale et l'aménagement du territoire à intégrer les nouvelles données territoriales. On attire ici l'attention sur deux d'entre elles qui ont été les plus discutées et qui représentent les défis majeurs du devenir du Bassin parisien pour la prochaine décennie.

#### **Le rapport dialectique monocentrisme – polycentrisme**

Les politiques d'aménagement seront en premier lieu confrontées à l'intégration des nouvelles formes prises, dans et à l'extérieur de l'Île-de-France, par le rapport dialectique monocentrisme – polycentrisme.

#### **Un changement de paradigme**

La place du levier francilien dans les futurs possibles du Bassin parisien est un des grands enjeux. De différentes manières et à différents stades de la réflexion, le séminaire a souligné le déplacement en cours des représentations des acteurs de la position relative de l'Île-de-France. D'une part, c'est plus l'Île-de-France et non pas seulement Paris qui est identifié parmi ceux-ci comme la région centrale sur laquelle se retissent de nouvelles articulations centre-périphérie à l'échelon du Bassin parisien. D'autre part, loin de la représentation pluriséculaire d'un centre dont l'ombre portée n'en finirait pas d'affaiblir ses périphéries, l'Île-de-France et le reste du Bassin parisien commencent à être davantage

entrevus comme ressources mutuelles. Cette idée relativement nouvelle d'une Île-de-France « ressource » pour le Bassin parisien serait un des premiers signes d'un changement paradigmatique, en passe de déplacer à la fois, les cadres d'analyse et certains des registres de l'action, comme a pu le souligner l'exploration pour le Bassin parisien de la problématique de « *l'interrégionalité dans les documents régionaux de planification* » ou encore, l'enquête menée auprès des acteurs politiques et territoriaux sur les « *Attentes et projets* ». Dans cette conception d'une région centrale devenue ressource, le paradigme de la métropolisation prendrait le pas sur celui de la périurbanisation. En effet pour les acteurs du Bassin parisien, le modèle « périurbain », qui reprenait sans le dire un modèle centre périphérie relativement simplifié a, durant les dernières décennies, servi de trame de base. Il a donné une grande place aux problématiques de frontières, de marges, et de fronts, ce qui a été bien éclairé par l'expérience livrée à propos du département de l'Eure. Ce paradigme de la périurbanisation a souvent conforté aussi les représentations de jeux interrégionaux à somme nulle dans lesquels les gains de l'une des régions se feraient en général au détriment des autres, vision a fortiori bien ancrée dès lors que l'Île-de-France est enjeu du gain ou de la perte.

### **Une bifurcation territoriale ?**

Cette entrée dans un cycle de développement métropolitain, qui irait dans le sens de territorialités régionales plus multiformes, où la dimension réseau serait omniprésente et conduirait à proposer l'image du « rhizome » pour décrire les évolutions territoriales en cours, sera-t-elle à l'origine d'une bifurcation territoriale? Une intégration interrégionale plus polycentrique et une montée en puissance d'interactions inter urbaines et plus généralement, intra et interrégionales, plus multiformes et plus multidirectionnelles, seraient l'un des signes de cette bifurcation. On abandonnerait alors progressivement deux idées toujours tenaces et désormais très discutées : celle de développements urbains périphériques perçus comme des reproductions miniaturisées du pôle central, et celle d'un système territorial dans lequel, développement central et développement périphérique entreraient en conflit..

Les liens faibles identifiés entre certains lieux du Bassin parisien, villes ou établissements, et qui s'écartent des modèles hiérarchiques les plus familiers, ne seraient-ils pas signes de l'amorce de cette bifurcation ? Qu'il s'agisse, par exemple, des mobilités et des migrations de personnes, des déplacements d'établissements, ou encore, de certaines réorganisations des localisations des entrepôts dans l'hinterland portuaire du Havre, ces liens faibles interpellent sur de possibles nouvelles lignes d'appui de politiques territoriales structurantes à l'écart, à côté, ou en complément, d'un modèle monocentrique demeuré puissant par ailleurs.

### **De nouveaux enjeux d'échelle**

La métropolisation interpelle l'aménageur sur un autre plan, complémentaire du précédent, celui des bouleversements en cours dans les échelles de temps et d'espaces, suivant lesquelles la spatialité des mouvements des hommes et des activités est désormais modelée. Ces bouleversements ne sont certes pas propres au Bassin parisien, mais ils y prennent une acuité d'autant plus grande que ce dernier est sous influence métropolitaine directe. Ces nouveaux enjeux d'échelle concernent, d'une part, les espace-temps des mobilités et des flux qui obligent à tenir désormais simultanément compte de plusieurs métriques d'espacement et de plusieurs étalons de mesure du temps. Les exemples des mobilités et des migrations de personnes, des flux touristiques ou des migrations d'établissements industriels, ont permis de souligner la nécessaire prise en compte de ces complexités croissantes, que les démarches classiques de planification urbaine et régionale ont bien de la peine à intégrer. Ces nouveaux enjeux d'échelle ont été d'autre part soulignés dans des problématiques plus directement en rapport avec l'économie territoriale, comme par exemple, les réorganisations en cours des filières productives et celles des chaînes de valeur, ou celles des réseaux de connaissance. Une meilleure prise



en compte de cette généralisation et de cette amplification des interférences d'espaces-temps multiples a fait de la question des infrastructures de transports un des thèmes les plus transversaux des politiques territoriales à mettre en œuvre. C'est dans des politiques qui associeraient concrètement des articulations d'échelles répondant simultanément à une demande particulière et localisée et intégrant les défis qui se jouent à macro-échelles que devraient se construire les fondements du multi-échelle et du multimodal.

## **2.2 Repenser voire inventer dès aujourd'hui l'ingénierie territoriale de demain**

### **Continuités et maillages des territoires : des modes de représentation et de gestion à réviser**

Un large consensus est apparu tant parmi les chercheurs que les aménageurs sur le fait que les territoires désormais multiples, sont aussi discontinus et inégalement bornés, alors que les mailles les emprisonnent souvent. De leur côté, les entreprises se sont largement délestées des contraintes de la continuité et des emboîtements d'échelle qui y étaient associés. Les politiques et partant, les aménageurs, peinent à suivre. Leur raison d'être, leur légitimité ne serait-elles pas emprisonnées dans les mailles d'un territoire borné ? Les collectivités territoriales sauront-elles et pourront-elles passer « de partenariats diplomatiques à la construction de politiques publiques communes » comme les y invitent certains acteurs du terrain ? De quelles innovations pourra bénéficier le Bassin parisien pour dépasser les limites de ses maillages, là où celles-ci ont perdu beaucoup de leur pertinence ? Cette question difficile a resurgi à plusieurs reprises à propos des chaînes de valeur et des filières, ou à propos du devenir des équipements régionaux d'enseignement supérieur.

### **Apprendre à intégrer les externalités de réseau**

Une chose est de constater le développement des réseaux dans une économie de la connaissance, une autre est de penser les lieux et les territoires en intégrant le développement des externalités de réseaux. Encore mal cernées, ces dernières sont pourtant appelées à de rapides développements. Comment à l'avenir apprécier et intégrer les dynamiques de réseau pour les intégrer dans l'action sur le lieu, comment intégrer les dynamiques des lieux dans le travail sur les réseaux ? Ces questions très transversales ont été directement abordées à propos des structurations territoriales des dynamiques d'une économie de la connaissance. Elles ont resurgi également quand ont été abordés, par exemple, le devenir des universités, ou les opportunités qu'il y aurait à saisir dans de possibles transformations de la logistique territoriale des transports en lien avec les transports maritimes. D'un point de vue régional, cette fois, des expériences allant dans ce sens ont confirmé la nécessité de poursuivre cette réflexion, qu'il s'agisse par exemple de celle du SRAT de Picardie où s'est opéré un glissement dans ce sens : la région se pense de moins en moins en creux comme un espace interstitiel, et de plus en plus désormais comme un espace d'interface. Autre exemple, la réflexion qui s'est développée autour de la métropole normande qui a dû, quant à elle, progressivement s'inscrire dans une économie de réseau élargi.

### **Inventer une politique d'aménagement du territoire dans un contexte de déconnection économie/territoire**

Les déconnexions entre économie et territoire se seraient particulièrement amplifiées dans le Bassin parisien et rien n'indique un ralentissement de ce processus. Un des enjeux des actions de planification régionale et d'aménagement de ces prochaines années exigerait que soient reconstruites des représentations plus réalistes de ce que sont devenues les articulations entre économie et territoires qu'il s'agisse par exemple, de possibles

remontées des politiques locales dans les chaînes de valeur, des potentiels de dynamique des systèmes productifs locaux ou encore du rôle des pôles de compétitivité. Toutes ces constructions ne s'inscrivent ni dans les mêmes espaces, ni dans les mêmes temps, et elles relèvent de systèmes d'acteurs en grande partie différents. Devant ces déconnexions, les vieux réflexes d'action de développement et d'aménagement en rapport avec la sphère de l'économie sont mis à mal.

### **Eviter certains écueils des politiques d'aménagement du Bassin parisien**

Le premier écueil a été clairement mis à jour par une présentation rétrospective de la place tenue par le Bassin parisien en tant qu'enjeu d'aménagement du territoire national. Il a été souligné les effets contre-productifs d'une politique de l'Etat à l'égard du Bassin parisien qui serait une manière de contrer ou de doubler celle de la région capitale plus que de l'accompagner dans un dépassement des cadres régionaux. Gageons que le contexte actuel d'une maturité plus grande de la réflexion territoriale en région et, comme nous l'avons souligné, une modification significative des regards qui la sous-tendent, ramèneront les jeux institutionnels à plus de cohérence quant aux diagnostics et aux arbitrages qu'ils sont appelés à faire émerger.

Un autre écueil identifié dans les livres blancs du Bassin parisien de 1966 et 1992 et dans la Charte de 1994 a été celui de la méthode de planification adoptée, trop proche peut être de celles des plans d'urbanisme, peu opérationnelle à l'échelon de ce vaste ensemble interrégional, dans la mesure où cette méthode est relativement déconnectée des pratiques des acteurs oeuvrant sur le terrain. Le changement de paradigme, souligné précédemment, qui renouvelle les regards portés sur l'objet Bassin parisien devrait permettre de surmonter ou du moins d'atténuer les risques de cet écueil.



# **Deuxième partie**

## **Présentations et débats**



# Première journée – 24 mars 2009

## **Le Bassin parisien : un espace métropolisé ? Centralités et intégration territoriale**

Les discussions de cette première session portent sur la « centralité économique et l'intégration territoriale ». Le Bassin parisien a-t-il un sens ? Quelles sont les formes qui renvoient à l'idée qu'il y a une forme d'intégration territoriale, de cohésion de ce territoire ? Qu'en est-il des relations du centre, de l'Île-de-France, et des régions qui l'entourent ? Trois intervenants sont venus répondre à ces questions. Laurent Davezies s'est intéressé aux périphéries externes de l'Île-de-France à travers les questions de revenus. Puis l'échelle s'est étendue au Bassin parisien dans son ensemble pour aborder les polarités et complémentarités dans la fonctionnalité de ces pôles du Bassin parisien. Ces réflexions sur le sens qu'on peut donner au Bassin parisien comme région métropolitaine sont avancées par Frédéric Gilli. L'échelle de l'analyse alors encore élargie par Ludovic Halbert, qui a conduit un travail international sur ce sujet et qui compare le Bassin parisien au Bassin londonien. C'est ici l'intégration territoriale et le polycentrisme économique qui ont été développés.

Les visions de quatre experts se sont confrontées ensuite, en particulier sur la question des liens entre l'Île-de-France et ses périphéries, avec comme trame de fond l'hypothèse d'une déconnexion de plus en plus importante entre le centre des méga-régions métropolitaines mondiales et leur hinterland. L'idée était de discuter ces visions d'experts, afin de nous éclairer sur les possibles stratégies de développement. D'autre part, les questions de « pourquoi cet échelon territorial fait sens ? » et « est-ce son centre qui en profite ou ses régions adjacentes ? » sont revenues à plusieurs reprises. Guy Baudelle s'est interrogé ainsi sur la question de la métropolisation du Bassin parisien et sur les stratégies d'intégrations métropolitaines. Ensuite, Yves Guermond est revenu sur la question de la représentation du Bassin parisien selon différents axes de lecture : physique, maillage du réseau de transport et accessibilité réelle. Il termine par quelques comparaisons à l'échelle mondiale de métropoles plus ou moins denses et avec des liens relativement différents entre leur centre et les villes qui l'entourent. En vis à vis de cette présentation, Anna Geppert poursuit ce puzzle de connaissances sur le Bassin parisien en s'intéressant aux « espaces en creux de la métropolisation, entre réalité, perception et action publique », prenant en exemple une région qu'elle connaît bien : la Champagne-Ardenne. En s'appuyant sur une étude sur les villes à l'échelle européenne, elle montre que les villes du Bassin parisien s'en sortent plutôt bien. Finalement avoir un centre fort est davantage un atout qu'un frein pour le développement des régions voisines. La présentation « le Bassin parisien peut-il être une région auto organisée » de Jacques Lévy termine la session.

Les débats, étaient animés par Thérèse Saint-Julien et Nadine Cattan (UMR Géographie-cité).



## Laurent Davezies

Professeur à l'Université  
Paris-Val-de-Marne

### *Les franges franciliennes depuis le prisme des revenus*

Laurent Davezies propose une acception restreinte de l'interrégion, qu'il considère comme étant composée des zones d'emploi limitrophes de l'Île-de-France (soit 1,6 million d'habitants). Si, schématiquement, le « *développement territorial c'est de l'argent étalé sur de la surface* », c'est par le prisme des revenus<sup>2</sup> qu'il nous propose d'appréhender le Bassin parisien. Il passe ainsi en revue les revenus, en distinguant les revenus « productifs » et les revenus « résidentiels ».

Au final, « *il se dessine à travers ces revenus un territoire au profil relativement bas sur le plan productif. C'est un profil plutôt résidentiel, au sens d'accueil d'actifs travaillant à l'extérieur. Le territoire n'est pas très attractif pour les retraités dont les revenus moyens, sont inférieurs aux revenus des retraités dans les métropoles. Ces retraités sont modestes, en comparaison avec ceux d'autres territoires de l'Ouest français ou du Sud au niveau de revenus extrêmement élevé.* ».

Ce constat se confirme par l'observation d'autres indicateurs. Le solde naturel y est positif alors que le solde migratoire est négatif (cela s'explique par les fortes migrations de franciliens vers la zone d'emploi de Beauvais, mais ce phénomène tend à s'éroder). Globalement, la population de cette zone limitrophe de l'Île-de-France connaît une faible croissance, un peu inférieure à celle de l'Île-de-France.

La situation des zones d'emploi de la région Centre et de celles de l'aire urbaine de Paris n'appartenant pas à l'Île-de-France est altérée par l'évolution de la géographie de l'emploi. Cela a des conséquences sur les revenus, dont l'indice montre une inflexion, dessinant autour de l'Île-de-France une « zone grise ».

---

<sup>2</sup> Revenus : des ménages, les revenus productifs, les revenus résidentiels des navetteurs, des retraités ou les dépenses touristiques, les revenus d'origine publique, les revenus sociaux



## Frédéric Gilli

Chercheur à Sciences Po Paris et FNSP

### *Le Bassin parisien : une région économique ?*

Frédéric Gilli tente de déterminer si le Bassin parisien est une région métropolitaine intégrée, en interrogeant ses polarités et ses complémentarités. Est-il pertinent d'articuler l'agglomération parisienne, dont l'écho est international, avec le territoire qui l'entoure ? Le problème se pose en termes d'échelle (le Bassin parisien est ici considéré comme la « région qui s'étend à 250 km autour de Paris ») et d'approche (stocks, flux, lieux et liens).

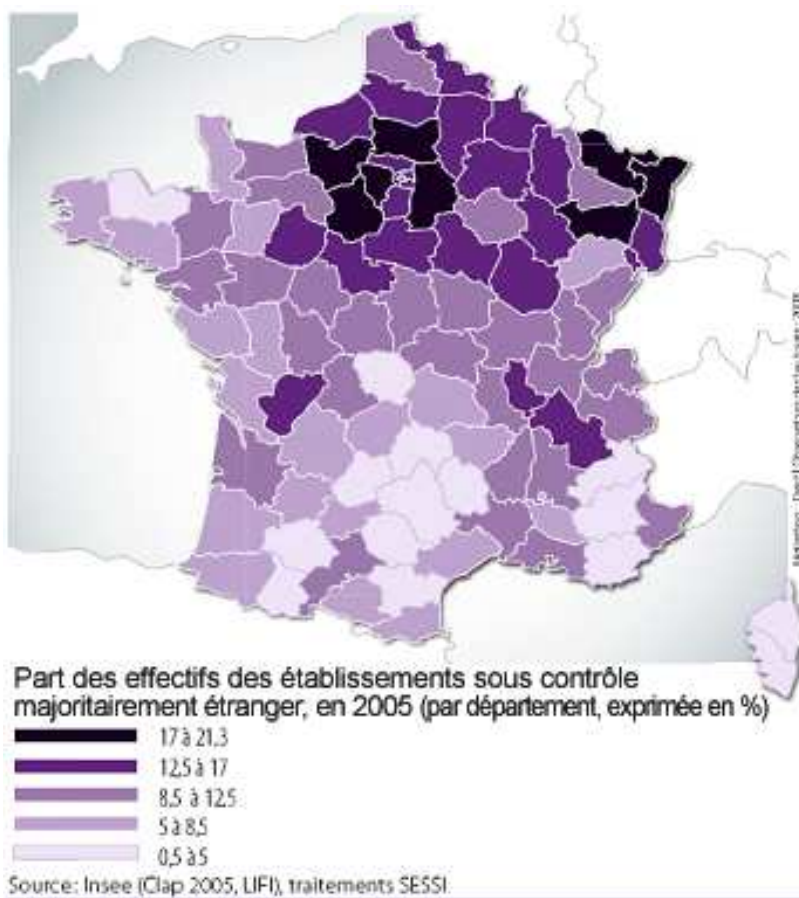
Il constate tout d'abord que le Bassin parisien est le seul espace français aussi marqué par la très forte présence de groupes nationaux et internationaux.

L'observation des migrations résidentielles entre villes de province (Paris étant exclu) fait apparaître le Bassin parisien en creux : sans Paris, le Bassin parisien n'est donc plus visible.





## Part des effectifs des établissements sous contrôle étranger



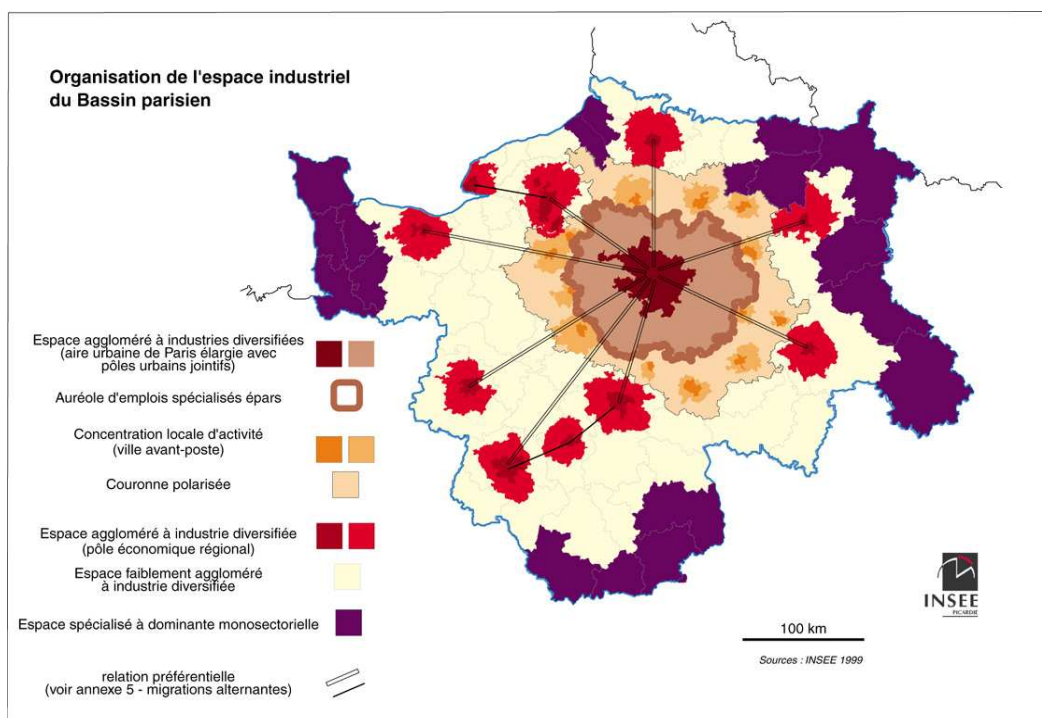
La prise en considération des entreprises multi-établissements fait quant à elle apparaître une armature urbaine à deux niveaux : « *la structure potentielle du territoire combine à la fois le tissage de réseaux locaux, tel qu'on le voit apparaître en Champagne-Ardenne, et le réseau des villes moyennes à proximité de Paris* ».

Se pose ensuite la question de savoir si la structure de cet espace permet de parler d'une région économique. La question sous-jacente est alors : passons-nous d'une logique de spécialisation fonctionnelle (le Bassin parisien s'inscrit dans une division du travail où les cadres sont à Paris, les ouvriers dans le reste du Bassin parisien) à une logique de présence locale de chaîne de valeur internationale (des groupes internationaux viennent chercher dans le Bassin parisien un élément intéressant pour eux dans l'organisation de leur filière de production) ?

Le Bassin parisien apparaît fragmenté et éclaté. Cela est particulièrement visible lorsque sont cartographiées les filières économiques. Les transferts d'établissements montrent un territoire parcouru par des flux intenses, y compris transversaux. L'aire urbaine de Paris échange beaucoup avec les régions environnantes, mais aussi avec la région PACA. Cependant, les territoires sont inégaux face aux transferts. Frédéric Gilli souligne ainsi une forte dissymétrie entre le Nord-est et le Sud-ouest où le nombre d'échanges est plus faible.

Ces observations soulèvent alors de nouvelles questions qu'il serait nécessaire d'approfondir. L'intégration se fait-elle par capillarité ou par bonds ? Les franges sont-elles dans l'Île-de-France ou dans le Bassin parisien hors Île-de-France ? Comment s'articulent les sous-systèmes régionaux ? Comment faire le lien entre les espaces périphériques des grandes périphéries et Paris ? Quelle articulation existe-t-il entre les logiques de polarisation et d'intégration, de spécialisation et de complémentarité ? La carte ci-dessous

met en avant le rôle des grandes villes (espaces agglomérés à industrie diversifiée), les espaces spécialisés à dominante monosectorielle et les villes avant-postes.





## Ludovic Halbert

Chargé de recherche, LATTs, CNRS

### *Le Bassin parisien est-il une méga-région ?*

**Ludovic Halbert** définit les méga-régions urbaines comme étant « *une dizaine, voire jusqu'à une cinquantaine de villes moyennes, voire de bourgs un peu plus petits, qui sont évidemment morphologiquement distinctes mais qui seraient fonctionnellement interconnectées et qui se construisent autour d'une grande ville mondiale* ». La question est donc dans un premier temps de savoir si le Bassin parisien est un système urbain polycentrique.

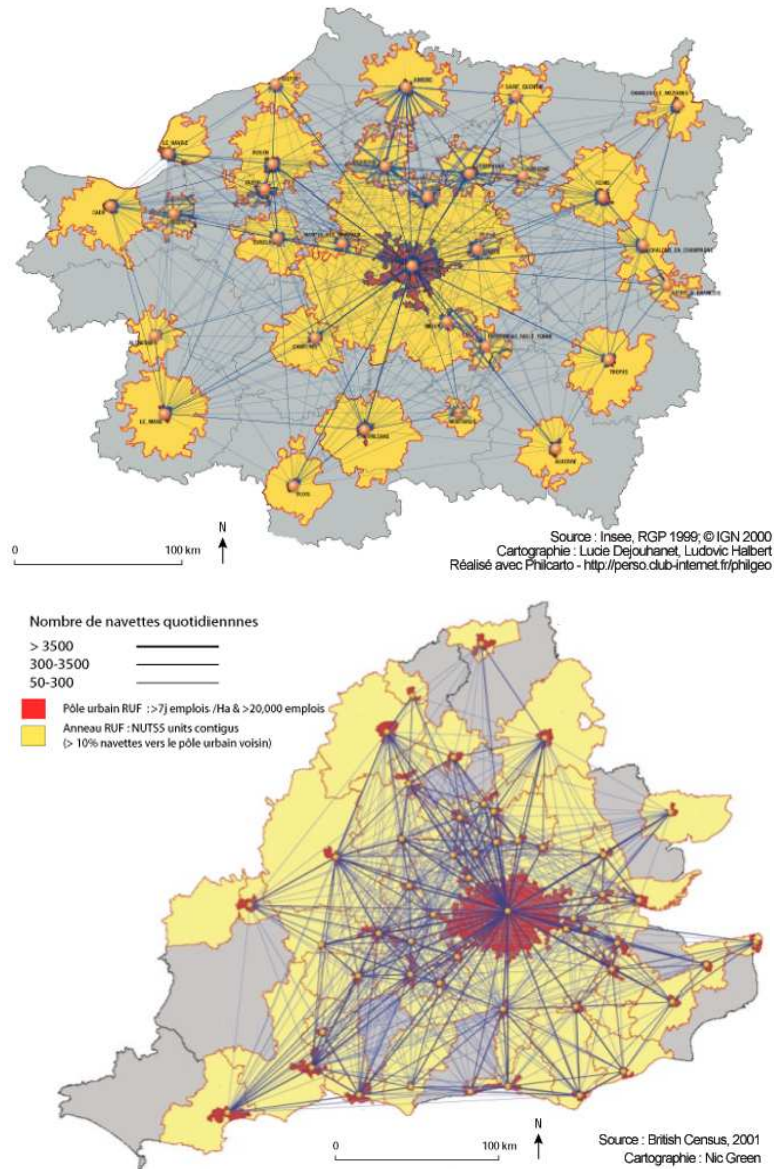
C'est donc dans cette perspective que le groupe de chercheurs de Polynet a défini les méga-régions comme une organisation spatiale multipolaire. Elles sont des agglomérations physiquement séparées mais contiguës (définition morphologique), appelant une nouvelle division des tâches avec des activités de commandement et de coordination réparties aussi dans les villes secondaires (définition fonctionnelle), entraînant la circulation de personnes, de capitaux, d'idées, de biens, etc. (définition relationnelle).

### Les formes du polycentrisme dans les méga-régions urbaines

Approche	Forme	Critère retenu
<b>Morphologique</b>	Organisation spatiale multipolaire: des agglomérations physiquement séparés mais contigus	Contiguïté des Régions Urbaines Fonctionnelles
<b>Fonctionnelle</b>	Nouvelle division des tâches": des activités de commandement et de coordination réparties aussi dans villes secondaires	Localisation des activités de Services Avancés aux Entreprises (SAvE)
<b>Relationnelle</b>	Circulation entre les villes (personnes, capitaux, idées, biens, etc.)	Navettes domicile-travail Surtout, flux d'information de l'économie mondialisée (= entre SAvE)
<b>Politique</b>	Stratégies, politiques et institutions intra-MRU	Pas nécessaire

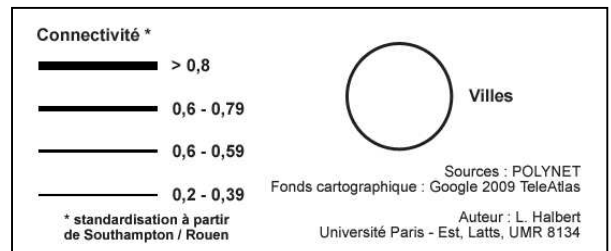
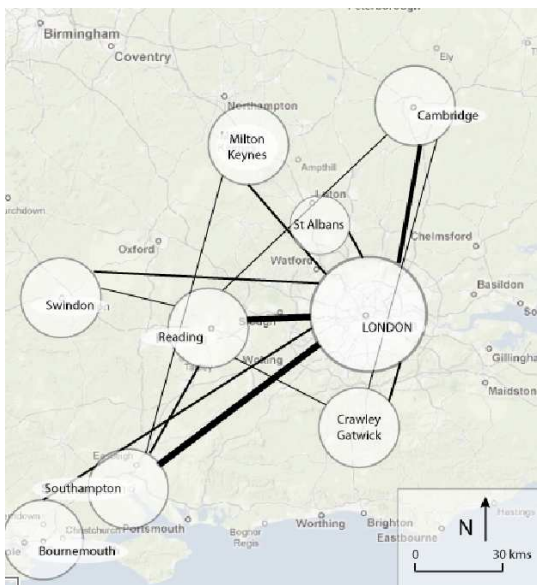
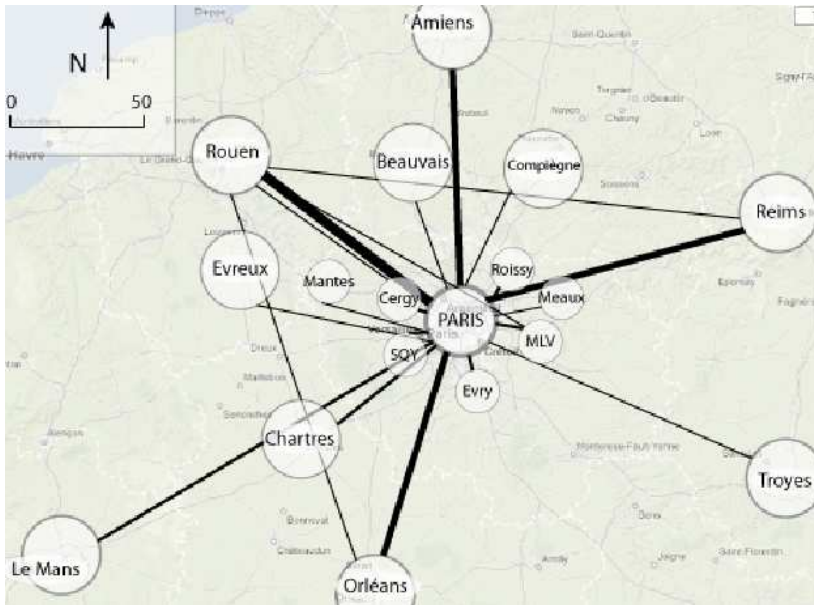
Une première carte fait apparaître une infrastructure urbaine polycentrique à l'échelle du Bassin parisien (fait-elle système ?). Les navettes domicile-travail montrent un territoire maillé mais ne disent rien du fonctionnement économique du territoire. En cartographiant l'emploi, un polycentrisme apparaît. Les activités de production abstraite évoquent un fonctionnement faisant écho à la théorie des places centrales.

### Comparaison entre le Bassin parisien et le Grand Londres : le critère relationnel



Trois pistes peuvent être dégagées de la comparaison de la situation des bassins de Londres et de Paris. Si les pôles périphériques londoniens ont des capacités d'accueil de sièges internationaux, cela est actuellement impensable pour les villes périphériques du Bassin parisien. Si les villes nouvelles ont été construites très loin de Londres et ont acquis une forte autonomie, les villes nouvelles franciliennes souffrent de l'effet marronnier parisien. Un regard doit enfin être porté sur l'immobilier d'entreprise, qui n'investit pas dans le Bassin parisien.

**Modèle d'interconnexion du GAWC** (Groupe et réseau d'étude sur la mondialisation et les villes mondiales) de l'université de Loughborough (Royaume-Uni)





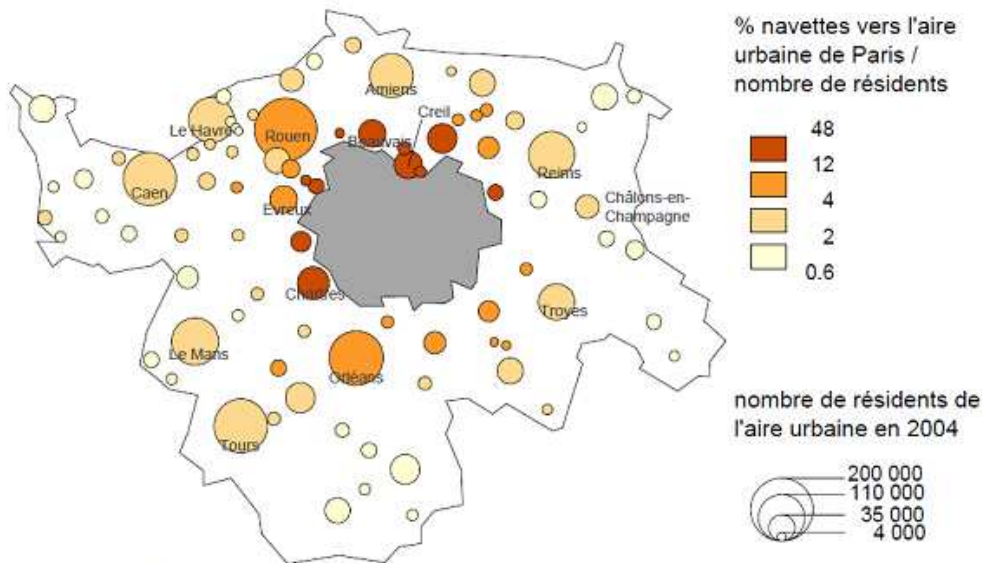
## Guy Baudelle

Professeur à l'Université de Rennes 2,  
Laboratoire ESO-Rennes (UMR CNRS 6590)

### *Quelle métropolisation pour le Bassin parisien ?*

Trois hypothèses de stratégies de métropolisation peuvent être avancées. La métropolisation peut dans un premier temps correspondre au scénario de la métropole multipolaire centralisée. Il s'agit alors de faire accéder l'ensemble du Bassin parisien aux opportunités offertes par la capitale, grâce à une intégration renforcée au système parisien. La deuxième hypothèse correspond davantage à un réseau métropolitain maillé : les pôles principaux du Bassin parisien s'affirment en dehors de Paris. Enfin, une troisième hypothèse propose d'envisager le renforcement des pôles du Bassin parisien afin de favoriser une meilleure articulation du système parisien : il s'agit donc de combiner les avantages du monocentrisme parisien et du polycentrisme.

#### Dépendance envers l'aire urbaine de Paris



Quelles stratégies conviendrait-il finalement d'adopter, sachant que l'exemple londonien n'est guère transposable, le réseau urbain autour de Londres étant beaucoup plus dense. L'objectif pourrait être de voir s'établir des relations moins hiérarchiques avec Paris et des liens plus forts entre des pôles secondaires voisins. Des arbitrages financiers plus favorables aux régions du Bassin parisien semblent nécessaires pour atteindre cet objectif, notamment en matière de transport par le développement de radiales, auxquelles il faut ajouter une grande rocade ferroviaire. Cela devrait aussi être accompagné d'un rééquilibrage de la distribution de l'emploi public (à l'instar, cette fois, du Royaume Uni). De plus, il faudrait saisir les opportunités offertes par le desserrement spontané des activités, des infrastructures et se baser sur une complémentarité fonctionnelle. Guy Baudelle trouve aussi particulièrement intéressante l'idée d'un « poly-décentrisme », qui veut que des réseaux de villes se créent autour de projets précis.



## Yves Guermond

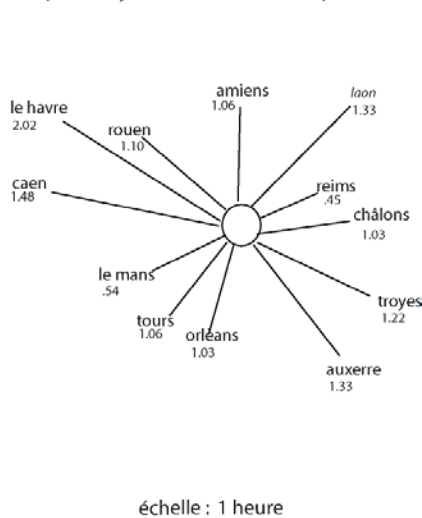
Professeur émérite à l'Université de Rouen

### *A la recherche du Bassin parisien*

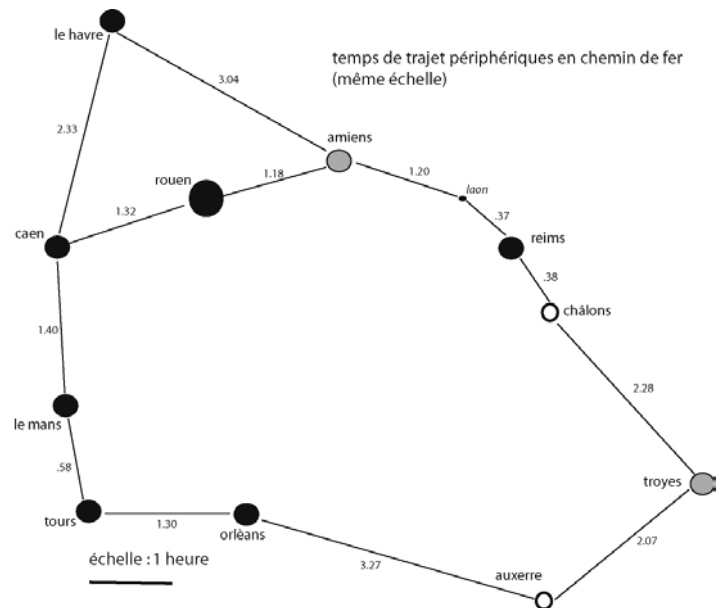
On a beaucoup de mal à se dégager du cadre francilien quand on réfléchit à l'insertion de l'espace parisien dans l'espace mondial. Les « pôles » des projets du « Grand Paris » se situent tous dans un rayon de moins de 20km autour de l'île de la Cité. Evoquer l'idée du « Bassin Parisien » comme un milieu métropolitain amène à changer d'échelle. Il y a deux façons d'envisager cette nouvelle échelle.

- La première option consiste à imaginer le Bassin Parisien comme un réseau métropolisé par une forte intensité des connexions.

temps de trajet en chemin de fer depuis Paris



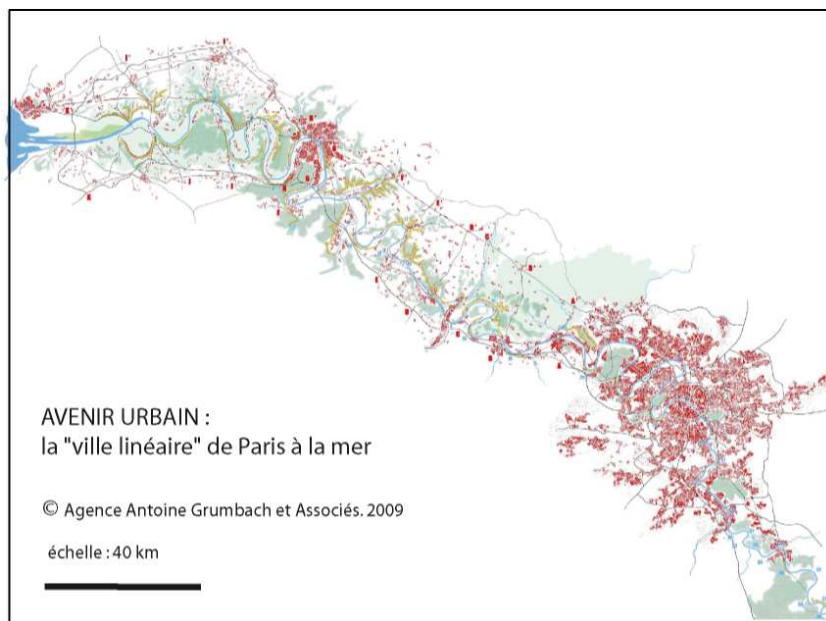
temps de trajet périphériques en chemin de fer (même échelle)



L'idée qui vient tout de suite à l'esprit est celle du réseau ferroviaire en étoile à partir de Paris, mais cette image est très illusoire. On est très loin d'un réseau maillé, comme on peut l'observer très simplement par la cartographie des liaisons ferroviaires directes des villes entre elles, sans passer par Paris (l'échelle de temps est la même sur les deux cartes). Tout se passe comme dsi on était dans deux contextes géographiques différents. La situation n'est pas améliorée par le transport aérien, car de nombreuses villes sont mal reliées aux aéroports parisiens. Plusieurs d'entre elles ne sont pas reliées au reste du territoire en une journée aller-retour (ce qui est pourtant primordial pour les activités de service aux entreprises). Cette idée du Bassin Parisien imaginé

comme un réseau métropolisé est donc attachante, mais sa mise en œuvre est assez difficile et depuis 50 ans elle n'a pas fait de réels progrès.

- La seconde option est celle du projet d'Antoine Grumbach pour le Paris du 3<sup>ème</sup> Millénaire. Il y est proposé de prendre appui sur l'Île-de-France et de la prolonger dans un cadre semi-rural et semi-urbain au long de la vallée de la Seine, avec un système de circulation dense et efficace, composé d'une LGV, de plusieurs lignes de chemins de fer à grande vitesse, complétées par des cars fréquents. En un mot il s'agit de constituer une métropole nouvelle de Paris à la mer, autour de l'axe de la Seine, pour en faire l'un des grands pôles mondiaux. La communication de Ludovic Halbert a montré que les connexions inter-entreprises vers Rouen sont les seules qui apparaissent dans le Bassin Parisien, si on laisse à part les connexions avec Paris.



Quelle que soient les options finales sur le plan spatial, la réalisation d'une véritable métropolisation à une échelle plus vaste que l'Île-de-France suppose que la conception du réseau s'opère à tous les niveaux. Si on prend par exemple les actuels « pôles de compétitivité », sensés conduire à ce fonctionnement en réseau, on constate vite qu'ils ne se traduisent pas par un renforcement notable des liens interentreprises, et qu'ils n'ont guère pour conséquence des créations d'emplois ou des décentralisations d'emplois à partir des centres de décision parisiens vers les centres périphériques.

C'est par deux exemples internationaux que cette intervention est conclue. Avec le bassin de Londres d'abord. Celui-ci dispose en effet d'une certaine ancienneté dans son développement (exemple d'Oxford et de Cambridge) dont ne bénéficie pas le Bassin parisien. De plus, « *ce qui caractérise le Bassin de Londres, c'est que même si on est dans la périphérie de la métropole, on est dans la mondialisation puisque les villes qui ne sont pas reliées directement à Londres le sont par avion avec différents pays du monde* ». Le second exemple est asiatique : Shanghai et son arrière pays qui présente une densité de 600hab/km<sup>2</sup> (contre 200hab/km<sup>2</sup> pour le Bassin parisien, pris dans son acception la plus dense). Cette région est intensément innervée par le système socio-économique shanghaien avec des liaisons constantes et des liens inter-entreprises importants.





## Anna Geppert

Maître de conférences à l'Université de Reims

### *Entre réalité et perception*

Anna Geppert, dans une perspective culturelle, aborde la question de la perception du Bassin parisien. Elle présente en introduction une enquête menée par l'office du tourisme de Champagne-Ardenne, qui a montré que les voyageurs connaissaient très peu de villes de cette région et estimaient en moyenne le temps pour se rendre à Reims à 3h de Paris (il fallait 1h30 à l'époque pour relier ces deux villes). Du point de vue champenois, la question se pose aussi de savoir si la Champagne-Ardenne appartient vraiment au Bassin parisien.

Pour elle, « *le Bassin parisien politique des huit régions, sans doute n'existe-t-il pas et sans doute est-il besoin de le construire* ». Elle précise ensuite que par métropolisation elle entend le processus qui transforme un petit nombre de villes en de grosses métropoles et qu'il s'agit donc d'un processus extrêmement sélectif: « *les transformations existent mais ce processus de métropolisation se passe dans le centre du Bassin parisien et pas dans les espaces en creux* ».

La Champagne-Ardenne est un exemple parmi d'autres de ces « espaces en creux ». En effet, cette région connaît une démographie baissière : sa population a vieilli, la région perd des habitants. Anne Geppert ne s'étonne pas de l'absence de participation de ces espaces à la métropolisation. Elle évoque un effet d'échelle (le Bassin parisien est beaucoup plus grand que le Bassin londonien par exemple) et un effet de taille (l'effet châtaignier relève largement d'un mythe, les villes périphériques du Bassin parisien sont des pôles régionaux ou des pôles de spécialisations ayant besoin de la proximité d'un carrefour international pour accéder à la mondialisation). Dans la mise en oeuvre de ce processus de métropolisation, le politique est un levier d'action absolument incontournable.

La conclusion de cette contribution se décline en trois points. Il s'agit dans un premier temps d'affirmer que les stratégies d'union des périphéries sont peu de nature à faire accéder les périphéries aux bienfaits de la mondialisation. Ensuite, il semble que les logiques de projets interrégionaux (exemple nous est donné d'une association de maires picards et champenois) peinent encore très largement à dépasser les cadres des limites administratives et que la principale opposition vient généralement des Régions. Enfin, Anna Geppert revient sur la question de l'innovation : si celle-ci ne peut être totalement importée, elle peut être soutenue notamment par l'aménagement d'un minimum d'équipements nécessaires à l'insertion dans l'économie de la connaissance.



## Jacques Lévy

Professeur à l'Ecole polytechnique  
fédérale de Lausanne

### *La région de Paris en questions*

Jacques Lévy constate, au vu des débats, qu'il y a une évolution de la pensée qui fait prendre la question du Bassin parisien de façon plus pragmatique, comme le résultat de systèmes d'action des autorités publiques ou des entreprises. Est-ce que le Bassin parisien fait société ?

Le Bassin parisien est une région virtuelle, dans la mesure où elle possède un potentiel non organisé, qui prend place dans un contexte où il n'y a plus d'échelle imposée. Jacques Lévy évoque alors sa « France de l'Officiel des spectacles » qui correspond à la région de Paris, qui serait le Bassin parisien associé aux centres des grandes villes françaises. De ce point de vue, il y aurait un double découpage de la région de Paris : un découpage réticulaire et un découpage territorial.

Cette région est seulement virtuelle, car il y a des contre-forces importantes : les Etats ne voient pas d'un bon œil l'existence en leur sein d'une région aussi importante. Il faut aussi se pencher sur la culture de l'Etat (démocratie à la française, Etat-providence, etc.).

Cherchant à préciser la notion de région, Jacques Lévy propose le terme d'« espace à dimension biographique ». La région est alors l'espace suffisamment grand pour qu'un individu puisse déployer une large gamme de possibilités, ce qui présuppose une diversité interne, et aussi un éventail hiérarchique de fonctions. A cette diversité, il faut ajouter une certaine identité pour que cela soit gérable (parler la même langue, etc.). La région est un point d'équilibre entre identité et ressource, pensé à l'échelle d'un ensemble qui fait société. En Corse, il y a peu de ressources et beaucoup d'identité. A l'inverse dans le Bassin parisien, il y a des ressources sans identité. Finalement, la question de savoir si le Bassin parisien est une région ne se règlera donc pas entre acteurs politiques.

L'un des atouts du Bassin parisien serait son unité : « *si le bassin parisien était une région, ça ne serait pas un choc culturel [...] on [peut] avoir un ensemble de 20-25 millions d'habitants sans énormément de problèmes de construction étatiques ou de fondements culturels communs* ». Jacques Lévy considère que, si Paris a autrefois appauvri ses voisins, il faut maintenant se demander si les régions voisines ont intérêt à se frotter à Paris. La question au fond est de « *savoir si les habitants du Bassin parisien ont vraiment envie de rentrer dans un système que l'on pourrait appeler de métropolisation partagée, qui est sur le papier possible, qui est pour l'Île-de-France un gain en masse et pour la partie non francilienne du Bassin parisien un gain en hiérarchie fonctionnelle* ».

Il faut penser à la constitution d'un projet commun, collectif et public avant de s'interroger sur les institutions. La balle serait désormais plutôt dans le camp de la partie non francilienne du Bassin parisien, où la rupture culturelle est sans doute la plus nécessaire. En guise de conclusion, une question : « *les sociétés locales du Bassin parisien sont-elles prêtes à faire le saut pour entrer dans un grand large spatial dans lequel elles seraient à la fois dans une situation de coopération, mais aussi de concurrence, de telle sorte qu'elles se mesurent non plus dans une logique redistributive mais dans une logique de production endogène au reste du Monde ?* ».

# Le temps du débat

C'est tout d'abord le choix des limites établies par les organisateurs du séminaire (limites correspondant aux huit régions de la Conférence des présidents de région du Bassin parisien) qui a été l'objet de discussions. Cette question revient finalement à celle de l'unité du Bassin parisien.

**Anne Diraison (Chargée de mission, conseil régional de Picardie)**, précise que la région Picardie est fortement engagée dans la conférence du grand Bassin parisien et les réactions qu'il y a eu autour du rapport Ballardur : « Cela ne nous paraît pas incompatible de vouloir défendre des régions fortes qui s'organisent, qui mutualisent des relations entre les villes et une relation équilibrée avec le bassin parisien, avec l'Île-de-France, au sein du bassin parisien, ça paraît tout à fait possible ». **Christophe Bayle (architecte urbaniste, SEMAPA)** souligne quant à lui la discontinuité dans la couronne dépressive de l'Île-de-France, se demandant même si le département de Seine-et-Marne appartient à l'Île-de-France ou s'il répond davantage à une logique de frange. **Vincent Fouchier** lui aussi insiste sur la nécessaire différenciation de l'aire urbaine de Paris dans sa relation avec le reste du Bassin parisien : il est en effet impossible de considérer de manière indifférenciée La Défense, Marne-la-Vallée où Roissy, qui ont des relations de nature différente avec le reste du Bassin parisien. « Ce qui fait une région ou inter-régionalité c'est une notion de grand territoire » pour **Mireille Rius (Urbaniste, Association des Urbanistes Ile de France)**. Il serait donc intéressant de s'inscrire, à l'échelle du Bassin parisien, dans une logique de prospection et de projets.

**Alain Franck (Directeur des études, Agence d'Urbanisme de la Région du Havre et de l'Estuaire de la Seine)** revient sur la métropolisation en général et remarque qu'on peut faire dire des choses très différentes et très particulières à partir de tel ou tel concept. Finalement l'économie ne dit pas grand-chose sur la métropolisation et l'exposé de F. Gilli n'a pas apporté de démonstration sur la métropolisation. Le questionnement demeure donc, y compris la raison pour laquelle nous continuons à réfléchir sur le Bassin parisien.

**Castore Gabbiadini (Chargé de mission, Conseil régional de Picardie)** se demande finalement s'il existe, du point de vue de l'analyse économique, une véritable identité du Bassin parisien. **Frédéric Gilli** rappelle alors, après avoir précisé que devra être creusée l'analyse de l'interrégion en termes de faisceaux, qu' « *en fragmentant l'Île-de-France et en regardant les différents pôles économiques franciliens comme des pôles urbains, le bassin parisien en tant que tel apparaît comme un système urbain parfait* ». De plus, si Paris intra-muros apparaît très spécifiquement dans ses relations avec le reste du Bassin parisien, les villes secondaires ont un rôle à jouer dans la structuration du territoire. Après 1990, la périphérie d'Orléans va s'intégrer au système de migrations alternantes avec Paris. C'est finalement « comme s'il y avait un bond entre un point d'accroche métropolitain, ou en tout cas une grande ville, et à partir de cette grande ville, des effets de diffusion ».

Dans cette même recherche de l'identité du Bassin parisien, **Ludovic Halbert** rappelle qu'il n'y pas d'exemple permettant d'affirmer qu'une bonne gouvernance ou une coopération entre les institutions ait un résultat positif ou négatif sur le fonctionnement d'un système productif. Le contraire est même imaginable : une bonne région bien fragmentée du point de vue institutionnel, peut s'avérer idéale pour des entreprises qui voudraient jouer la concurrence entre les territoires.

**Charles Blanpain (Association des villes du grand Bassin parisien (AVGBP))** est tout d'abord intervenu pour présenter son association et les préoccupations qui sont les siennes à propos du Bassin parisien. Il explique toute la difficulté de trouver des thèmes fédérant l'ensemble des régions limitrophes de l'Île-de-France. Pour lui, l'Île-de-France constitue un

« écran opaque » entre l'Ouest et l'Est de l'interrégion et présente un risque d'isolement du reste du Bassin parisien. Pour éviter cela et renforcer les relations entre ces éléments tendant à être déconnectés, l'AVGBP a mis en œuvre un jumelage, signé le 5 avril 2005, avec l'association des maires de l'Île-de-France.



Sur la question des transports, Charles Blanpain souligne « *les effets désastreux à prévoir du dispositif destiné à recalibrer le système de transport francilien* ». S'il veut ici parler du financement et de l'effet d'assèchement des subventions pour les autres régions, d'autres interventions portent plus spécifiquement sur la question de l'intermodalité. **Patrick Brunner (Conseil régional d'Île-de-France)**, témoigne ainsi du souci, dans la planification française, de l'interconnexion des trains, entre eux mais aussi avec les deux aéroports franciliens. Cette question du trafic ferroviaire est d'autant plus importante selon **Yves Guermond** qu'excepté l'Île-de-France, les régions n'ont pas de compensation par le trafic aérien contrairement au cas du Bassin londonien. Mais, pour **Antoine Frémont (directeur de recherche, INRETS)**, si les connexions avec Roissy sont bonnes, avec une compagnie d'envergure européenne, alors, via Roissy-Charles-de-Gaulle, il y a une insertion très forte dans la mondialisation, beaucoup plus forte que par des aéroports qui seraient totalement secondaires.

Dans une perspective de développement des réseaux de transport, **Vincent Fouchier** se demande s'il est désirable et réaliste « *de chercher à mailler l'ensemble de ce système pour que l'on puisse, tel un métro, fonctionner à l'échelle du bassin parisien ?* ». Pour **Yves Guermond**, si des liaisons ferroviaires efficaces n'existent pas entre deux villes (il prend l'exemple de Caen et de Rouen), c'est le transport automobile qui est privilégié, ce qui est contraire à la politique actuelle d'incitation à l'utilisation des transports en commun. Tous deux s'accordent sur l'idée qu'il faut développer certains tronçons en priorité, localiser et s'appuyer sur certains ensembles du système polycentrique du Bassin parisien, qui sont en complémentarité ou en relation avec le système francilien, mais qui structurent une forme de coopération interne.

Ces réflexions font aussi écho à la situation des espaces en creux et à la question du potentiel « effet TGV ». **Anna Geppert** rappelle ainsi que la fréquence et le prix des billets du TGV-Est font que ce support n'est pas un vecteur très naturel pour attirer des navetteurs. Elle a cherché à mesurer cet effet TGV sur les marchés immobiliers et a constaté qu'à Reims, l'immobilier a baissé un peu plus que la moyenne nationale : le TGV n'a donc pas protégé la ville de cette tendance. Elle en conclut que, tout comme la métropolisation, « *cette liaison privilégiée ne se fait pas automatiquement et ne se fait pas toute seule* ».

Interrogé au sujet des bases sur lesquelles s'appuyer en terme d'auto-organisation afin de gérer la complexité du Bassin parisien, **Jacques Lévy** explique qu'il est nécessaire de produire un désir de construire ce Bassin parisien, en portant sur la scène publique cette question afin que les habitants s'en saisissent (il fait ainsi l'analogie avec l'Union européenne).

# Deuxième journée – 27 avril 2009

## **Des leviers d'une intégration territoriale Pratiques sectorielles à l'échelon du Bassin parisien**

Ce sont les questions sur les leviers pour une intégration territoriale, les pratiques économiques à l'échelle du Bassin parisien qui ont été plus spécifiquement abordées lors de la deuxième journée. Nadine Cattan (UMR Géographie Cités), Jean-Christophe François (Université Denis Diderot-Paris 7) et Vincent Fouchier (IAU îdF) ont animé cette journée.

Cette deuxième session commence par un exposé de Frédéric Gilli sur le 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. Il relève une nette sectorisation de l'activité économique, qui se prolonge au-delà de l'Île-de-France par faisceaux. Ensuite, le sujet de la formation supérieure et plus particulièrement de l'université a été abordée. Myriam Baron a insisté sur les articulations qui interviennent entre les métropoles et les régions. Elle démontre que c'est un équipement qui ne doit pas avoir une finalité locale ou infra régionale et doit s'inscrire dans un projet global. Nadine Massard prolonge la question de la connaissance et de la recherche qui peuvent être des moteurs de l'intégration territoriale.

Les exposés consacrés aux infrastructures, aux flux et à la mobilité, qui font cette intégration territoriale, se sont ensuite succédés. Dans un premier temps, Sandrine Berroir, aborde à la fois l'importance des mobilités de proximité et l'importance du rôle joué par l'aire urbaine de Paris. Au regard des dynamiques mesurables à travers les différents types de migrations, peut-on parler d'une région métropolitaine polycentrique ? Francis Beaucire poursuit en posant la question du rapport entre les infrastructures de transport et les dynamiques territoriales. Il observe que contrairement au réseau routier, le réseau ferré n'est pas maillé et que la situation des villes du Bassin parisien, en terme d'accessibilité à Paris, ne s'est pas amélioré depuis trente ans, même s'il existe des situations différentes selon les axes de circulation dans le Bassin parisien. Le transport de marchandises est une question aussi importante à voir à cette échelle. La logique d'implantation d'entrepôts, par exemple, est liée à la dominance du transport routier et à la logique foncière. Comment mettre en œuvre une chaîne de transport combiné ? Antoine Frémont nous donne quelques pistes. Pour terminer, Philippe Duhamel aborde les flux touristiques, très important notamment grâce à la présence de pôles d'attractivité de niveau international.

Un basculement de la représentation du Bassin parisien apparaît, où la question du périmètre n'est plus centrale : l'Île-de-France est désormais de plus en plus 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 comme un champ d'opportunités potentielles.



## Frédéric Gilli

Chercheur à Sciences Po Paris et FNSP

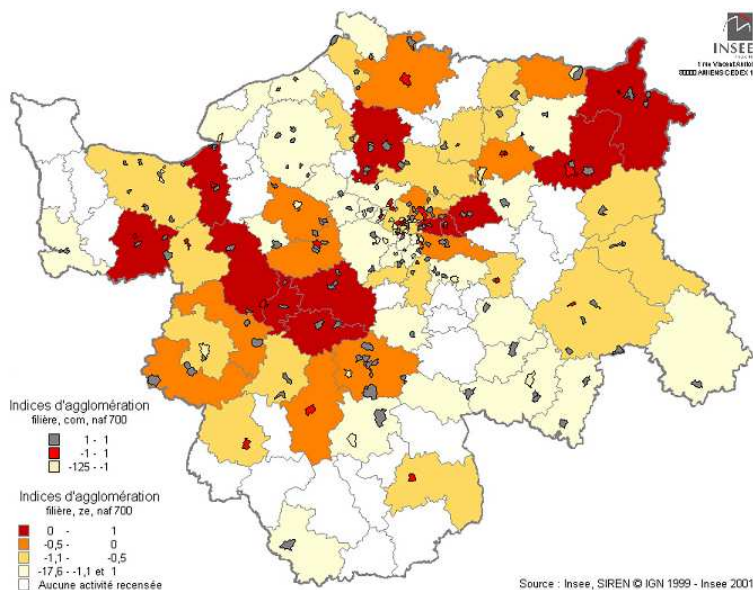
### *La localisation des chaînes de valeur internationale dans le Bassin parisien*

Le contexte actuel de rendements croissants, de concurrence oligopolistique et d'intégration des entreprises à une échelle internationale modifie le positionnement relatif des différentes entreprises et activités. Cela se traduit par une division du travail renouvelée, une nouvelle articulation Spécialisation/Complémentarité et une nouvelle géographie Centre-périphérie/Réseaux. Il s'agit donc ici de s'interroger sur ce que cette nouvelle logique d'organisation nous apprend sur le Bassin parisien.

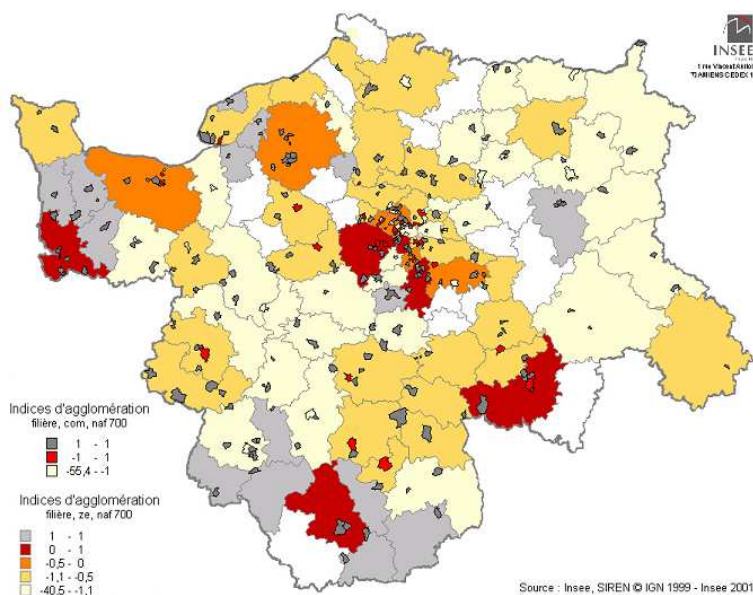
Les chaînes de valeur internationale ont pour fonctions principales l'innovation, la création et la conception ; la fabrication ; la finition et la distribution ; la vente et l'organisation du process. Deux logiques d'implantation peuvent être envisagées : une logique de couverture de la planète pour les fonctions d'innovation ou de vente, par exemple, ou une logique de groupes internationaux qui s'implantent dans un lieu donné pour la finition et la distribution. Les filières « consommateurs » caractérisées par la définition d'un marché et son accessibilité se distinguent des filières « producteurs » caractérisées par leur capacité à gérer et à structurer une chaîne innovante et structurante. Ces filières s'organisent selon divers modes de gouvernance : relations marchandes, réseaux, quasi-hiérarchie, hiérarchie.

Pour illustrer cette théorie, Frédéric Gilli développe l'exemple de la filière automobile. En cartographiant au sein du Bassin parisien les activités de faible technicité et de haute technologie ainsi que le cœur d'activité et les activités-amont de cette filière, il met au jour les complémentarités et les concurrences de certains sous-espaces.

## Agglomérations spécialisées de la filière automobile niveau communal et zones d'emploi : activités de technicité faible



## Agglomérations spécialisées de la filière automobile niveau communal et zones d'emploi : activités de haute technicité

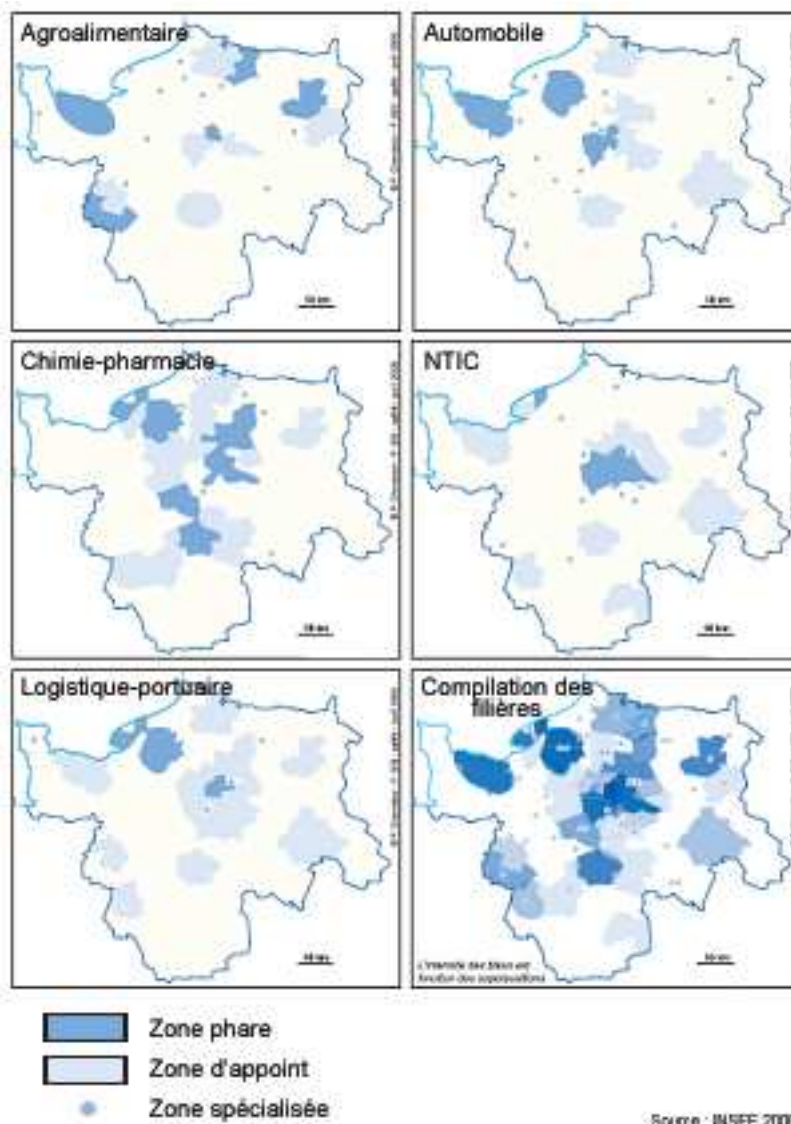




En comparant finalement la spatialisation de diverses filières (automobile, agroalimentaire, NTIC, portuaire, chimie-pharmacie) décomposées en zones phares, zones spécialisées et zones d'apport, il constate que les zones d'emploi clés pour chacune des filières ne sont jamais les mêmes. En les compilant sur une carte, on voit donc non seulement apparaître un cœur dense, mais aussi la forte présence de métropoles du Bassin parisien et une zone bien intégrée autour de la Seine.

Frédéric Gilli en conclut donc que le Bassin parisien est un espace polycentrique et qu'il est la véritable région économique de Paris. C'est ainsi qu'il invite les acteurs économiques à jouer la carte de la filière afin de structurer une position forte pour cette filière, dont le territoire est un élément porteur, privilégiant ainsi la logique de complémentarité à moyen terme plutôt que celle de la concurrence à court terme.

### Géographie des filières économiques (1999)





## Nadine Massard

Professeur à l'Université Jean-Monnet  
Saint-Etienne

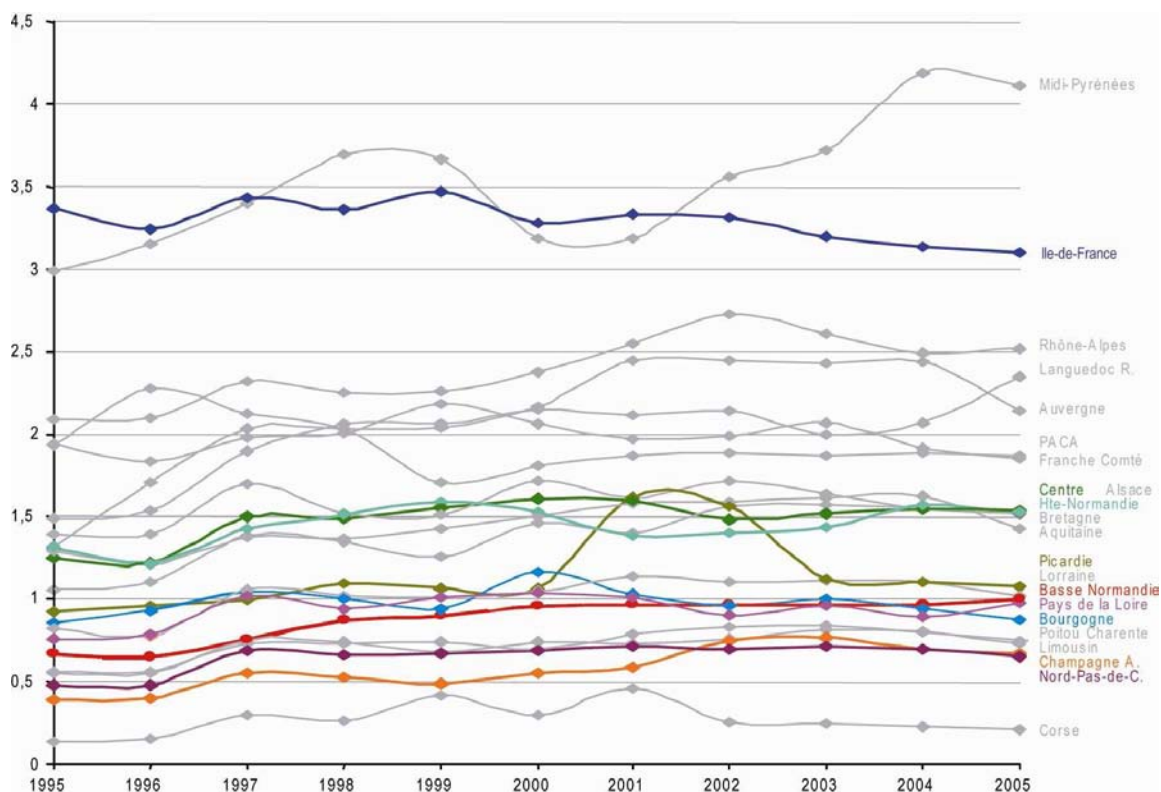
### *La production de connaissances apparaît-elle comme un moteur de l'intégration territoriale du Bassin parisien ?*

La question de la production de connaissances peut apparaître comme un moteur de l'intégration territoriale du Bassin parisien, région la plus développée de France en matière de recherche et d'innovation. Nadine Massard rappelle le double mouvement de forte concentration des activités innovantes et de diffusion généralisée de l'information scientifique et technique. Trois questions principales se posent alors. Quelle est l'« efficacité » des zones concentrées ? Voit-on se dessiner des effets d'ombre ou des capacités de diffusion et d'entraînement de ces zones vers les régions avoisinantes ? Comment identifier les conditions de cette diffusion « entraînant » ? Ce sont les résultats d'une étude réalisée pour la MIIAT-BP en 2003 ainsi que des recherches en cours qui permettent à Nadine Massard d'apporter des pistes de réflexion sur ces « externalités de connaissance », considérées comme étant la capacité d'un acteur à bénéficier de la production de connaissance faite par les autres sans en supporter les coûts.

Si l'on replace la situation des régions du Bassin parisien dans leur contexte européen, on constate une forte polarisation de la région Île-de-France sur le reste du pays dans le domaine de la Recherche et Développement, alors que les schémas de localisation intranationaux peuvent être très divers dans le reste du continent. Il semble que les pays à structure multipolaire tendent à accompagner un phénomène de déconcentration régionale en allant vers un équilibre de leurs différents pôles (Belgique, Norvège, Suède, Royaume-Uni) alors qu'au contraire les pays à structure unipolaire tendent plutôt à renforcer encore le pôle central (Espagne sur Barcelone et Pays-Bas sur Nord Brabant).

Si on considère la situation interne au Bassin parisien, la géographie de l'innovation montre des différences de composition et des spécialisations variées dans les régions et départements. De manière générale, la recherche dans les secteurs de hautes technologies est plus concentrée en Île-de-France que celle qui touche les secteurs plus traditionnels, plus dispersée sur le territoire notamment dans l'agriculture, les matériaux et la mécanique. La recherche publique, apparaît plutôt comme une source de diversification dans des territoires spécialisés.

## Dépenses totales en R&B en % du PIB – évolution de 1995 à 2005



*La France, comme l'Allemagne, présente une situation singulière. Malgré une très légère déconcentration, les effets de tailles y restent très importants en R&D privée (la déconcentration est plus forte en R&D publique). La répartition des brevets et des Ressources humaines Science et Technique (RHST) fait cependant apparaître une moindre discrimination pour les autres régions françaises.*

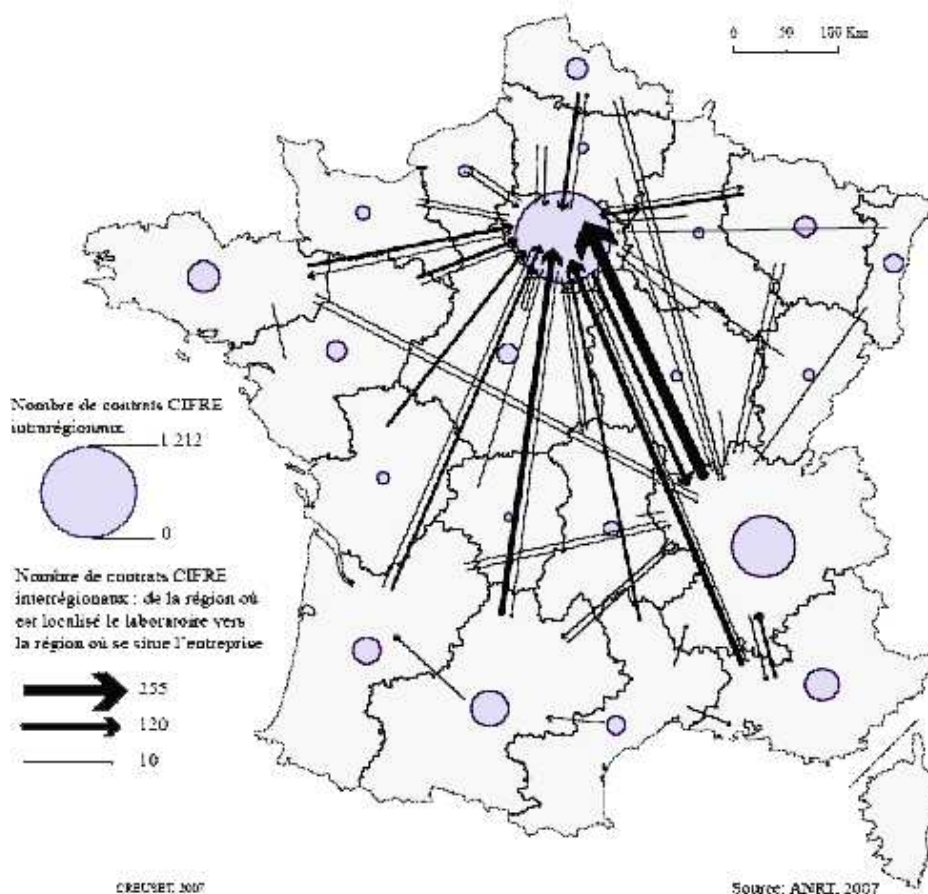
Quant à la structuration des relations de coopération<sup>3</sup>, deux grandes catégories d'association se dégagent. Si un premier type de liaisons rassemble des départements à potentiel scientifique très différents, le second type rassemble des départements de faible potentiel. Dans ce cas, le rôle de la proximité géographique apparaît nettement, en particulier dans sa dimension régionale. Les relations Ardennes/Marne, Eure/Seine-Maritime ou celles qui rassemblent les départements de la région Centre et alentour en sont des exemples. C'est ainsi que certains « petits » départements peuvent apparaître importants du point de vue de la diffusion de connaissances au sein du Bassin parisien, du fait du développement de relations privilégiées avec les départements d'Île-de-France mais aussi avec d'autres départements les environnant.

L'analyse des déterminants de l'innovation dans les départements du Bassin parisien montre l'impact très positif de la recherche sur la production d'innovation. Si cet impact est plus important lorsque la recherche est publique, la recherche publique et la recherche privée jouent de manière complémentaire : les effets d'entraînement dominent donc les effets de substitution qui pourraient exister entre ces deux types de ressources. Nadine Massard souligne aussi les effets négatifs de la spécialisation des structures locales de recherche et le rôle fort de la proximité géographique pour certains secteurs. Enfin, il semble qu'aucun effet d'ombre ne pénalise significativement les départements limitrophes

<sup>3</sup> analysée à partir de la comparaison de la répartition régionale des entreprises ou des laboratoires partenaires de contrats CIFRE avec celle des chercheurs dans le secteur privé ou dans l'enseignement supérieur.

de l'Île-de-France. Au contraire, dans la chimie et l'agriculture, on trouve un effet positif fort du voisinage à l'Île-de-France (ce qui signifie symétriquement que les départements se situant dans la seconde couronne autour de l'Île de France connaissent plus de difficultés dans le développement de ces secteurs).

### Nombre de contrats CIFRE intrarégionaux et interrégionaux (des laboratoires vers les entreprises) pour la période 2001 - 2006





## Myriam Baron

Maître de Conférences à l'Université Denis Diderot-Paris 7

### *Les universités dans le Bassin parisien : quels leviers pour le développement local et régional ?*

L'effet d'ombre de Paris sur le paysage universitaire du Bassin parisien peut être mesuré par le déséquilibre apparent du nombre d'étudiants : plus de 7 étudiants sur 10 sont inscrits dans les 17 universités parisiennes. De plus, si 70% des étudiants du Bassin parisien sont inscrits en 1<sup>er</sup> cycle, ce taux chute à 45% pour les seules universités franciliennes. Il semble aussi que les pôles universitaires du Bassin parisien se différencient peu par les formations qui y sont proposées, davantage professionnalisantes que générales. L'observation des migrations étudiantes vient finalement confirmer cette organisation par le centre.

Ces constats permettent dans un second temps à Myriam Baron de réfléchir à quelques leviers de développement local et régional en matière d'enseignement supérieur.

#### Pôles et réseaux universitaires en 2002



Source : MENESR-DEPP, Atlas régional : les effectifs d'étudiants en 2001-2002, 2002

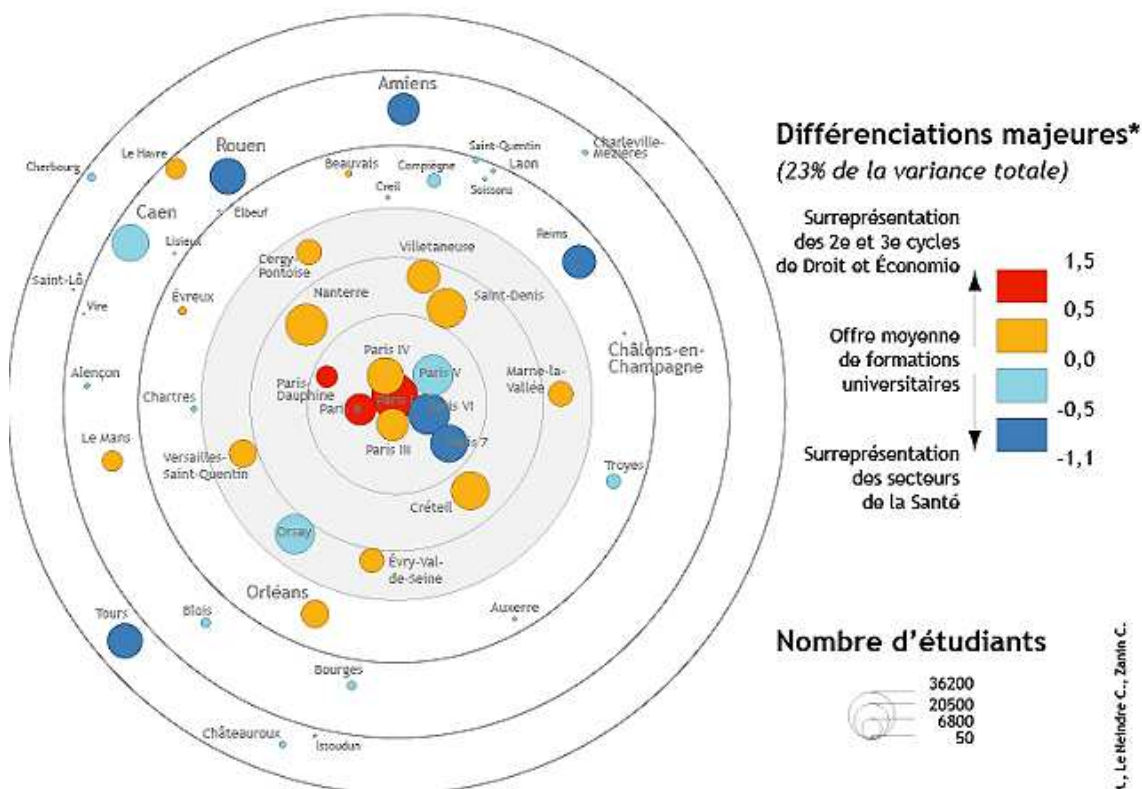
© Baron M., Le Néindre C., Zanin C.

Elle s'intéresse tout d'abord aux formations à finalités professionnelles et cite notamment l'exemple de l'Université de Technologie de Compiègne. En cartographiant les formations professionnelles et les spécialisations fonctionnelles, aucune organisation centre-périphérie n'apparaît. Elle souligne ainsi la forte présence de ces formations hors Paris, ce qui pourrait bien définir l'identité des villes du Bassin parisien.

Se penchant ensuite sur les mises en réseau des Masters, Myriam Baron constate que les cohabilitations de masters se passent surtout en Île-de-France. Hors Île-de-France, un réseau apparaît malgré tout entre Caen, le Havre et Rouen, ce qui n'est pas sans évoquer l'association « Normandie Métropole ».

Tous ces résultats montrent donc qu'il existe une tension entre le positionnement dans le paysage universitaire français et le fait d'être acteur du développement local et régional. De nouvelles réflexions devraient donc s'attacher à déterminer quels devraient être les positionnements des sites dits « secondaires » d'enseignement supérieur. La question de l'équilibre entre marchés régionaux et nationaux de la formation et de l'emploi serait aussi à approfondir.

### Formations professionnelles et spécialisations universitaires



\* Coordonnées sur les deux premiers facteurs d'une AFC menée sur un tableau décrivant les pôles universitaires en fonction des inscrits dans l'un des trois cycles de l'ensemble des formations professionnelles des principaux secteurs disciplinaires.

Source : MENRT-DEPR, données SISE, 2002-2003  
Fait avec Philcarto - <http://perso.club-internet.fr/philgeo>



## Sandrine Berroir

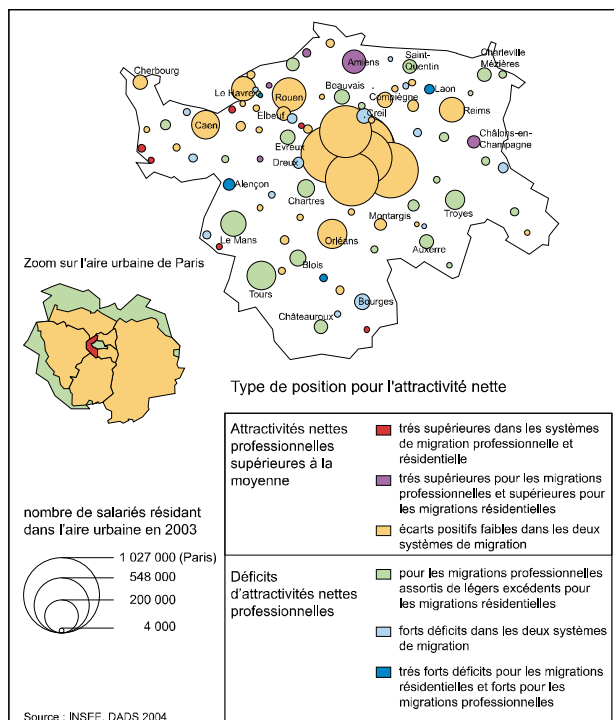
Maître de Conférences à l'Université  
Denis Diderot-Paris 7

### *Les mobilités et migrations de population dans l'intégration territoriale du Bassin parisien*

Quelles que soient les migrations (navettes, professionnelles, résidentielles) prises en compte, la part des mouvements qui se déploient à l'intérieur des aires urbaines du Bassin parisien est importante. De plus, la portée moyenne des déplacements montre l'importance des mobilités de proximité, ce qui conduit à de premiers résultats : les territoires de proximité se maintiennent, avec des bassins locaux d'emploi forts et une convergence de ces bassins d'emploi avec les espaces de vie.

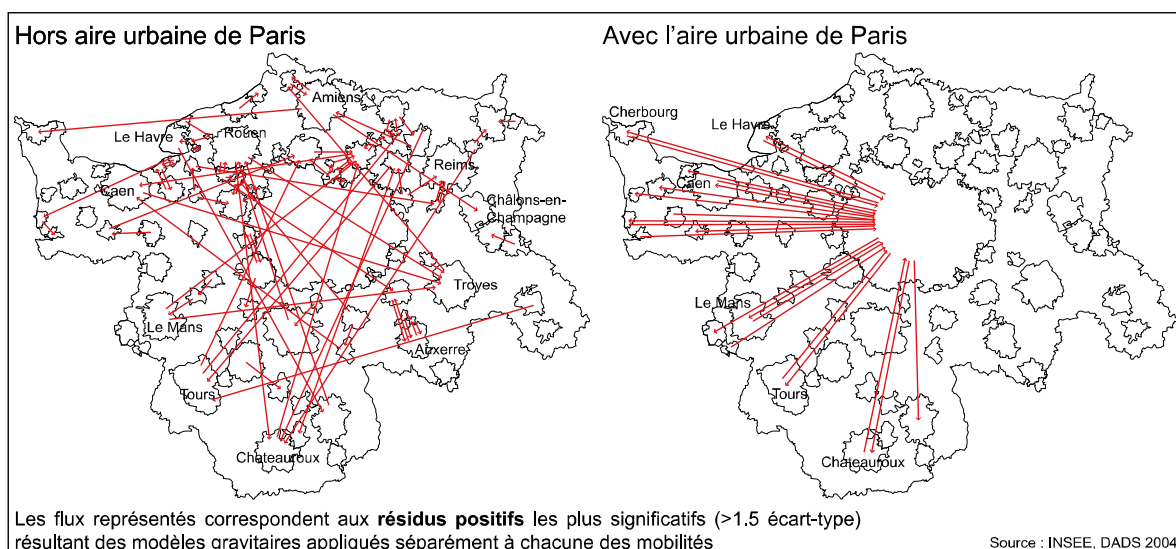
Si on s'intéresse au processus d'intégration au sein du Bassin parisien, l'importance du champ d'attraction de l'aire urbaine de Paris est une nouvelle fois soulignée. L'observation du gradient de polarisation, pour tous les types de mobilité, révèle qu'il n'y a pas de frontière nette entre le Bassin parisien et son environnement et que le périmètre de cet espace peut donc être discuté. Quant à l'attractivité du Bassin parisien sur l'extérieur, elle reste largement le fait de l'aire urbaine de Paris et les grands pôles urbains périphériques ont du mal à avoir une portée nationale.

En considérant l'ensemble des mobilités envisagées dans cette étude, on observe une « couronne périfrancilienne en creux », soit une faible polarisation de l'aire urbaine de Paris sur ses marges immédiates. Ce constat rend plus difficilement lisible l'intégration d'une région métropolitaine au-delà des limites de l'Île-de-France. Cela contrecarre cependant le présupposé d'un éventuel effet d'ombrage ou de dépendance et cela nuance aussi l'image d'une région fortement polarisée par son centre.

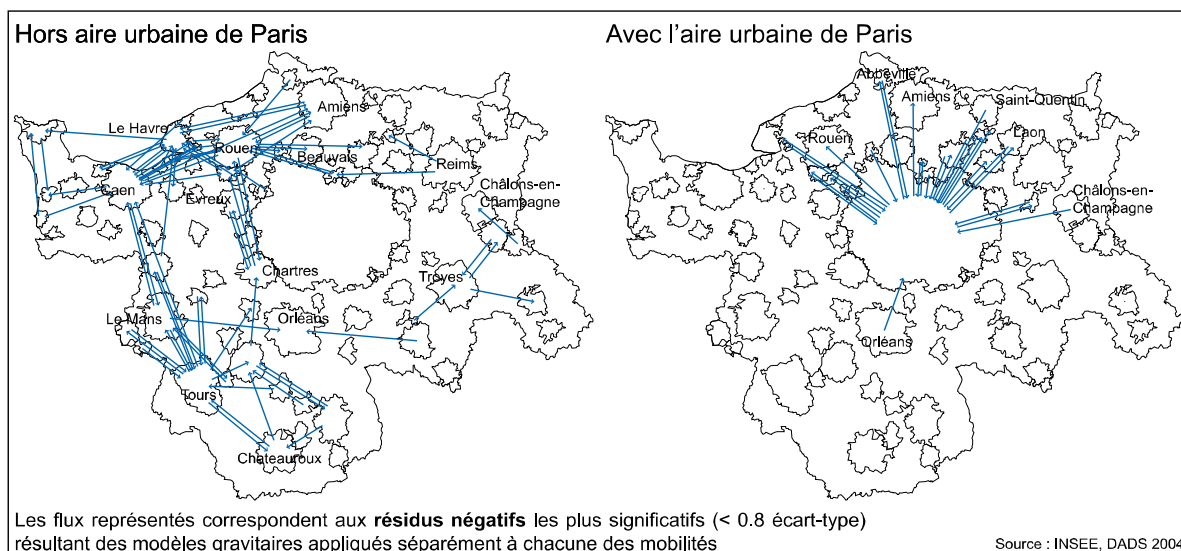


Par ailleurs, on observe pour les trois types de migrations, une polarisation francilienne plus forte dans les secteurs Ouest et Sud, où les capitales régionales ont des relations beaucoup plus denses avec l'aire urbaine de Paris que les capitales régionales de l'Est et du Nord. Ces relations préférentielles ne vont pas seulement dans le sens d'une polarisation vers l'Île-de-France, elles sont relativement symétriques.

### Liens forts : Migrations professionnelles et résidentielles préférentielles



### Liens faibles : Déficits migratoires professionnels et résidentiels dans le Bassin parisien



Si ces constats sont davantage des éléments perceptibles que des résultats francs et massifs, il semble malgré tout que se renforce un processus de concentration à dimension polycentrique au sein du Bassin parisien. Ce polycentrisme de forme, qui tend à renforcer les masses en présence, s'exprime au travers des migrations professionnelles qui sont des vecteurs de renforcement du potentiel d'emplois des plus grands pôles après Paris et



s'observe par la forte emprise d'un certain nombre de pôles régionaux sur leur environnement immédiat (Orléans, Amiens, Rouen, Châlons-en-Champagne). En déterminant des pôles « gagnants » et des pôles « perdants » dans le système combiné des migrations professionnelles et résidentielles, une typologie a pu être établie. Si la moitié des aires urbaines du Bassin parisien sont exclues des effets bénéfiques des dynamiques migratoires, l'autre moitié des aires urbaines présente des dynamiques plutôt favorables. Aucune organisation spatiale particulièrement lisible ne semble cependant se dégager.

Finalement, deux modalités d'intégration territoriale ont pu être mises en évidence (l'intégration par les relations avec Paris impliquant une faible capacité intégratrice à l'échelon local et l'intégration de pôles moins articulés à l'aire urbaine centrale mais présentant de forts potentiels de captation locale). Cependant, et en conclusion, à l'échelle du Bassin parisien dans son ensemble, la construction d'une région métropolitaine polycentrique manque de visibilité.



## Francis Beaucire

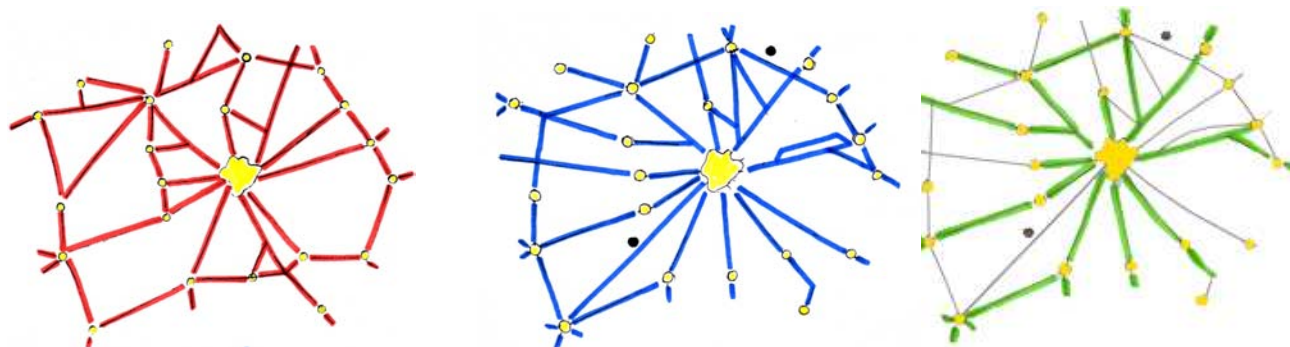
Professeur à l'Université Paris 1

### ***Les réseaux de transports existants ou en projet anticipent-ils du devenir d'une région métropolitaine à l'échelon du Bassin parisien ?***

« *Le Bassin parisien fait-il société ?* », a demandé Jacques Lévy. Pour faire suite à cette question, Francis Beaucire propose de prolonger les réflexions sur les réseaux sociaux en les appréhendant du point de vue de leur infrastructure. Quel est en effet le rapport entre les infrastructures de transport et les dynamiques territoriales ?

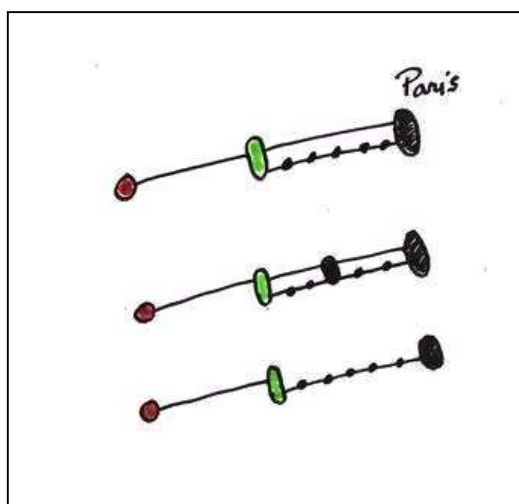
A l'échelle du Bassin parisien, quand on n'est plus dans la proximité géographique telle qu'on peut la vivre au sein des agglomérations et même des aires urbaines, ce qui importe, c'est l'accessibilité, entendue comme le potentiel d'accès à des ressources. Or, ce potentiel d'accès s'appuie sur des réseaux et naturellement sur la nature de leur desserte, vitesse et fréquence. De ce point de vue, le réseau des lignes à grande vitesse, s'il est physiquement centré sur Paris, est conçu de telle façon qu'il permet, et c'est inédit, de multiples relations directes entre villes en « sautant » par-dessus Paris, ce qui serait plutôt favorable à l'émergence d'un réseau de dessertes maillant le Bassin parisien sans faire de Paris la destination inéluctable de toute relation inter-régionale ou interurbaine. Seulement, ce grand « saute-Paris » inventé par le TGV (malgré un réseau physique en étoile qui continue d'être noué en Ile-de-France) saute aussi pour une bonne part le Bassin parisien lui-même : Nantes-Lille, Nantes-Lyon, Strasbourg-Lille, etc. La transfiguration des accessibilités ferroviaires inter-régionales se fait en effet à l'échelle nationale, voire internationale (Marseille-Bruxelles). Paradoxalement, le chapelet des villes aux franges de l'Ile-de-France et du centre du Bassin parisien ne profite pas, ou pas pleinement, du fait que tout continue de se nouer physiquement au centre.

Les villes du Bassin parisien ne se sont donc pas « rapprochées » de Paris : en temps de transport ferroviaire, elles sont restées à la même distance-temps qu'en 1980 car les vitesses commerciales ont peu progressé. Parfois, la mise en service du TGV les a même nettement dégradées, ainsi que les fréquences. Par contraste, la plupart des autres villes françaises, voire certaines capitales européennes, sont finalement à une ou deux heures de Paris grâce au développement des LGV ou des navettes aériennes d' Air France. Francis Beaucire conclut qu' « *au fond, il n'y a pas de Bassin parisien, c'est-à-dire que dans la conception de l'offre de transport, c'est-à-dire d'accessibilité, le Bassin parisien est en quelque sorte gommé au profit d'un rapprochement généralisé des villes et des régions plus lointaines, la réduction de l'espace-temps n'ayant pas été régulièrement répartie sur l'ensemble du territoire* ». Toutefois, une deuxième échelle de l'inégalisation des accessibilités est introduite, au sein même du Bassin parisien, par les situations différentes dans lesquelles sont placées les villes : Troyes et Auxerre ont par exemple vu leur accessibilité à Paris se dégrader, alors qu'elle a augmenté pour Amiens, Rouen et Reims. Il n'y a donc pas un seul état des villes du Bassin parisien, mais bien des situations extrêmement différenciées.



Si le train est présenté comme une alternative à la voiture, la comparaison du réseau d'autoroutes et de voies rapides avec celui des chemins de fer permet de constater que cette question ne se pose pas dans le Bassin parisien. En effet, alors que le réseau routier présente un niveau de maillage relativement élevé, le réseau ferroviaire au complet, y compris le réseau historique antérieur aux LGV, présente essentiellement une organisation radiale, avec un défaut complet de maillage entre la grande ceinture autour de Paris et un ensemble de tronçons formant rocade aux confins du Bassin parisien. Et encore, les dessertes interurbaines exploitant cette rocade sont-elles sinon inexistantes, ou alors anecdotiques en termes de fréquence et de rapidité.

Aujourd'hui et demain plus encore, l'émergence de nouveaux pôles attractifs en banlieue et aux franges de l'agglomération pose la question de l'évolution de la forme du réseau hérité, principalement radial, mais aussi la question des modalités de son exploitation par lignes elles-mêmes radiales et découpées en sections de dessertes (Grandes Lignes, Bassin parisien, Transilien) qui s'accommodent mal, voire pas du tout, d'une demande de relations desservant à la fois les villes du Bassin parisien et les pôles non parisiens de l'Ile-de-France. Dans un système territorial polycentrique qui se renforce, le ferroviaire trans-régional ne joue encore ni des opportunités offertes par le réseau des lignes et des raccordements pour casser la logique exclusive de dessertes radiales aboutissant à Paris *intra muros* (de l'interconnexion en quelque sorte), ni des possibilités de multiplier les lieux d'intermodalité fer-fer, c'est-à-dire d'accroître l'accessibilité régionale en jouant sur le panachage des missions (la desserte des gares). Ce que semble préfigurer la nécessité de régler le problème la saturation des réseaux aux approches de Paris, c'est au contraire une segmentation accrue des relations augmentant les ruptures de charge et diminuant d'autant l'accessibilité régionale.



Dessertes des pôles franciliens :  
des menaces de « séparatisme » ?



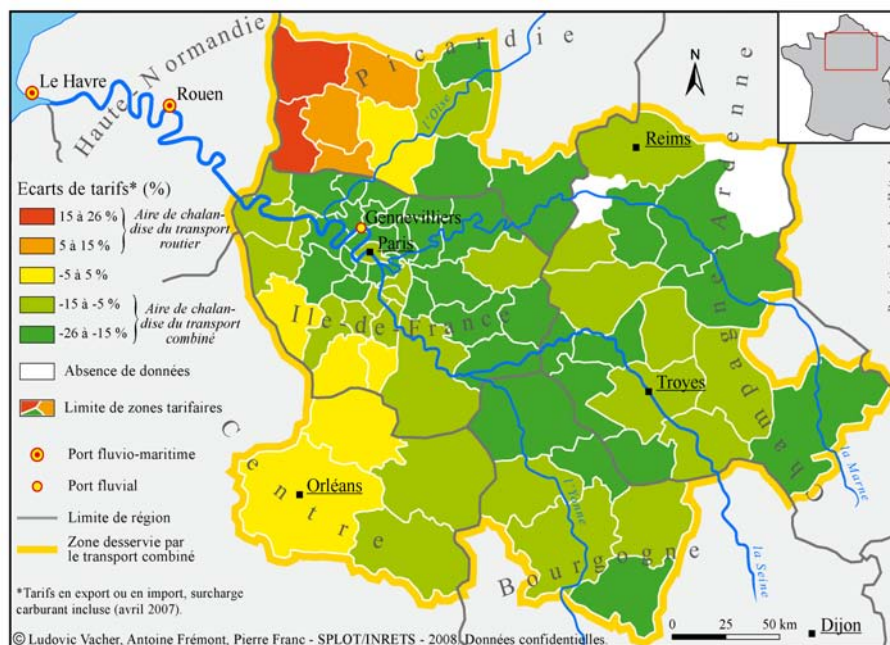
## Antoine Frémont

Directeur de recherche à l'Inrets

### *Flux maritimes internationaux et desserte de l'Île-de-France : un levier de l'intégration territoriale pour le Bassin parisien ?*

La logique routière, largement dominante dans le transport de marchandises a des conséquences en matière d'implantation des entrepôts. En Île-de-France par exemple, on observe des dissymétries Est-Ouest et Nord-Sud dans leur distribution spatiale. L'évolution de ces localisations s'explique par le réseau de transport routier (l'axe de la Francilienne concentre de plus en plus d'entrepôts) mais elle répond aussi à une logique foncière qui détermine en partie cette « périurbanisation logistique ». Vue depuis le port du Havre, cette organisation spatiale signifie que les marchandises doivent traverser l'Île-de-France pour arriver dans les entrepôts de l'Ouest.

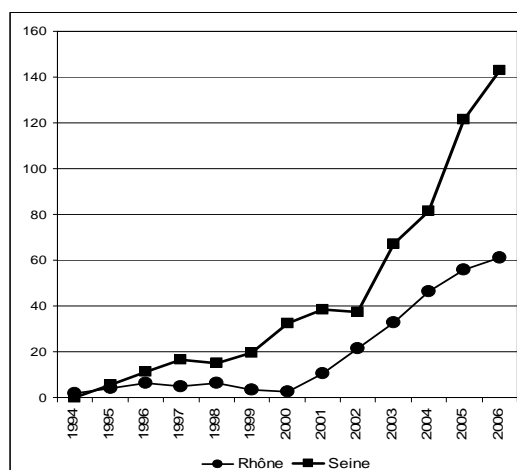
#### **Différence de tarif entre le transport combiné fleuve-route et un tarif routier One Way entre Le Havre et le Bassin parisien : cas d'un conteneur vingt pieds**



Les ports jouent un rôle important dans la compréhension du développement du transport combiné (train-route ou fleuve-route). En effet, un lien existe entre la position hiérarchique des ports européens et l'organisation de leur hinterland. D'où l'importance des transports massifiés, le transport combiné notamment, dans la perspective d'un éventuel repositionnement international du port du Havre. La question serait donc finalement de savoir comment mettre en œuvre une chaîne de transport combiné par rapport à une logique routière dominante.

La mise en œuvre d'une chaîne de transport combinée pose de nombreuses difficultés au vu du nombre d'acteurs en jeu et du problème posé par les ruptures de charge. Les conditions à réunir pour le développement du transport combiné sont la nécessité d'un réseau maillé, une concentration des volumes sur les marchés, la fiabilité des terminaux et la fréquence des services offerts, l'optimisation des dessertes routières terminales et la nécessité d'un service intégré porte-à-porte et d'un opérateur de transport combiné. Pour Antoine Frémont, le contexte actuel est favorable au développement du transport combiné, car il y a une convergence d'intérêt entre les acteurs économiques (en termes de coûts et d'efficacité) et les pouvoirs publics (acteurs défendant l'écologie et l'environnement).

### Nombre de conteneurs sur la Seine et le Rhône



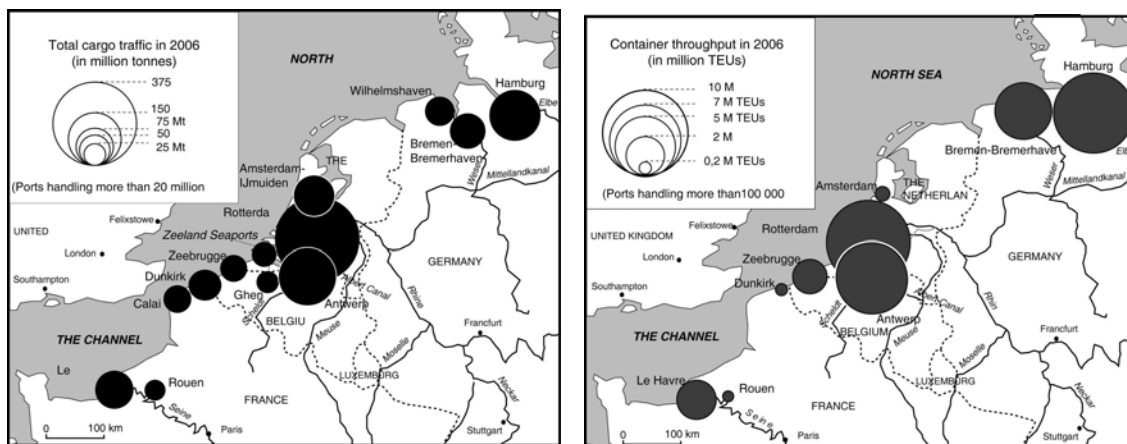
source : A. Frémont, P. Franc, 2008, *Voies navigables et desserte portuaire, Rapport final, PREDIT, INRETS, juin, 91p.*

Il semble d'ailleurs que s'observe depuis 2000-2002 un développement important du nombre de conteneurs transportés sur la Seine. Cela s'explique par l'action des opérateurs maritimes présents au Havre, qui ont mis en place des dessertes massifiées pour faire baisser les coûts de transport terrestre.

S'agissant de l'organisation des dessertes finales dans les agglomérations urbaines, la solution pour éviter le phénomène d'étalement des entrepôts observés précédemment serait d'imaginer que les terminaux intérieurs ne soient pas seulement des points de passage mais aussi des lieux de valeur ajoutée pour les produits, permettant ensuite d'assurer une distribution finale en ville. Cela peut être dans le port lui-même, mais aussi dans ces terminaux intérieurs. Tout cela nécessite cependant une concentration des flux, des volumes sur des lieux précis du territoire.

De plus, l'exemple des ports permet de montrer l'importance de la massification : le transport combiné n'est envisageable que dans des logiques de volumes. Par ailleurs, la pluralité des acteurs pour ouvrir les marchés est nécessaire. Mais la combinaison d'une logistique internationale et d'une logistique urbaine est difficile et le rôle des pouvoirs publics pour aménager le territoire est à questionner.

## Trafics portuaires nord européens



Source : Journal de la Marine Marchande, Port Authorities - (c) V. Lavaud-Letilleul, 2007.

Source: Frémont A., Lavaud-Letilleul V., Rethinking proximity: new opportunities for port development. The case of Dunkirk, in Notteboom TH, De Langen P., Ducruet C., Ports in proximity: essays on competition and coordination among adjacent seaports, Ashgate, 2009

## Trafic des ports et parts modales 2006

	Trafic	Transbordement	Trafic hinterland	Répartition modale %		
	Millions EVP	%	Millions EVP	Route	Fer	Voie d'eau
<b>Le Havre</b>	2	28	1,4	87,4	6,2	6,4
<b>Anvers</b>	6,5	16	5,5	59,1	9,4	30,7
<b>Rotterdam</b>	9,3	27,5	6,7	60,1	9,1	30,5
<b>Bremen</b>	4,5	62	1,7	55	43	2
<b>Hamburg</b>	8,1	41,9	4,7	67,4	30,2	2

source : A. Frémont, P. Franc, 2008, Voies navigables et desserte portuaire, Rapport final, PREDIT, INRETS, juin, 91p.

Transbordement = Action de faire passer des marchandises des quais d'arrivée aux quais de départs, donc de navire à navire, sans passage par le stock

Trafic hinterland = il s'agit, au contraire du transbordement, du trafic destiné à l'hinterland

EVP = Equivalent Vingt Pieds (unité de mesure des conteneurs maritimes)



## Philippe Duhamel

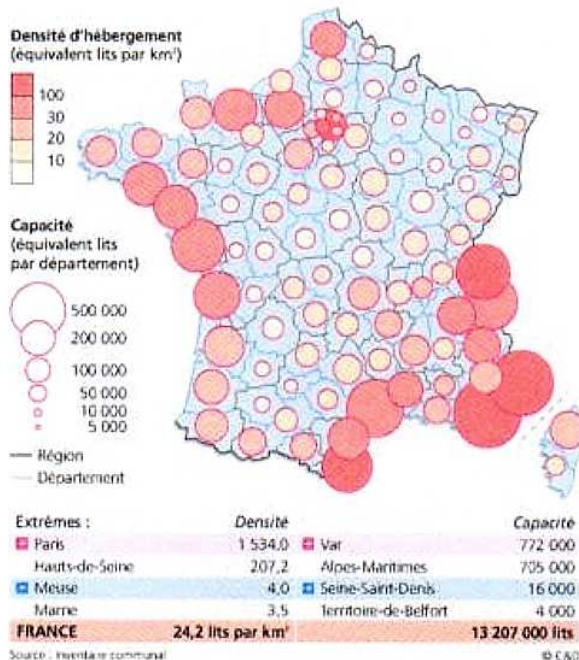
Professeur à l'Université d'Angers

### *Le Bassin parisien : une destination touristique ?*

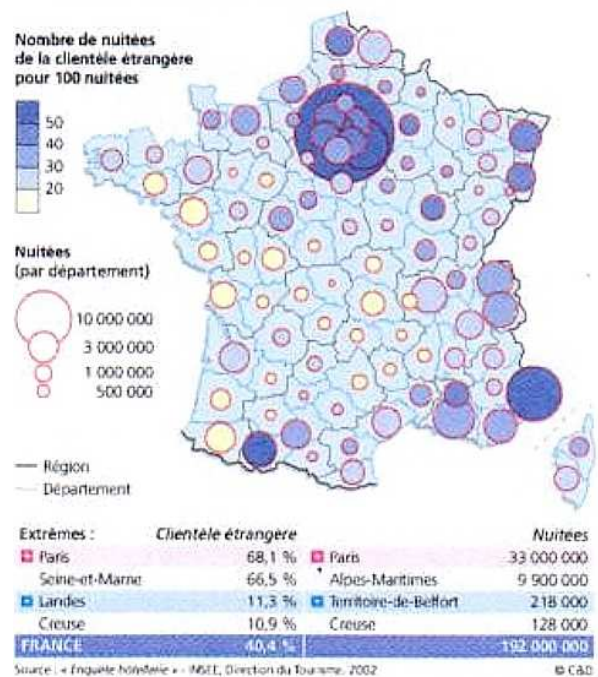
Le vaste territoire du Bassin répond à diverses logiques touristiques et de loisirs, ces pratiques pouvant être le fait des parisiens, des français non parisiens ou des étrangers. Le Bassin parisien constitue-t-il un espace touristique cohérent ? Se compose-t-il de parties constitutives fonctionnant en interaction ou de parties distinctes fonctionnant en autonomie ? Observe-t-on des liens entre certains pans de l'espace ?

Le Bassin parisien n'apparaît pas à travers l'observation des pratiques et des structures à l'échelle de la France. Comme le soulignent les cartes de la répartition des nuitées ou des séjours, des structures d'accueil. La situation de Paris fait exception, alors qu'apparaissent d'une part une ceinture en creux et d'autre part une concentration des structures plus lointaine (surtout sur le littoral Ouest).

#### Résidences secondaires

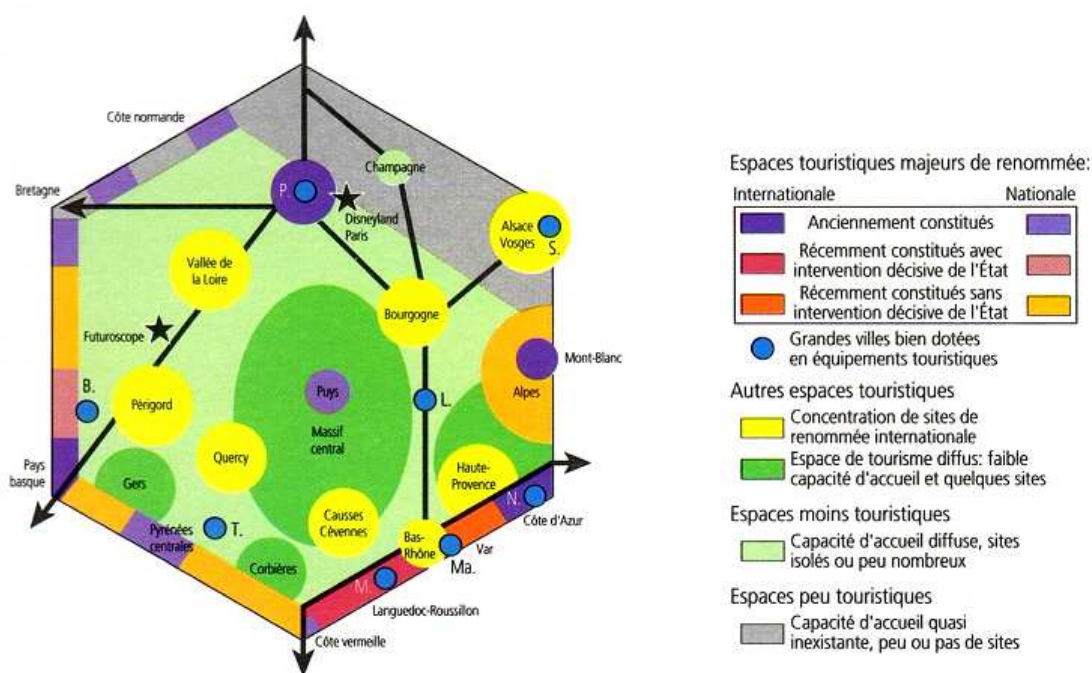


#### Nuitées en hôtels classés



Le Bassin parisien concentre des pôles tels que Paris et la côte normande très précocement mis en tourisme par opposition au parc d'attraction Disney, construit en 1992. Le Bassin parisien est donc un espace composite, avec des lieux dont les histoires et l'ancienneté touristique sont extrêmement variées. Il s'agit de le rendre cohérent. Un modèle d'organisation spatiale est proposé : le cœur de la métropole touristique parisienne est appelé le « *Central Tourists District* » (centre de Paris où se concentrent les sites à visiter, les hébergements et les boutiques). Les satellites de ce CTD sont les sites de Saint-Denis ou de La Défense. Se dessinent ensuite une deuxième couronne avec Giverny et Versailles puis une troisième englobant Disneyland Resort Paris. Un espace touristique plus vaste, comprenant le Mont Saint-Michel, Le Havre ou les plages du débarquement, peut encore être rattaché à ce système.

### Espaces touristiques majeurs



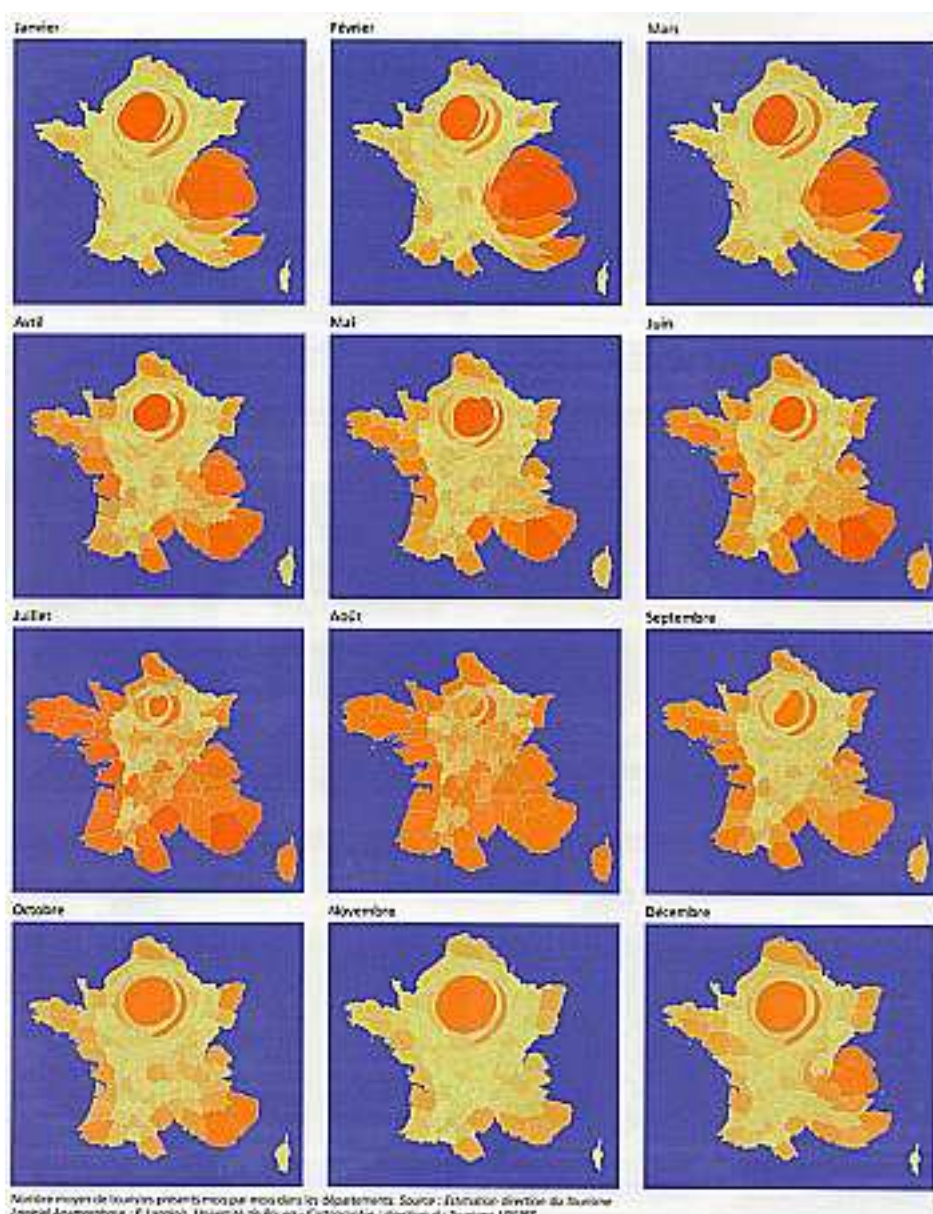
Source: Knafou R. dir., 1997

Disneyland Resort est un cas particulier, c'est le site le plus fréquenté en Europe avec 13 millions de visiteurs en fréquence cumulée depuis l'ouverture, peut-être en phase d'autonomisation progressive, en devenant une destination à part entière à côté de Paris. En effet, Disney n'est pas seulement un parc thématique, c'est aussi une ville, qui se construit avec Val d'Europe et qui n'est pas dans une logique de redistribution vers la Seine-et-Marne.

Le Bassin parisien est une destination touristique pour de nombreux franciliens, qui y effectuent un tiers de leurs séjours et y possèdent une résidence secondaire. Malgré tout, si l'Île-de-France constitue la clientèle principale de beaucoup de régions aux alentours, il y a aussi de nombreux échanges intrarégionaux.



## Touristes présents selon le mois de l'année (par département)



Ces cartes sont réalisées en anamorphose sous la direction de Christophe Terrier. La déformation de surface des départements est proportionnelle au nombre moyen de touristes présents.

Copyright : Direction du tourisme

Du point de vue du tourisme international, l'Île-de-France se distingue de ses régions voisines en concentrant 44 % des arrivées étrangères et 55 % des nuitées. Donc, afin d'exploiter la force centrifuge de Paris, il serait nécessaire de jouer sur la rapidité des déplacements pour rallier des destinations relativement éloignées dans le Bassin ? parisien. Il est aussi possible d'envisager la création de nouvelles destinations au cœur du Bassin comme ce fut le cas pour Disney. Mais selon quels moteurs ? Quels modèles ? Un autre élément important pour produire la mise en tourisme des territoires serait de travailler à la qualité du lieu de vie, car il y a un lien fort entre la qualité de vie ce qui peut contribuer à mettre en place une fréquentation touristique ou à tout le moins une pratique de loisirs . Finalement, les valeurs touristiques des territoires évoluent, mais le temps de la mise en tourisme des lieux reste extrêmement long.

# Le temps du débat

**Henri Noël Ruiz (Directeur adjoint, Agence d'Urbanisme de la Région du Havre et de l'Estuaire de la Seine)** cite l'exemple du développement de la pointe de Caux, sur lequel l'agence avait avancé il y a quelques années un travail sur les filières. Une des hypothèses de ce travail consistait à chercher les points faibles de cette filière afin de la recréer ou de la compléter sur place. Cette réflexion n'a pas vraiment débouché. Finalement, les investissements réalisés par la suite par les systèmes productifs locaux semblaient plus opérationnels pour favoriser le développement économique d'un territoire. D'où une question sur la reprise par F. Gilli de cette notion de filière : redevient-elle pertinente ou faut-il la retravailler d'une autre façon ? **Philippe Thiard (Chercheur, Université Paris 12)** revient également sur la présentation de F. Gilli en demandant s'il existe clairement des échanges entre les établissements au sein du Bassin parisien (échanges marchands, coopérations ou des relations financières, par exemple) et existe-t-il des analyses de groupes industriels montrant des complémentarités fonctionnelles autres que celles observées à travers les statistiques ? A propos de l'inscription du Bassin parisien dans les chaînes de valeur internationales, **Frédéric Gilli** précise qu'un changement de structure économique des groupes ne transforme que potentiellement l'organisation du travail à l'échelle du Bassin parisien. Cependant, les transformations de l'appareil productif offrent la possibilité aux territoires locaux de se baser sur les acteurs en présence pour faire de la remontée de filière, afin que les entreprises qui y sont installées montent en gamme. « *Le Bassin parisien en tant qu'espace politique, en tant qu'espace économique fortement structuré, offre des leviers à chacun de ses territoires* ». Il s'agit donc une fois de plus de jouer sur la complémentarité et non sur la concurrence des territoires.

La question de la sectorisation des leviers d'intégration a par ailleurs été soulevée. **Nadine Massard** a ainsi décrit la dynamique hiérarchique s'organisant autour des pôles de recherche français. C'est le rôle de la distance et des effets de proximité qui est repéré, bien que la distance en elle-même n'ait pas de rôle, car ce sont les réseaux de chercheurs qu'il y a derrière qui importent. **Vincent Fouchier et Nadine Cattan** invitent Nadine Massard à poursuivre son travail par une réflexion en termes de relais-faisceaux et pas seulement en termes de distance périphérie-centre de manière uniforme, car ce raisonnement seul n'est peut-être plus pertinent à l'échelle du Bassin parisien.

**Henri-Noël Ruiz** prolonge l'exposé de Myriam Baron sur les universités en décrivant les trois volets classiques du développement territorial. Il explique ainsi que « *plus l'activité universitaire est importante, plus la recherche est développée ; plus la recherche est développée, plus les entreprises pourront bénéficier de compétences locales utiles à leur recherche-développement. Ce n'est peut-être qu'un présupposé mais plus le bassin de compétences est important, plus il attirera les choix de localisation.* ». En réponse à cette dernière remarque, **Myriam Baron** émet un doute sur l'efficacité de la stratégie de multiplication de centres universitaires diversifiés et évoque la situation de nombreuses formations ayant des effectifs de premiers cycles très faibles. Cet échange se prolonge par une intervention de **Philippe Thiard** qui voit éventuellement une solution dans la segmentation de plus en plus grande des diplômés en spécialités, afin qu'ils répondent à des débouchés extrêmement précis, solution qui permettrait aux établissements de bénéficier d'une attractivité autre que purement locale, en se situant sur des niches de formations et en fonctionnant en réseau avec d'autres centres universitaires.

C'est d'ailleurs globalement cette question de la mise en réseau dans le Bassin parisien qui ressort de l'ensemble des interventions des débats de la matinée. La forte interdépendance des territoires du Bassin parisien a en effet été mainte fois soulignée, mais c'est leur capacité à coopérer qui fait davantage débat. **Jean-Christophe François** qualifie d'ailleurs

cette coopération de « *condamnation* », ce qui fait dire à **Nadine Cattan** qu'il est absolument nécessaire de prendre en compte la réelle importance des réseaux pour penser le développement territorial et régional. Pour elle, il faut commencer à « *penser le développement territorial moins en termes de masse et de répartition et davantage en articulations de territoires, en articulations d'institutions, en réseaux et en coopérations* ».

Lors des débats portant sur la seconde thématique de la journée, les déplacements, le rôle des transports et de l'organisation de son réseau a été largement exemplifié par les diverses interventions. C'est plus spécifiquement la question de la vitesse et de l'accessibilité qui serait le levier d'une réelle intégration du Bassin parisien. Les déplacements de personnes ou de biens au sein du Bassin parisien sont nombreux et s'organisent selon des schémas complexes. On retrouve cependant encore bien souvent une structuration du Bassin parisien selon un schéma centre-périphérie, bien que des secteurs en faisceaux se distinguent les uns des autres.

**Denys Dartigues (CESR)** revient sur l'exposé de F. Beaucire et apporte ainsi des éléments de réflexion sur la desserte ferrée plus ou moins favorable à certaines villes du Bassin parisien, mais également à des villes de la grande couronne francilienne. Actuellement la « carte de l'Île-de-France est très inégalitaire puisque depuis Rambouillet, Melun ou Mantes, vous mettez 35 minutes pour venir à Paris dans des trains directs – Corail ou TER climatisés- , vous ne payez pas plus cher que les autres pour un service deux fois plus rapide ». Finalement la question est celle de l'influence de la desserte sur la mobilité résidentielle, les gens peuvent choisir de s'installer plus loin de Paris mais à proximité d'une gare bien desservie. A cette question sur le réseau de transport est souvent associée celle portant sur la politique foncière. Pour **Francis Beaucire**, « sans politique foncière pas de ville dense ». On ne peut donc pas déconnecter la question de l'accessibilité dans les migrations résidentielles à cette question foncière.

Il en est de même pour les entrepôts logistiques : **Evelyne Lucas (directrice du CAUE de l'Essonne)** interpelle ainsi Antoine Frémont en signifiant que, même si l'implantation des entrepôts est largement maîtrisée, les impacts des éléments d'infrastructure sur l'aménagement des territoires et la spécialisation des coûts de ces territoires sont importants. **Alain Meyère (directeur du département mobilités et transport, IAU îdF)** insiste sur la question de l'utilisation de modes alternatifs au mode routier qui résulte beaucoup de la nature des biens à transporter, et donc des caractéristiques de l'état du tissu productif.

C'est donc globalement le rôle des pouvoirs publics qui est ainsi questionné. **Vincent Fouchier** remarque ainsi que les villes nouvelles peinent d'un point de vue logistique du fait de l'absence d'une vision de cette problématique à leur conception. Les pouvoirs publics sont aussi largement interpellés dans ce domaine du fait de la montée en puissance de la politique environnementale. **Francis Beaucire** rappelle par exemple que l'idée selon laquelle il ne faudrait pas améliorer les performances du réseau ferré du Bassin parisien dans sa moyenne distance pour ne pas entraîner une augmentation de l'étalement urbain, est une erreur car cela ne fait que pousser les gens à utiliser leur voiture. « Notre problème aujourd'hui, c'est le prix de l'énergie, les engagements pris vis-à-vis de l'effet de serre, de Kyoto etc. » **Alain Meyère** note l'enjeu particulier posé par les véhicules utilitaires légers qui émettent des gaz à effet de serre deux à quatre fois plus importants à la tonne/km que le camion. Or le trajet terminal des marchandises passe forcément en grande partie par eux.

Les déplacements liés aux loisirs et aux vacances, sont un autre aspect également abordé lors des débats. **Christophe Terrier (département de la coordination statistique, INSEE)** pose la question de l'intérêt de la fréquentation touristique à laquelle on ne sait pas

répondre en termes de retombées économiques réelles : la part d'emplois créés localement, de ventes de produits locaux. **Thérèse Saint-Julien (UMR Géographie Cités)** revient sur ce que Philippe Duhamel appelle « la mise en tourisme », en se demandant si elle ne détruit pas l'objet du tourisme et si une forte densité touristique pourrait avoir des effets pervers notamment en termes de développement durable. Pour Philippe Duhamel, aucun lieu très touristique ne disparaît de trop de tourisme. Des lieux qui sont au départ conçus comme des stations plus que des villes, évoluent en se diversifiant vers des activités de congrès et de séminaires. **Francis Beaucire** revient sur le rôle des collectivités pour capter des flux de touristes. Quelle mise en réseau, pour tirer profit de la proximité de Paris par exemple ? **Vincent Fouchier** complète cette réflexion sur la possibilité d'utiliser la rapidité du TGV comme levier à la mise en tourisme évoquée par Philippe Duhamel. Ainsi, « est-ce qu'on l'utilise ? Est-ce que cela devient un levier pour faire venir des touristes en Champagne ? Peut-on faire des coopérations avec Disney ? » Si **Philippe Duhamel** n'a pas observé ce phénomène pour Reims, « à Strasbourg par contre la fréquentation du marché de Noël a explosé avec la ligne TGV, entre autres parce que ce marché de Noël, la fête de Noël, apparaît comme très exotique pour beaucoup de populations étrangères. Interrogé sur la dichotomie entre le grand Est français et le reste du territoire, **Philippe Duhamel** confirme qu'elle est réelle, mise à part quelques portions qui peuvent être investies par des résidences secondaires. Enfin, il souligne que « Ce qui fait la richesse touristique d'un pays, ce n'est pas le tourisme international, mais national. Les pays qui deviendront de grands pays touristiques internationaux demain, sont ceux qui développent aussi un tourisme national ». Il rappelle que celui-ci se fait majoritairement en résidences secondaires ou résidences principales.





# Troisième journée – 28 mai 2009

## **Visions stratégiques et planificatrices : Expériences et projets**

Cette dernière journée interroge davantage les acteurs et aborde les questions de « visions stratégiques et planificatrices ». Comment les acteurs locaux, d'échelles différentes, abordent la dimension Bassin parisien, en quoi ce niveau de réflexion a un sens à des échelles plus locales ?

Des représentants de villes, d'agences d'urbanisme, de Régions donnent ici leur point de vue depuis leurs expériences. Mais aussi : est-ce une échelle de projet, de travail sur des valeurs communes ?

Quelles logiques d'action doivent s'y exercer ?

La matinée a porté sur la question des documents de planification, des projets. Avec dans un premier temps, deux exposés transversaux, le premier, d'Elisabeth Faguer, s'appuie sur l'analyse des SRADT, SRDE et contrats de projet de chacune des régions du Bassin parisien et interroge plus spécifiquement la façon dont ces documents évoquent les coopérations et l'interrégionalité dans le Bassin parisien. Il est complété par la vision qu'ont des acteurs locaux de cet espace, en quoi cette échelle est ou pas importante pour leurs actions, les défis qu'ils doivent relever. Dans un second temps, à la fois une région, la Picardie, et des acteurs infra régionaux, le CAUE de l'Eure, l'agence d'urbanisme du Havre expliquent comment le Bassin parisien vient interpeller leur territoire.

A partir de leur expérience locale, de leurs projets, en quoi la dimension de l'espace interrégional est-elle sollicitée ?

En quoi le Bassin parisien fait-il sens à leur échelle ?

Le Bassin parisien a fait l'objet de nombreuses études de la part de différents organismes ou chercheurs. A partir de ces connaissances, est-ce qu'il se dessine une vision d'ensemble du Bassin parisien ?

Quel retour d'expérience peut-on tirer des politiques d'aménagement du territoire antérieures, cherchant à organiser cet ensemble interrégional ?

Y a-t-il aujourd'hui, plus qu'avant, nécessité de travailler à cette échelle ?

Pour traiter quels enjeux et comment ?

C'est autour de ces questions que Philippe Thiard, Valérie Mancret-Taylor et Eliane Duterte sont intervenus l'après midi. Ils sont ainsi revenus sur les tentatives de planification à l'échelle du Bassin parisien, sur les priorités de la Conférence des présidents des huit régions du Bassin parisien (C8).

Quels sont finalement les registres d'intervention envisageables ?

Comment s'adapter aux nouveaux termes de la compétition internationale ?

Pour conduire et alimenter les débats, Daniel Béhar (Acadie), Thérèse Saint-Julien (UMR Géographie Cités), Vincent Fouchier et Florian Soulard (IAU îdF) ont été les animateurs au fil de la journée.



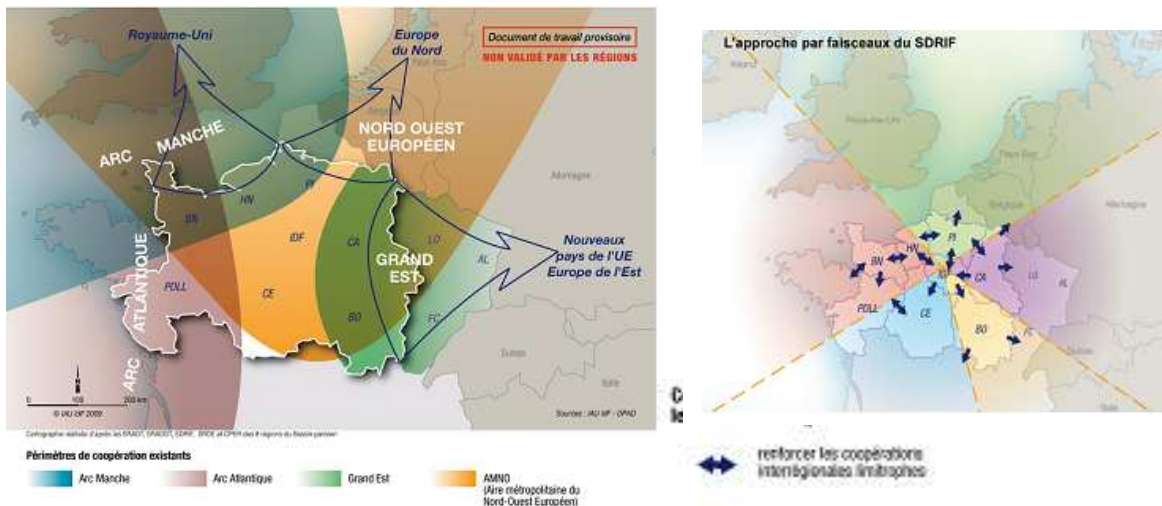
## Elisabeth Faguer

Chargée d'études, IAU îdF Département  
Planification et aménagements durables

### *Bassin parisien et interrégionalité dans les documents régionaux de planification*

L'analyse des SRADT, SRDE et contrats de projet des huit régions du Bassin parisien<sup>4</sup>, réalisée par l'IAU îdF, interroge plus spécifiquement la façon dont ces documents parlent du Bassin parisien, en termes d'interrégionalité, de coopération, voire en termes de projets. Les SRADT font apparaître une plus ou moins grande sensibilité à la question du Bassin parisien selon que la région appartient complètement ou non à cet espace. Dans les SRDE, l'échelle interrégionale tient plus de l'intention que du projet. Enfin les contrats de projet, suivant les directives de l'État, font apparaître quatre thématiques communes à chaque région : la compétitivité, l'environnement et le développement durable, l'accessibilité, le développement territorial. Cependant, le Bassin parisien en tant que tel est toujours assez peu mentionné.

### Les coopérations interrégionales : un bassin européen ?

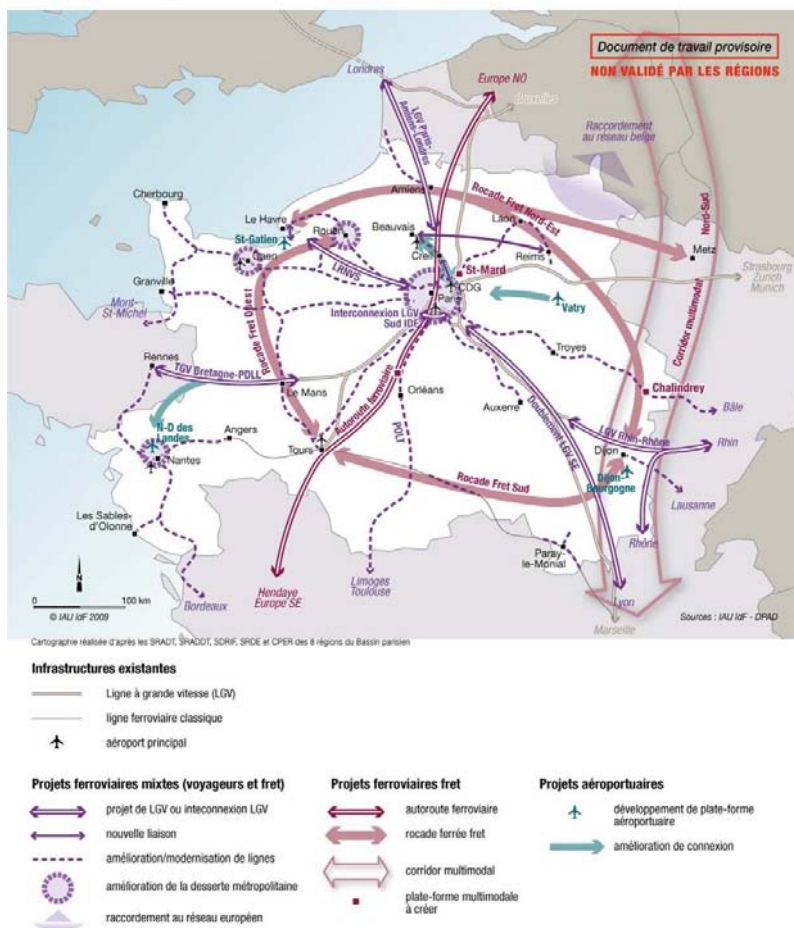


La fréquence des termes « Paris » ou « capitale » dans l'ensemble des 23 documents analysés est faible, au contraire des termes « national », « international » et « Europe », qui font apparaître un intérêt pour ces échelles de références. Par exemple, le SRADDT de Picardie évoque « l'idée d'une ouverture à 360° au sein de l'Europe du nord-ouest ». Les termes « coopération » et « interrégional » sont quant à eux très discrets dans tous ces documents. Cependant, Elisabeth Faguer précise « qu'il y a bien une volonté de

<sup>4</sup> L'analyse a porté sur les documents régionaux de planification existants en mars 2009.

partenariat, c'est assez explicite, mais le contenu des projets reste souvent à fixer ». Le « Bassin parisien » est aussi très rarement cité même si les autres régions (limitrophes mais pas seulement) peuvent apparaître dans les discours.

Les projets interrégionaux ferroviaires et aéroportuaires



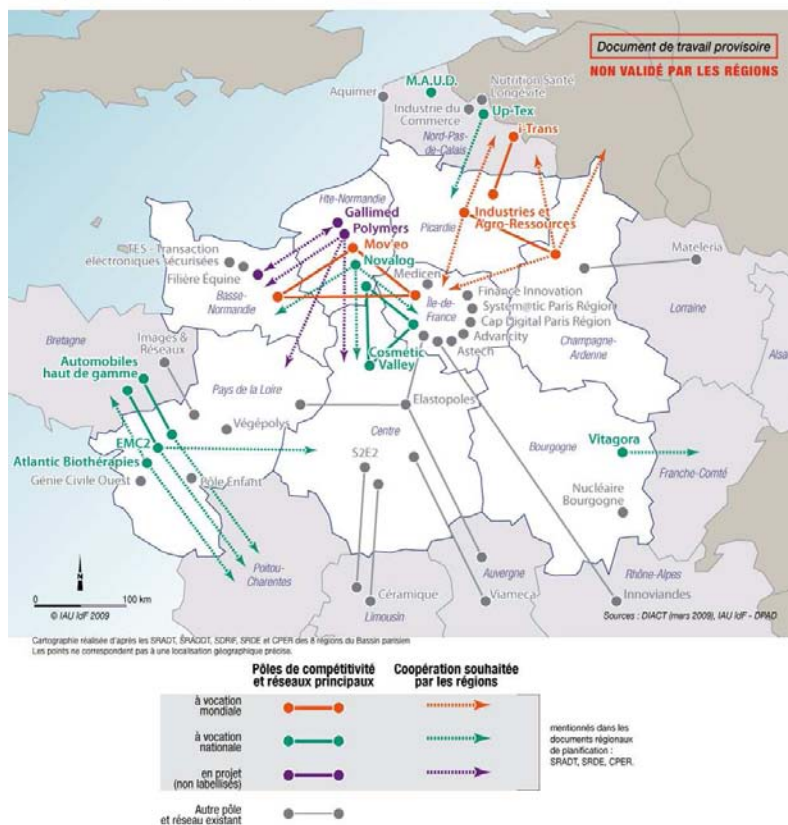
Trois principaux thèmes semblent faire sens dans les divers documents analysés. Tout d'abord les infrastructures : quelques grands projets structurants sont partagés par presque toutes les régions, tels la rocade ferrée fret de contournement ou le projet Seine-Nord-Europe.

L'environnement apparaît comme un deuxième thème fédérateur, notamment en ce qui concerne les questions de prévention des crues, de préservation des littoraux ou encore la gestion des milieux et des ressources qui imposent une bonne coopération interrégionale. Enfin, le développement économique présente plusieurs volets. Les pôles de compétitivité ont une place importante, mais seules quelques régions évoquent l'hypothèse d'une coopération avec d'autres pôles situés dans une autre région.

L'enseignement supérieur présente aussi beaucoup d'intentions d'ouverture et de coopération. Concernant le tourisme, si chaque région fait valoir ses atouts, il semble qu'une coopération interrégionale soit en marche à l'image du schéma interrégional de Haute et de Basse-Normandie.



## Les pôles de compétitivité : quelles relations?



Les documents analysés laissent ainsi transparaître des enjeux spatiaux au sein du Bassin parisien. La polarisation par l'Île-de-France est maintes fois rappelée, mais cette région est perçue de façon contrastée : elle correspond aux forces cumulées de Paris et de Roissy, mais c'est surtout du desserrement francilien et de ses effets dont il est question. Les stratégies adoptées vont de l'acceptation de fait et la valorisation des fruits de ce dynamisme, au contournement par la mise en place d'alliances avec des voisins plus éloignés mais qui ont un profil identique ou complémentaire. L'Île-de-France, consciente de son impact, intègre la dimension interrégionale, en particulier dans le chapitre du projet de SDRIF consacré aux faisceaux.

Élisabeth Faguer s'est aussi intéressée aux ambitions des principales villes du Bassin parisien. Si certaines sont porteuses d'ambition mondiale (Paris) ou européenne (Nantes, Caen, Dijon), d'autres visent un rayonnement davantage interrégional voire infra régional. Les franges, les documents parlent plutôt d'« espace limitrophe » ou d'« interface », apparaissent comme des espaces à enjeux, car sous tension du fait de problèmes liés aux navetteurs ou aux déséquilibres emploi/résidence. L'interrégionalité (avec les agences de Bassin, le plan fleuve, le plan Seine, le plan Oise-Aisne, etc.) s'impose sur l'axe fluvial, continuité transrégionale par excellence.

Finalement, cette analyse ouvre quelques pistes, il pourrait être envisagé, par exemple, d'élaborer des schémas interrégionaux, ou du moins introduire des volets interrégionaux dans certains documents de planification. Élisabeth Faguer souligne l'intérêt des coopérations notamment inter métropolitaines qui, plus fonctionnelles, permettent de construire des outils et des partenariats souples, à géométrie variable, avec diverses collectivités, s'inscrivant dans une logique de gestion et de projet. Cela semble une voie pour valoriser la coopération, et les expérimentations, cette dynamique étant moins institutionnelle.



## Sarah Lynch, Sophie Maigne, Etienne Reveillon, Matthias Tavel

Etudiants de Sciences-Po

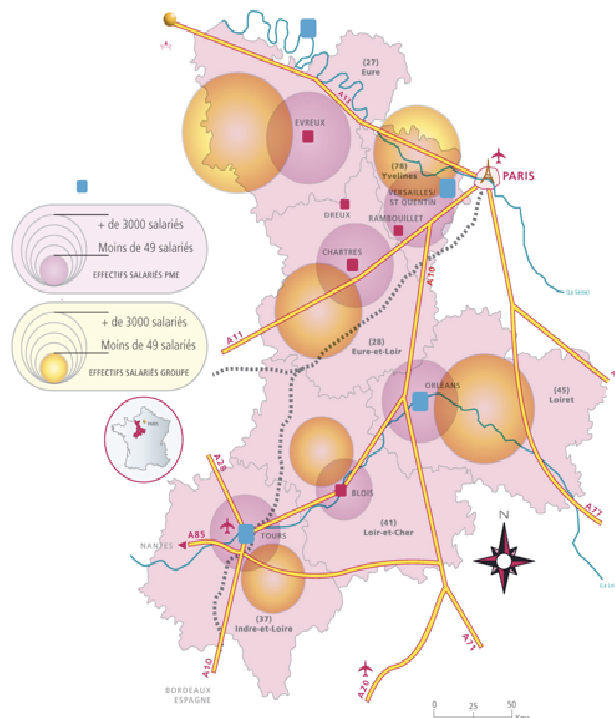
### *Attentes et projets : entretiens au cœur du Bassin parisien*

A la demande de l'IAU îdF, quatre étudiants en Master Stratégies territoriales et urbaines à Sciences Po ont réalisé un travail sur les espaces infrarégionaux et sur la perception des enjeux du Bassin parisien à partir de l'analyse de documents divers et d'entretiens auprès d'acteurs locaux. Leur exposé développe plus particulièrement les questions de la polarisation parisienne, des centralités dans le Bassin parisien et des faisceaux.

Si l'agglomération parisienne est le centre incontesté du Bassin parisien, les territoires sous l'influence de Paris apparaissent comme un espace flou et subjectif. Le sentiment d'appartenance au Bassin parisien semble cependant bien déterminé par le rapport entretenu avec la région centrale. Les différentes perceptions du Bassin parisien diffèrent selon les acteurs : certains mettent en avant la centralité de Paris dans le réseau métropolitain, en soulignant parfois l'importance du réseau de transport ou en globalisant Paris et l'Île-de-France.

A propos des centralités plus locales, les projets y apparaissent essentiellement comme des révélateurs des tendances de métropolisation, avec pour exemple les mouvements qui consistent à concentrer les dynamiques d'innovation dans des pôles de compétitivité ou des clusters. Ces témoins de la métropolisation croissante nécessitent une inscription dans des flux à l'échelle du réseau du Bassin parisien.

### **Concentrer les dynamiques d'innovation : Le pôle de compétitivité « cosmetic valley »**



Il s'agit alors assez souvent du développement de plates-formes logistiques multimodales. Dans la même perspective, il peut s'agir de chercher à capter les flux touristiques ou encore de chercher à rénover et à valoriser les centres-villes afin d'attirer des populations qualifiées. La question est donc finalement de savoir si ces centralités locales dessinent un système Bassin parisien. Il semblerait en fait que, malgré la prédominance des logiques de concurrence, de nombreuses villes, au travers des discours des acteurs infrarégionaux, ont la conscience d'un destin commun (ne serait-ce que par la nécessité de se comparer aux autres pour participer à la compétition). De plus, quelques dynamiques de coopération existent, telles le G 10, la coopération Maine-Val-de-Loire ou Normandie-métropole.

Autre point abordé, celui des faisceaux, mis en avant dans le SDRIF. Ils intègrent la question de la centralité parisienne, puisqu'ils partent de Paris, mais avec pour chacun, au moins un grand pôle économique structurant comme un relais au sein de l'Île-de-France. Ces faisceaux sont également compatibles avec les démarches de centralités locales et régionales, car cette métropolisation peut être vue comme un relais au sein d'un même faisceau. Ils pourraient même se prolonger au-delà de l'Île-de-France et du Bassin parisien, à l'échelle nationale, voire européenne, car de nombreux territoires se voient comme des relais de l'influence parisienne ou des portes d'entrée pour des territoires hors du Bassin parisien vers le cœur de cet espace. Il serait cependant intéressant de proposer peut-être des limites plus pertinentes (exemple est pris de la coopération Maine-Val de Loire qui est à la fois sur les faisceaux Ouest et Sud). La question de la continuité territoriale des faisceaux est aussi soulevée, notamment du fait de l'effet tunnel provoqué par le TGV.



Source : [www.ville-lemans.fr/lesgares/site/main/enjeux.htm](http://www.ville-lemans.fr/lesgares/site/main/enjeux.htm)

**Profiter de la proximité de la liaison avec Paris  
en servant de relais, de porte d'entrée (Le Mans)**



## Anne - Michèle Donnet

Directeur général de l'Agence d'Urbanisme de la Région du Havre et de l'Estuaire de la Seine

### *La métropole normande*

La métropole normande correspond à « deux régions, trois villes et agglomérations qui la structurent, avec trois ports importants ». En 1990, est créée Normandie-métropole, une coopération structurée autour de six ateliers. Mais depuis les dernières élections municipales, cette coopération est en sommeil bien que quelques réalisations concrètes puissent être citées (la réalisation d'une exposition sur le patrimoine normand, la présentation d'un stand commun au Marché International des Professionnels de l'Immobilier). Anne-Michèle Donnet souligne aussi l'importance de la Directive territoriale d'aménagement que prennent en référence l'ensemble des acteurs de la métropole. De plus, il existe un Comité des élus de l'estuaire, qui est un comité informel porteur de projets dans différents domaines : transports, tourisme, planification ou gestion des risques. A terme, devrait se constituer une communauté de projets reposant sur une structure formelle plus solide.

Le territoire de l'estuaire est centré sur le Havre : l'observation des déplacements domicile-travail montre l'importance du port du Havre et son effet d'entraînement sur l'économie des environs. On ne doit pas pour autant occulter l'axe de la Seine, notamment mis en avant dans le projet « Grand Paris Axe Seine », basé sur les trois villes Paris-Rouen-Le Havre. Ces trois villes ont déclaré, depuis, souhaiter travailler ensemble pour porter des projets et leur réalisation. C'est surtout dans le domaine des transports qu'apparaît le rôle du Bassin parisien, car c'est cet espace qui donne son importance au port du Havre. Le tourisme est aussi un domaine extrêmement porteur dans la métropole Normande en lien avec le Bassin parisien.



## **Michel Rousset,**

Directeur du CAUE de l'Eure

### ***Quelle place pour l'Eure dans le Bassin parisien ?***

Le contexte de périurbanisation de l'Eure est à l'origine de la re-création récente du CAUE. C'est un espace fortement lié aux agglomérations du Havre, de Rouen et de Paris, que les gens quittent par rejet de la ville et de ses encombrements. La structure rurale et politique de ce territoire (80% de maisons individuelles, les constructions récentes étant souvent produites en dehors de toute procédure d'aménagement) fait qu'il ne s'inscrit pas dans une perspective métropolitaine, de service et de réseaux. L'Eure est « *un espace où la conscience de la métropole est soit inexistante, soit a un effet repoussoir extrêmement fort* ».

Une bonne partie du développement des franges vient du fait qu'il n'y a pas de structure territoriale qui a pris conscience et qui peut réagir. Par exemple, « *le projet Le Havre-Rouen-Paris peut être une chance pour Aubevoye-Gaillon. C'est un espace avec des friches industrielles et une intermodalité potentielle qui existe, qu'il faut juste réactiver. Mais aujourd'hui, il n'y a aucune capacité de gouvernance de cet espace-là qui permet de le penser comme un territoire stratégique* ».

Les décideurs locaux, les maires n'ont pas conscience qu'ils gèrent un fragment de l'agglomération éclatée et morcelée, qu'ils ne sont pas seuls. L'objectif que se fixe le CAUE est donc de démontrer aux élus la nécessité absolue du développement de l'intercommunalité et d'une gouvernance commune sur les problèmes d'urbanisme. Il est aussi important de faire entrer dans les mœurs des élus ruraux la notion de projet urbain.

Finalement, concernant cette problématique des franges, il s'agirait de développer une politique urbaine au niveau des grands territoires qui s'inspire les politiques au niveau des micro-territoires.

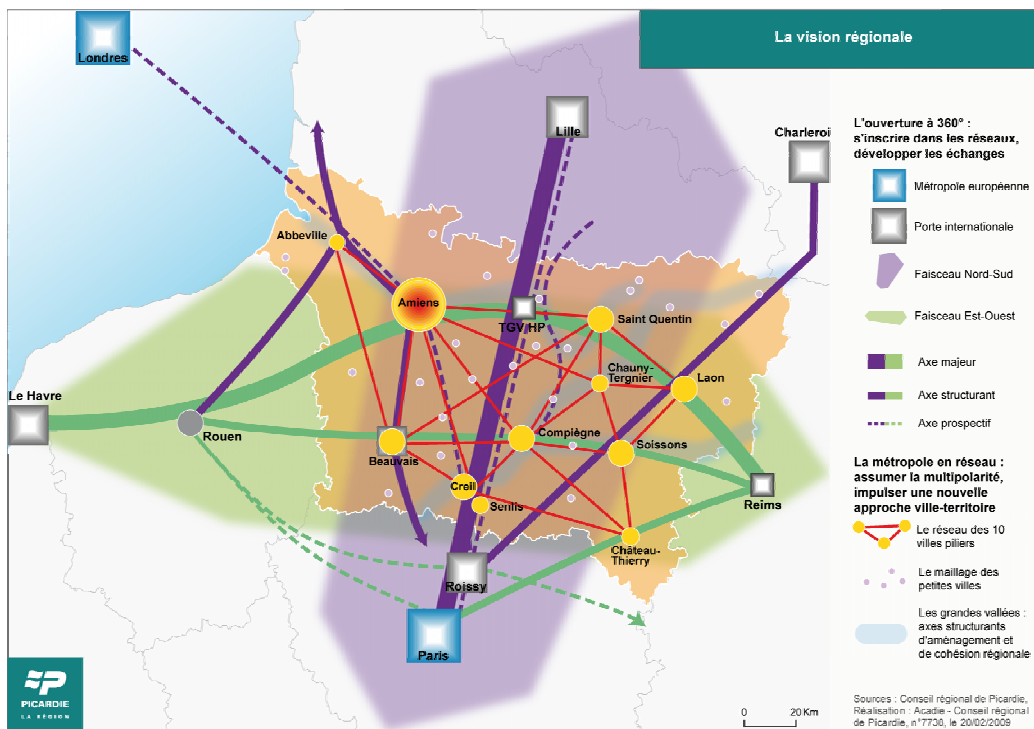


## Sébastien Alavoine

Directeur de la prospective, de la programmation et de l'évaluation, Région Picardie

### *Le projet de SRADDT Picardie*

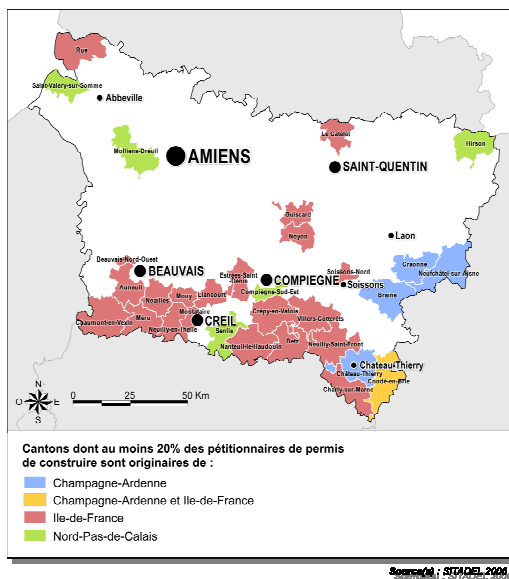
Sébastien Alavoine présente les grandes orientations du SRADDT de la Picardie afin de montrer en quoi les dynamiques interrégionales et les dynamiques au sein du Bassin parisien ont été prises en compte dans sa rédaction. Il revient ainsi sur la volonté picarde d'une ouverture à 360° (afin de tirer parti du bassin de consommation du nord-ouest européen dans lequel se situe le Bassin parisien) nécessitant la création d'une métropole en réseau. Il s'agit alors de jouer sur l'exportation de biens et de services, de chercher à attirer les richesses, en combinant à la fois les moteurs touristiques et résidentiels et de tirer parti des portes internationales de la région.



Derrière cette ouverture de la région à 360° se trouve aussi la volonté de faire de ce territoire une interface en tirant mieux parti du faisceau d'infrastructures Nord-Sud et en développant les axes Est-Ouest. Une coordination interrégionale devrait s'imposer en ce qui concerne la logistique, mais aussi la gestion des biocorridors et de l'eau.

Une nouvelle place d'interface est à trouver pour la Picardie, en tirant mieux parti du faisceau d'infrastructures nord-sud, mais aussi en développant l'axe est-ouest. Il s'agit d'ouvrir des alternatives à Paris, en revendiquant Le Havre comme porte d'entrée par exemple ou encore en profitant de la proximité à Roissy. Le projet Picardie-Creil-Roissy illustre tout à fait ce positionnement stratégique. Il vise à rééquilibrer les relations avec l'Île-de-France au bénéfice de la Picardie en s'appuyant notamment sur la liaison Creil-Roissy. Il s'agit donc de raccorder la Picardie aux réseaux européens en facilitant les déplacements domicile-travail et de renouveler ainsi le rapport de la Picardie à la métropole parisienne. Finalement, cette présentation a montré que la prise en compte du Bassin parisien et de l'interrégionalité était essentielle pour la Picardie dans de nombreux domaines. Sébastien Alavoine souligne que « le Président Claude Gewerc a souhaité outiller le SRADDT au-delà du document pour proposer un certain nombre de dispositifs de gouvernance et d'outils pour mettre en œuvre cette interrégionalité qui est nécessaire ». Cela passe par un développement des relations bilatérales de proximité, la création de groupements *ad hoc* autour de certaines problématiques et l'attribution d'un rôle central à la conférence du Grand Bassin parisien, afin d'assurer la cohérence de l'ensemble de ces enjeux identifiés.

### Prendre en compte des dynamiques interrégionales d'installation résidentielle dans la stratégie régionale



« On voit très clairement ici que l'influence francilienne est manifeste (on revient sur le problème des franges), mais elle n'est plus limitée au sud de la Picardie. On voit bien également les influences multiples auxquelles est soumise la Picardie, comme le sud-est impacté par la question de l'installation résidentielle liée à l'influence rémoise également »



## Philippe Thiard

Chercheur, Université Paris Est-Créteil

### *Un retour sur l'aménagement du territoire dans le Bassin parisien*

Philippe Thiard propose dans un premier temps un historique du Bassin parisien comme espace de coopération et de planification. Il revient ainsi sur la publication du premier *Livre blanc* en 1966, qui définissait quatre zones d'appui, mais qui a eu une portée opérationnelle assez limitée. La deuxième grande étape de planification, à l'échelle du Bassin parisien, est celle du *Livre blanc* de 1992, qui a débouché sur des scénarios contrastés. Ce *Livre blanc* et la *Charte du Bassin parisien* publiée à sa suite n'ont eu pour seule traduction opérationnelle que le contrat de plan interrégional de 1994-1999, qui s'est soldé par un bilan que Philippe Thiard résume en cinq points : un fort saupoudrage d'un milliard de francs, un fort investissement dans les transports, de nombreuses études, une forte mobilisation pour l'enseignement supérieur et des actions globalement très hétérogènes.

Ces résultats modestes ne sont pas le fruit du hasard mais résultent du fait que le Bassin parisien n'a jamais été vraiment pensé comme objet d'aménagement mais vu comme un moyen de cristalliser les rapports de forces entre différentes catégories d'acteurs. Le premier Livre blanc est ainsi pour la DATAR un moyen de peser sur les orientations stratégiques du district de la région de Paris. De la même manière, dans le contrat de plan interrégional, la DATAR a réussi à finaliser un de ses grands chantiers d'aménagement du territoire, la région Île-de-France a acquis une stature politique, puisqu'elle en finançait le tiers, et a ainsi pu apparaître symboliquement comme redistributrice, tandis que les autres régions ont bénéficié d'un effet d'aubaine qui leur a permis d'abonder, à peu de frais, un certain nombre de projets d'intérêt local.

Le relatif échec de ces deux premières tentatives de planification à l'échelle du Bassin parisien pourrait aussi s'expliquer par un problème de méthode, calquée sur celle mise en œuvre pour le SDAURP, à savoir les projections démographiques et le parti d'aménagement organiciste (monocentrisme multipolaire). La troisième piste d'interprétation proposée par Philippe Thiard est celle d'un défaut de gouvernance.

Constatant cela, il propose ensuite des pistes pour l'avenir. Il s'agit dans un premier temps d'acter le changement de paradigme : des « desserrement et complémentarité » du premier Livre blanc, des « solidarité et métropolisation » du second, il propose de passer à une réflexion en termes de « compétitivité de la Région métropolitaine élargie à son environnement, avec, comme toile de fond, la concurrence entre méga-régions urbaines. C'est autour de cela qu'on voit bien s'esquisser les complémentarités ». De plus, il propose de considérer le Bassin parisien comme étant composé d'« interterritoires », ces « espaces de coopération qui permettent aux territoires institutionnels de prendre en compte les problématiques qui les débordent, les traversent et les transcendent ». Trois registres d'intervention peuvent être envisagés : l'influence, l'impulsion de projets, le marketing territorial.





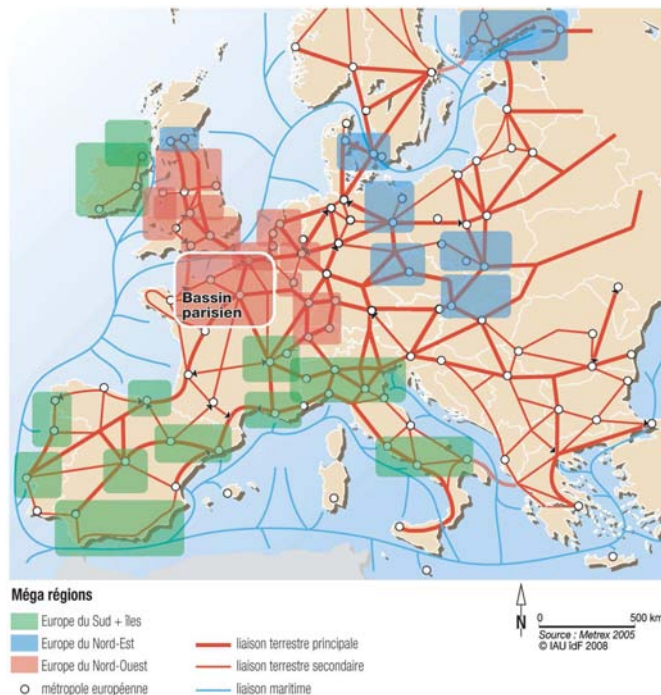
## Valérie Mancret-Taylor

Directrice de la planification, Région Île-de-France,  
au titre de la conférence des présidents de régions  
du Bassin parisien

### *Réseaux Trans-Européens de transport et démarche de cadre de référence*

Valérie Mancret-Taylor présente dans un premier temps la Conférence des présidents des huit régions du Bassin parisien (appelée « C8 »). Celle-ci avait été mise de côté après le bilan relativement mitigé du contrat de plan interrégional mais a été relancée en 2006. Il s'agit d'une démarche extrêmement souple, les présidents de régions se réunissant non pas dans une logique de construction d'un exercice de planification, mais bien dans un exercice de coopération interrégionale.

#### Les coopérations interrégionales en Europe



La première réunion de la C8, en 2006, a eu pour objet la définition de ce qui fait sens à l'échelle du Bassin parisien : comment est-il perçu et quel est son degré d'influence notamment à l'échelle européenne ? Puis des thématiques nécessitant un travail commun ont été retenues : les transports, l'environnement et la recherche, l'enseignement supérieur. Ces thématiques dépassent en effet les limites administratives régionales parce qu'il y a de vrais enjeux sur ces trois sujets par rapport aux mutations que vont connaître les grandes métropoles internationales.



## L'approche par faisceaux

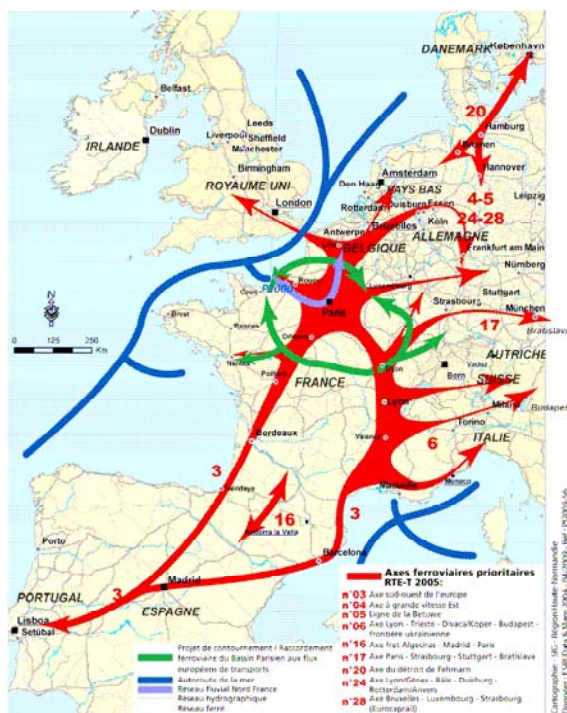
« L'approche par faisceaux a été initiée par le Schéma directeur pour un travail de négociation et de dialogue à l'intérieur de la région Île-de-France mais aussi entre la région Île-de-France et les régions limitrophes, et bien entendu entre l'ensemble des Régions. »

Sources : Projet de SDRIF, 25 Septembre 2008

Par exemple, sur la question des transports, dont la Picardie organise le groupe de travail, la Normandie étant elle en charge du groupe sur le transport de marchandises, quelques projets extrêmement importants sont à rappeler : le canal Seine-Nord et le projet de Port 2000 au Havre mais également des projets de contournement ferré de la région francilienne pour une meilleure organisation et un meilleur acheminement des marchandises s'inscrivant ainsi dans une échelle européenne.

Valérie Mancret-Taylor précise cependant qu' « il y aura vraisemblablement besoin d'une structuration institutionnelle peut-être un peu plus forte dans les années à venir », et elle passera par l'établissement du cadre de référence stratégique<sup>5</sup>, document qui recense les différents enjeux par rapport aux défis de ce territoire mais met aussi en relief les stratégies à développer.

## Projet de connexion du grand bassin parisien aux flux de transports européens



<sup>5</sup> La conférence des présidents des huit Régions du Bassin parisien réunie le 30 septembre 2009, à Bruxelles, a validé le cadre de référence stratégique du Bassin parisien. L'IAU Île-de-France en a assuré la maîtrise d'œuvre.



## **Eliane Dutarte**

Conseillère du délégué de la DIACT

### ***Le Bassin parisien dans son territoire national, européen et international***

Eliane Dutarte intervient au nom de la DATAR. Elle explique que l'intérêt porté par la Délégation au Bassin parisien - aussi ancien que la DATAR elle-même - s'inscrit désormais dans une nouvelle approche : moins géographique et plus fonctionnelle. A l'origine de cette démarche on retrouve des études sur le polycentrisme en Ile-de-France et sur l'existence de filières économiques interrégionales dans le Bassin parisien, après quelques années de moindre intérêt pour cet espace. Les travaux, lancés à leur suite en 2003-2004 ont porté sur la question de la métropolisation : existe-t-il - ou pas - des éléments d'un fonctionnement métropolitain dans le Bassin parisien ? Et si oui : comment cela se manifeste-t-il et selon quel degré d'intensité ? Ces travaux portaient sur les mobilités des personnes mais aussi des entreprises ; sur les coopérations et partenariats scientifiques ; sur l'adéquation des dispositifs de recherche aux besoins des territoires du Bassin parisien, par exemple l'adéquation des qualifications et des emplois avec les pôles de compétitivité. C'est maintenant une seconde phase, plus opérationnelle, qui devrait désormais voir le jour.

La DATAR s'interroge désormais sur la possibilité, pour ce très grand espace qu'est le Bassin parisien, de permettre la constitution d'un réseau d'excellences scientifiques, technologiques mais aussi économiques, capable de rivaliser avec les très grands espaces en réseaux qui se constituent en différents points du monde. Deux questions principales sont actuellement posées à la DATAR : peut-on développer les excellences existantes et tableer sur la masse que peut représenter le Bassin parisien afin de lui permettre de faire face aux nouveaux termes de la compétition internationale ? Et quelles sont les échelles pertinentes ?

Trois échelles de travail ont été distinguées : le centre ou zone dense, l'aire urbaine plus large, et la région économique de Paris encore plus vaste. Cette dernière est une échelle fonctionnelle, discontinue, qui vise à renouveler la notion géographique de Bassin parisien, laquelle peut apparaître un peu dépassée à l'époque de la mondialisation et de la dématérialisation des flux (d'information, financiers, etc.). S'il existe des excellences en Île-de-France, il en existe aussi dans les régions limitrophes, mais celles-ci sont beaucoup moins visibles, soit qu'elles ne correspondent pas aux limites administratives, soit qu'il s'agisse d'excellences pointues (excellences de « niche »). Il existe par exemple, à l'intersection de la Haute-Normandie, de l'Île-de-France et du Centre le premier pôle européen de production de médicaments « classiques », ce dont personne ne s'était jamais rendu compte car les données statistiques apparaissent toujours de manière fragmentée. Il existe de même à Olivet (45) un laboratoire de quelques personnes spécialisé dans la résonance magnétique nucléaire, connu de quelques chercheurs japonais et américains seulement en dehors de la direction du CNRS. Il s'agit donc d'identifier et de localiser les différentes excellences de rang supranational dans le Bassin parisien, d'en déterminer les caractéristiques et l'environnement ainsi que les moyens de créer des synergies à l'échelle interrégionale ou nationale et de les améliorer.

# Le temps du débat

Un premier ensemble de réflexion a porté sur la nature du Bassin parisien. Est-il un espace, un système, un réseau ? **Élisabeth Faguer** soulève la question : « Le Bassin parisien veut-il être une méga-région ou pas ? », en soulignant l'importance accordée dans les documents de planification à l'insertion des régions du Bassin parisien dans l'Europe, comme le confirme **Sébastien Alavoine** sur le SRADDT de la région Picardie. Dans cette même perspective, **Frédéric Gilli (Sciences Po)** intervient pour demander comment envisager le positionnement de la région Nord et de Lille vis-à-vis du Bassin parisien. La question du périmètre du Bassin parisien a été remise en question, car il semble que les débats aient dépassé cette représentation.

Nombreuses sont les interventions de personnes qui, à l'écoute des exposés présentés depuis le début de ce cycle de séminaires, constatent une évolution des discours sur le Bassin parisien. Ainsi, **Patrick Brenner (Conseil régional d'Île-de-France)** a souligné la faible présence des espaces ruraux dans les discours portant sur le Bassin parisien et l'interrégionalité. **Patrice Duny (Directeur, Agence d'urbanisme de Caen)** se demande si le Bassin parisien n'est pas un réseau de noyaux urbains qui vont rayonner sur des territoires plus ou moins vastes autour du fait urbain et qu'il s'agit de mettre en réseau. Finalement, s'il reste encore très agricole, le Bassin parisien est-il pour autant encore rural ?

A la suite de l'exposé sur les représentations des acteurs infrarégionaux du Bassin parisien, **Daniel Béhar (Acadie)** en arrive en effet à la conclusion que le Bassin parisien n'est pas un territoire en train d'émerger. Comme « *cette question de l'interrégionalité autour de l'Île-de-France ne définit pas un périmètre, ne définit pas un territoire* », il propose de reprendre un terme avancé par Christian de Portzamparc dans son projet pour le Grand Paris. Parler en termes de « rhizomes » permettrait l'appréhension d'organisations territoriales proliférantes, de systèmes qui ne sont pas simplement de pôles urbains, et qui intègrent l'alternance de densité et de non-densité. Pour **Daniel Béhar**, « *on est en train de changer de représentation [...] La question problématique qui structurerait les représentations territoriales des régions du Bassin parisien pendant une vingtaine d'années était fondamentalement la question de la périurbanisation, l'étalement urbain, etc. Aujourd'hui, il faut s'entendre sur ce qu'on met derrière cela : il me semble que la question problématique qui structure ces nouvelles représentations, qu'on voit là, c'est la question de la métropolisation* ». Pour lui, deux métropolisations peuvent être distinguées : la métropolisation des économistes (intégration dans des archipels de fonctions métropolitaines) et celle des géographes (montée des effets de système, d'interdépendance et de spécialisation de ces territoires). **Nadine Cattan** en arrive au même constat : « *nous avons une sorte d'aboutissement d'une réflexion, et nous sommes peut-être, même, pour utiliser les grands mots, dans un changement de paradigme sur les représentations que l'on se fait, aujourd'hui, sur le Bassin parisien* ». Elle souhaiterait alors voir s'unir les chercheurs et les acteurs publics afin d'opérationnaliser le réseau en tant qu'outil d'aménagement du territoire.

La notion de frange a aussi fait débat. La perception de ces espaces a évolué avec celle de la relation existant entre l'Île-de-France et le reste du Bassin parisien. Cette relation, bien qu'encore déséquilibrée, est ambivalente (attire vs. rejet) mais ne se limite désormais plus au rapport à Paris (Roissy où sont aussi désormais des espaces attractifs). **Pascale Poupinot (Déléguée générale, Agence d'urbanisme de Oise-la-Vallée)** souligne qu'il faut être attentif à ces phénomènes de franges et prendre en compte l'historique de ces lieux. Si objectivement, le sud de l'Oise est dans le Bassin parisien en matière de migrations alternantes, il y a eu des choix politiques pour exister hors ou à côté du Bassin

parisien. Mais il semble y avoir un changement de représentation des régions périphériques qui aujourd'hui voient l'Île-de-France comme une ressource, remarque **Daniel Béhar**.

**Patrick Brenner (Conseil régional d'Île-de-France)** a par ailleurs souligné la difficulté d'organisation des nombreuses institutions liées aux territoires composant le Bassin parisien. Cette fragmentation représenterait un obstacle à cette volonté de gestion de projet à cette échelle. Dans cette perspective, la question des financements est aussi problématique.

La table-ronde a aussi été poursuivie de divers échanges sur la capacité de la région Île-de-France à intégrer le modèle de franges ou sur les échelles de gouvernance. Ainsi, les échanges reviennent sur la complexité institutionnelle du Bassin parisien, déjà évoquée précédemment.

Il paraît nécessaire de bien s'entendre sur la vocabulaire souligne **Denys Dartigues (CESR Île-de-France)** pour qui le Bassin parisien n'est pas un territoire, car il n'a pas d'identité, c'est aujourd'hui un périmètre. **Vincent Fouchier**, à propos du partage de cette échelle du Bassin parisien, tient à souligner le rôle essentiel des collectivités locales et régionales pour la réussite des planifications. Pour lui, *« une décentralisation vaut mieux que dix politiques d'aménagement du territoire. Sur certains domaines, il est plus intéressant de donner des clés à des collectivités pour les inciter à prendre des responsabilités, des compétences qu'elles n'ont pas, [...] plutôt que d'essayer de financer des opérations pour lesquelles les collectivités ne se sentent pas complètement en charge. »* La question de la multiplicité des acteurs et de leur rôle à jouer se pose aussi dès qu'il s'agit de réfléchir aux financements de ces projets. L'hypothèse de **Patrice Duny** est qu'on a d'une part un espace qui est celui de l'économie et l'espace de la vie qui est l'espace réel. Si l'aménagement du territoire c'était l'équité, aujourd'hui on parle beaucoup plus de compétitivité des territoires. Pour lui « il faudrait parler de solidarité des territoires, et là, le Grand Bassin parisien a toute sa place ». Ces propos sont nuancés par **Eliane Dutarte** qui explique que la solidarité a des formes diverses, l'Île-de-France produit par exemple 30% du PIB français mais conserve seulement 22% au niveau du revenu disponible. Pour elle, la croissance par la compétitivité est « incontournable si on veut avoir les moyens de notre développement et des infrastructures qui deviennent non plus des fins en soi, mais des moyens de ce développement, à la condition d'avoir fixé au préalable des objectifs de développement non seulement économiques mais également sociaux ». **Philippe Thiard** reste persuadé que ces grands projets, bien que coûteux, ont un rôle indispensable à jouer dans la perspective d'un marketing urbain, pour donner de la visibilité à cet espace.



