

Juin 2010

# Bassin parisien et interrégionalité dans les documents régionaux de planification



INSTITUT  
D'AMÉNAGEMENT  
ET D'URBANISME

ÎLE-DE-FRANCE





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

## **IAU Île-de-France**

15, rue Falguière 75740 Paris cedex 15  
Tél. : + 33 (1) 77 49 77 49 - Fax : + 33 (1) 77 49 76 02  
<http://www.iau-idf.fr>

Directeur général : François Dugeny  
Département : Vincent Fouchier, directeur du Département de la planification et de l'aménagement durables  
Étude réalisée par Elisabeth Faguer  
Avec la collaboration de Sandrine Barreiro, Carole Delaporte, Guillaume Joly, Laurence Nolorgues  
Cartographie réalisée par Dorothée Palayan  
Médiathèque : Aurélie Lacouchie, Claire Galopin  
Maquette : Sylvie Castano, Elisabeth Faguer  
N° d'ordonnancement : 22.09.06

Crédits photo de couverture : E. Faguer / IAU îdF



# Sommaire

<b>Quel Bassin parisien, pour quoi faire ? .....</b>	<b>5</b>
--	----------

<b>Des documents régionaux de différentes natures ... ..</b>	<b>6</b>
--	----------

<b>1 - Les Schémas régionaux d'aménagement et de développement du territoire (SRADT) .....</b>	<b>7</b>
1.1 - Les « SRADT » et « SRADDT »? .....	7
1.2 - Le SDRIF ?.....	7
1.3 - Des réserves sur l'exploitation de ces schémas... ..	8
<b>2 - Les Schémas régionaux de développement économique (SRDE) .....</b>	<b>8</b>
2.1 - Le SRDE ? .....	8
2.2 - Des SRDE concomitants (2005-2006), mais à contenu variable.....	8
<b>3 - Les Contrats de projets État-Région (CPER) .....</b>	<b>8</b>
3.1 - Le CPER ? .....	8
3.2 - Des points communs.....	9

<b>Interrégionalité, coopérations ? .....</b>	<b>10</b>
---	-----------

<b>1 - Un test... en quelques mots clés.....</b>	<b>10</b>
<b>2 - Les coopérations .....</b>	<b>11</b>
2.1 - Les motifs de coopération .....	11
2.2 - La coopération : intention, volonté, projets... ?.....	12
<b>3 - Cohérences, convergences, réciprocity ?.....</b>	<b>12</b>
<b>4 - Des dynamiques d'interrégionalité... y compris hors Bassin parisien .....</b>	<b>13</b>

<b>Quels thèmes peuvent faire sens à l'échelle du Bassin parisien?.....</b>	<b>15</b>
---	-----------

<b>1 - Les infrastructures ferroviaires et aéroportuaires .....</b>	<b>15</b>
<b>2 - Les infrastructures routières et navigables .....</b>	<b>17</b>
<b>3 - L'environnement .....</b>	<b>19</b>
<b>4 - Ressources, énergie et matériaux : les atouts d'une coopération interrégionale .....</b>	<b>21</b>
<b>5 - Le développement économique.....</b>	<b>22</b>
5.1 - vise... surtout les pôles de compétitivité.....	22
5.2 - ... mais aussi l'enseignement supérieur et la recherche .....	24
5.3 - ... et d'autre filières .....	25
5.4 - Un cas particulier : le tourisme.....	25

<b>Des espaces porteurs d'enjeux dans le Bassin parisien.....</b>	<b>27</b>
1 - L'Île-de-France : une région ambivalente pour ses voisines .....	27
1.1 - L'Île-de-France : une perception contrastée.....	27
1.2 - ...une nécessaire adaptation .....	28
1.3 - L'Île-de-France, une région consciente de son impact .....	29
<b>2 - Des agglomérations porteuses des ambitions régionales .....</b>	<b>29</b>
<b>3 - Les « franges », territoires d'enjeux .....</b>	<b>31</b>
<b>4 - Les continuités .....</b>	<b>32</b>
4.1 - Les fleuves .....	32
4.2 - Le littoral.....	32
<b>Quelles pistes pour le Bassin parisien ? .....</b>	<b>35</b>
1 - Un volet interrégional dans les documents de planification.....	35
2 - Coopérer à différentes échelles .....	36
3 - Expérimenter, innover de nouvelles pratiques .....	36
4 - Une vision des dynamiques spatiales du Bassin parisien d'après les documents.....	37
<b>Vers un Bassin parisien ouvert et non exclusif .....</b>	<b>39</b>

### **Avertissement cartographique**

Des cartes schématiques permettent de représenter les grands projets ou attentes contenus dans ces documents de manière suffisamment précise. Il s'agit simplement d'exprimer des intentions figurant dans ces documents de natures, de dates et de statuts différents.

# Quel Bassin parisien, pour quoi faire ?

La conférence des présidents des huit régions du Bassin parisien (C8) a décidé, le 23 janvier 2008, d'élaborer un cadre de référence stratégique du Bassin parisien. Dans cette perspective, les documents régionaux de planification ont été analysés au prisme du Bassin parisien en tant qu'espace de planification. Cet état des lieux a contribué notamment à une meilleure appréhension de la dimension interrégionale des démarches de planification au sein du Bassin parisien.

Le Bassin parisien, un espace de planification ? Le périmètre retenu pour cette étude correspond à la configuration régionale institutionnelle de la C8, c'est-à-dire les huit régions en totalité :

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

Trois types de documents ont été analysés : les schémas régionaux d'aménagement, les schémas régionaux de développement économique et contrats de projets État-Région disponibles en mars 2009. Très vite, le Bassin parisien a semblé peu présent en tant que tel, alors que l'interrégionalité et le principe de coopération sont davantage évoqués. L'approche a alors été ciblée sur quelques questions : comment ces documents parlent-ils du Bassin parisien ? de l'interrégionalité ? de la coopération ? avec quels projets ?

Il s'agissait de déceler les thèmes porteurs de sens, les espaces porteurs d'enjeux à cette échelle géographique et les dynamiques interrégionales existantes, y compris vers des espaces extérieurs au Bassin parisien. Le bilan permet d'envisager quelques pistes à court ou moyen terme.

Les premiers résultats de cette analyse ont été présentés le 28 mai 2009 lors d'un séminaire consacré au Bassin parisien, à l'IAU îdF.

**Le Bassin parisien, périmètre retenu pour l'étude : celui des huit régions appartenant à la Conférence des présidents de région du Bassin parisien (C8)**



# Des documents régionaux de différentes natures ...

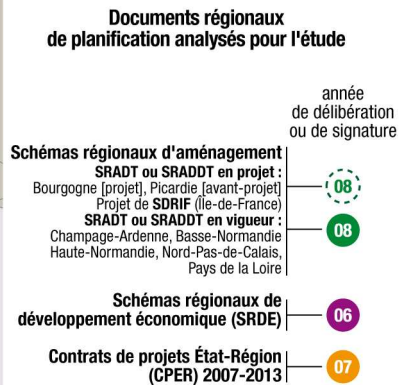
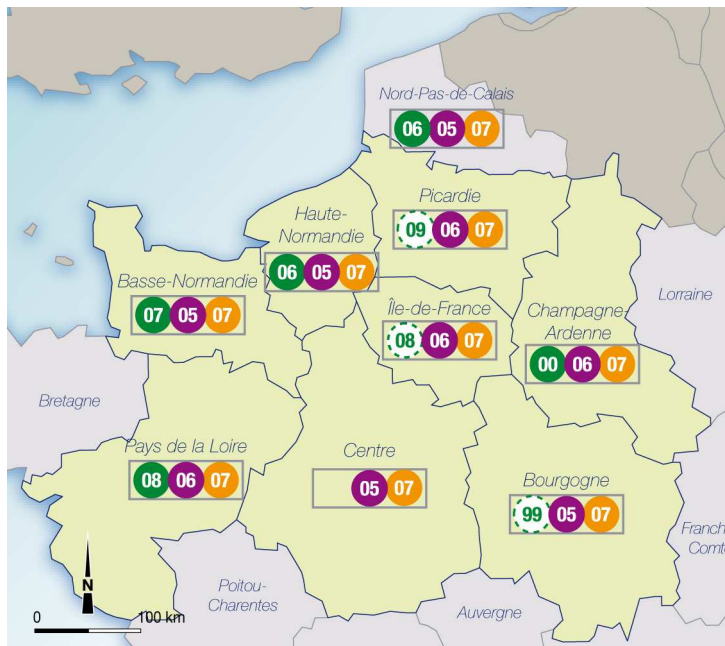
Cette approche du discours porté par les documents régionaux ne prétend ni à l'exhaustivité ni à l'analyse scientifique ou quantifiée, d'autant que cet exercice se heurte à des documents de dates et de natures diverses, qui n'ont pas tous le même statut.

Les régions ne disposent pas toutes des trois types de documents en vigueur. Si elles sont toutes dotées d'un SRDE élaboré dans les années 2005 et 2006, et d'un contrat de projets État-Région élaboré en 2007, les schémas régionaux d'aménagement sont, en revanche, plus hétérogènes :

- la région Centre n'a pas de schéma régional d'aménagement et de développement du territoire ;

- les régions Bourgogne et Champagne-Ardenne disposent de schémas approuvés respectivement en 1999 et 2000, mais celui de Bourgogne est actuellement en cours de révision ;
- les régions normandes et Pays de la Loire ont chacune un SRADT récent (approuvé entre 2006 et 2008) en vigueur ;
- la Picardie a adopté, en avril 2009, son projet de SRADDT ;
- l'Île-de-France, quant à elle, a adopté son projet de SDRIF en septembre 2008 et l'a transmis à l'État. Pour entrer en vigueur, ce document doit être approuvé par décret en Conseil d'État.

## Les documents régionaux de planification dans le Bassin parisien (en mars 2009)



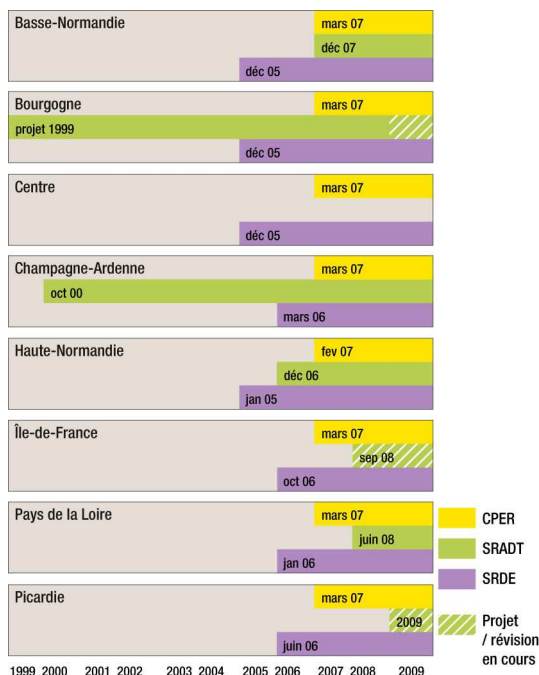
© IAU idF 2009

Sources : IAU idF - DPAD

Cartographie réalisée d'après les SRADT, SRADDT, SDRIF, SRDE et CPER des 8 régions du Bassin parisien et du Nord-Pas-de-Calais



## État et chronologie des documents existants analysés



# 1 - Les Schémas régionaux d'aménagement et de développement du territoire (SRADT)

## 1.1 - Les « SRADT » et « SRADDT » ?

Le schéma régional d'aménagement et de développement du territoire (SRADT) est un document de planification d'échelle régionale créé par l'article 6 de la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire du 4 février 1995. La loi d'orientation sur l'aménagement et le développement durable du territoire du 25 juin 1999 a validé le SRADT et en a fait un document concentrant les principaux outils de la planification régionale : le plan régional et le schéma régional des transports.

Le SRADT « fixe les orientations fondamentales à moyen terme du développement durable du territoire régional ». L'élaboration de ce document relève de la compétence des

Régions, auxquelles il revient d'évaluer l'opportunité de s'en doter.

Le SRADT est dépourvu de valeur normative, c'est un cadre de référence et de coordination des politiques publiques d'aménagement. Il est principalement mis en œuvre par les politiques contractuelles régionales, et notamment par le Contrat de Projets État-Région.

Les plus récents sont appelés « SRADDT », schémas régionaux d'aménagement et de développement durable du territoire.

## 1.2 - Le SDRIF ?

Le schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) est un document de planification obligatoire d'échelle régionale. Normatif, puisqu'il produit les mêmes effets qu'une directive territoriale d'aménagement<sup>1</sup>, il est notamment opposable aux documents d'urbanisme d'échelle infrarégionale, au Plan de déplacements urbains d'Île-de-France, etc. La loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire du 4 février 1995 a donné compétence à la Région pour élaborer le SDRIF, en association avec l'État. Le processus de concertation qui a été engagé a associé les principaux acteurs économiques et de l'aménagement en Île-de-France. Après son adoption par le Conseil régional, le projet de SDRIF doit être approuvé par décret en Conseil État. Le SDRIF tient également lieu de SRADT.

Pour cette étude, c'est le projet de SDRIF (sept. 2008) qui a été analysé : adopté par la Région mais non encore approuvé par l'État, il n'est donc pas en vigueur comme document d'urbanisme réglementaire.

<sup>1</sup> « les DTA sont élaborées sous la responsabilité de l'État », et « peuvent, fixer sur certaines parties du territoire, les orientations fondamentales de l'État en matière d'aménagement et d'équilibre entre les perspectives de développement, de protection et de mise en valeur des territoires. » Ce sont des documents de planification normatifs qui s'imposent aux documents d'urbanisme locaux.

### 1.3 - Des réserves sur l'exploitation de ces schémas...

L'analyse doit être accompagnée de certaines réserves :

- les schémas étudiés sont de différentes natures selon leur état d'avancement, leur ancienneté, et leur portée juridique ;
- certains documents sont relativement anciens (Champagne-Ardenne, Bourgogne) et les constats ou objectifs ont pu profondément évoluer ;
- la dimension interrégionale au regard du Bassin parisien est foncièrement différente selon que la région est « intégralement » concernée par le Bassin parisien ou seulement au titre d'un département.

## 2 - Les Schémas régionaux de développement économique (SRDE)

### 2.1 - Le SRDE ?

La loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales a affirmé le rôle de coordination de la Région en matière de développement économique. Elle a prévu de "*confier à la Région, à titre expérimental et pour une durée de 5 ans, le soin d'élaborer un schéma régional de développement économique*".

Le SRDE définit les orientations stratégiques de la région en matière économique. Il vise à coordonner les actions de développement économique sur le territoire régional, développer l'attractivité du territoire, promouvoir un développement équilibré et prévenir les risques d'atteinte à l'équilibre économique d'une partie ou de l'ensemble de la région.

Les acteurs économiques du territoire (départements, communes et groupements de communes, chambres consulaires) participent à l'élaboration du SRDE.

### 2.2 - Des SRDE concomitants (2005-2006), mais à contenu variable

Certains ont étendu leur champ au domaine « social » (SRDES de la Région Centre), ou à l'emploi (SRDEE en Champagne-Ardenne).

Plus ou moins approfondis, les SRDE réalisés par chaque région sont porteurs d'intentions en matière économique mais, si certains se déclinent en plan d'actions, peu de SRDE territorialisent leurs actions sur la base de projets précis. La plupart d'entre eux évoquent peu le Bassin parisien.

## 3 - Les Contrats de projets État-Région (CPER)

### 3.1 - Le CPER ?

Le CPER, élaboré et co-signé par l'État et la Région, est un document qui fixe les engagements pluriannuels de l'État et de la Région sur les grands axes d'une stratégie commune. Cette démarche contractuelle permet d'exprimer une vision partagée de l'aménagement et du développement du territoire régional. D'autres partenaires publics (conseils généraux, principales agglomérations, Réseau Ferré de France...) peuvent co-signer ces contrats en fonction des objectifs qu'ils souhaitent partager et dans lesquels ils voudront s'investir. Des financements complémentaires peuvent aussi être mobilisés par différents dispositifs (ANRU, routes...).

Ces contrats couvrent la période 2007-2013, en cohérence avec les programmes européens. Ils constituent la cinquième génération des contrats passés entre l'État et les Régions, mais ce sont les premiers à s'appeler Contrat de Projets État-Région, et non plus contrats de plan, depuis la réforme de 2006. A la suite de celle-ci, les CPER intègrent les orientations des conseils européens de Lisbonne (2000 et révision 2005) et de Göteborg (2001), privilégiant alors l'innovation, la compétitivité et le développement durable comme objectifs premiers. Ces thématiques prioritaires, auxquelles s'ajoutent accessibilité et cohésion sociale, font l'objet de projets structurants bien ciblés et sont enrichies

par un volet territorial sur lequel l'État et la Région ont des vues partagées.

### **3.2 - Des points communs**

Les CPER contribuent à la mise en œuvre des SRADT, mais aussi à celle d'autres documents de planification existants (SRDE, plans d'aménagement de la stratégie de l'État en région...). D'une centaine de pages, ils déclinent les objectifs en « grands projets » qui listent succinctement les actions s'y rapportant. Les investissements sont ciblés pour chaque région.

Document de planification, avec contractualisation et programmation, fondé sur des financements partagés, les CPER traitent rarement de l'interrégionalité. Celle-ci peut cependant être évoquée pour justifier certains investissements (effets de levier pour appeler plusieurs régions à co-financer), mais les opérations d'échelle interrégionale, et les montants qui leur sont affectés, sont rarement identifiables en tant que telles (la Haute-Normandie recense les opérations interrégionales, l'Île-de-France celles relatives à l'accessibilité interrégionale notamment).

# Interrégionalité, coopérations ?

L'analyse des documents, en raison de leurs différences de date ou de statut, connaît d'emblée quelques déséquilibres géographiques ; l'Est et le Sud du Bassin parisien s'appuyant sur des documents d'aménagement anciens ou inexistant. Ce déséquilibre des sources doit être présent à l'esprit dans les commentaires comparatifs qui peuvent être faits.

## 1 - Un test... en quelques mots clés

Afin d'avoir assez rapidement une approche globale de la notion de Bassin parisien dans les différents documents régionaux, une recherche sur des mots ou des expressions a été réalisée. Pour être significative, la méthode retenue a pris en compte plusieurs termes se rattachant à différentes échelles. Ainsi ont été recherchés les mots et références à :

- Paris ;
- capitale (nationale ou régionale) ;
- national (pour exprimer la fréquence selon laquelle les régions se positionnent à l'échelle nationale) ;
- international et Europe (indication de l'ouverture vers l'extérieur) ;
- coopération et interrégional (pour appréhender tant une référence géographique et institutionnelle qu'une pratique avec d'autres partenaires – régionaux ou non) ;

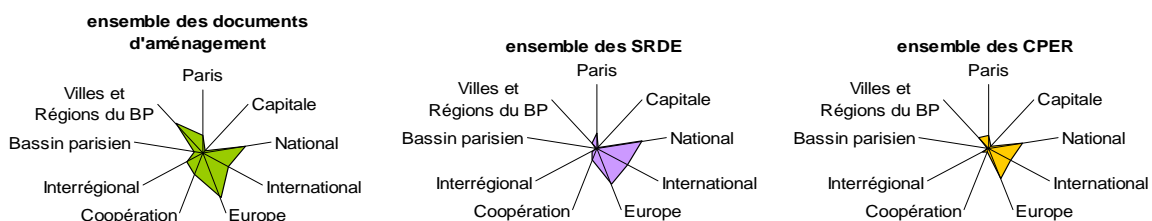
- le Bassin parisien a été doublement appréhendé : en tant que tel et à partir des références faites dans chaque document aux principales villes du Bassin parisien, en particulier les capitales des autres régions. Le nombre d'occurrences (nombre de fois où apparaît chaque mot) rapporté au nombre de pages de chaque document traduit une fréquence d'apparition exprimée ensuite sur un graphique en radar.

Les trois types de documents de planification présentent des profils sensiblement différents. Trois grands constats en découlent :

- les CPER, et surtout les SRDE, manifestent un intérêt marqué pour les dimensions nationales, internationales et européennes. Coopération et interrégional y trouvent peu leur place, et l'entité Bassin parisien pas du tout ;
- les documents d'aménagement font davantage référence tant à l'Europe ou à l'échelle nationale qu'aux pratiques de coopération et à la notion interrégionale ;
- dans l'ensemble, le Bassin parisien n'est pas un espace intégré dans les planifications régionales, mais les villes ou régions qui le composent sont fréquemment évoquées dans les documents d'aménagement. Le partenaire identifié compte plus que l'espace du Bassin auquel il appartient.

Il est vrai que ces documents n'ont ni la même vocation, ni la même approche régionale ou territoriale.

### Présence de notions interrégionales dans les documents régionaux de planification (mars 2009)



## 2 - Les coopérations

### 2.1 - Les motifs de coopération

Chaque région cherche à trouver sa place à différentes échelles « supra-régionales », et instaure des coopérations pour divers motifs :

- au cœur de l'espace national (surtout pour les pôles de compétitivité) ;
- au niveau européen, pour « faire poids », ou au moins « exister » (en proximité pour le Nord-Est du Bassin parisien, ou par des coopérations avec les pays récemment entrés dans l'Union européenne) ;
- sans négliger les ambitions d'envergure internationale, qu'elles soient modérées, ponctuelles (partenariat vers Chine, Inde, Russie, Maroc, Canada ...) ou mondiale pour l'Île-de-France en particulier.

C'est dans les SRADT que se trouve l'éventail le plus complet.

L'exemple du SRADT de Haute-Normandie (2006) est particulièrement explicite :

#### ***Développer des coopérations interrégionales***

*L'objectif est le développement des réseaux et des coopérations afin d'exploiter le potentiel géostratégique régional, que ce soit en matière économique ou d'attractivité.*

*(...) La Haute-Normandie a fortement intérêt à développer des coopérations interrégionales plus poussées au regard de l'importance accordée à la « masse critique » et à la reconnaissance nationale voire internationale des structures (universités, pôles structurants de recherche...). Le développement de la coopération s'effectuera principalement à deux niveaux :*

*1. Dans le cadre de l'Arc Manche : [...]*

*2. Avec les régions géographiquement voisines ou de profil voisin : dans une double logique d'aménagement équilibré du Bassin parisien et de positionnement dans la concurrence entre régions françaises et européennes, la Haute-Normandie a tout intérêt à intensifier et diversifier ses relations de coopération (sans que celles-ci soient limitatives),*

*> avec des territoires voisins, et particulièrement la Basse-Normandie, avec laquelle elle entretient des relations privilégiées, fondées sur l'appartenance culturelle comme la convergence économique, mais aussi avec la Picardie et l'Île-de-France ;*

*> avec des régions ayant des caractéristiques socio-économiques proches, par exemple la Basse-Saxe ou la Poméranie également*

*caractérisée par une importante économie portuaire et une présence marquée de l'industrie automobile.*

*[SRADT de Haute-Normandie, 2006]*

Le positionnement au regard de l'Île-de-France est évoqué dans tous les documents, soit pour témoigner du poids de la région francilienne, et ses effets négatifs, soit pour élaborer des stratégies qui tireront parti de sa proximité et du marché qu'elle représente, soit encore pour justifier de la nécessité de nouer des coopérations vers l'extérieur. Ces trois arguments, parfois combinés, soulignent l'ambiguïté des relations avec la région située au cœur du Bassin parisien, laquelle en revanche évoque davantage l'espace Bassin parisien dans sa globalité plutôt que des partenariats directs avec l'une ou l'autre des régions. Le projet de SDRIF comporte un volet interrégional dans son approche par faisceaux

De ces constats de positionnement naissent parfois des coopérations qui visent à créer des rapports gagnant-gagnant. Il peut en être ainsi des partenariats de recherche, de protection ou valorisation d'espaces (PNR interrégionaux), ou des recherches de convergences en termes de meilleure accessibilité, ou de pôles de compétitivité par exemple.

#### ***La Bourgogne, entre deux grandes régions Île-de-France et Rhône-Alpes.***

*Au nord, les principaux enjeux économiques interrégionaux concernent le Sénonais : sur le plan des migrations alternantes, les échanges quotidiens entre Sens et Paris représentent (...) près de la moitié des voyageurs quotidiens domicile/travail sur le réseau TER Bourgogne. [...] Toutefois, les principaux partenariats économiques à développer le sont avec la Franche Comté et le réseau métropolitain Rhin-Rhône.*

*(...) Une démarche interrégionale est de nature à fournir la taille critique nécessaire pour certains sujets clairement identifiés et non concurrents entre les deux régions.*

*[SRDE Bourgogne, 2005]*

#### ***La coopération au sein du Bassin Parisien est aussi capitale pour l'Île-de-France.***

*En effet, de par la qualité de son territoire, tant en terme environnemental, qu'historique et culturel, la Basse-Normandie contribue à l'attractivité globale du Bassin Parisien. Cet équilibre entre zones denses et territoires de qualité constitue l'une des particularités du Bassin Parisien par rapport au reste de l'Europe du Nord Ouest (bassin londonien, Benelux, Ruhr...), et est à ce titre un avantage non*

*négligeable. Cet exemple démontre bien qu'aujourd'hui, l'attractivité tant de l'Île-de-France, que de la Basse-Normandie, se joue à l'échelle européenne.*

*[SRADT Basse-Normandie, 2007]*

## 2.2 - La coopération : intention, volonté, projets... ?

Si coopérer semble acquis, car l'intention et la volonté sont assez fréquentes, l'intensité de cette expression est variable.

Même si des ouvertures à des dynamiques de coopération sont claires, les partenaires ne sont pas toujours identifiés sauf si le projet est déjà bien avancé. Ce sont souvent des villes, des partenaires économiques, indépendamment de la région, pas forcément citée, limitrophe ou non. Ainsi, le SRDE de Basse-Normandie préconise d'« *encourager des laboratoires à s'inscrire dans des réseaux nationaux et européens de recherche et d'innovation technologique* ».

La volonté de partenariat peut être assez explicite, mais le contenu des projets reste souvent à déterminer... les projets clés sont rares et il n'y a quasiment pas de coopération sur des politiques publiques interrégionales identifiées.

### ***Les coopérations interrégionales pour élargir l'échelle des enjeux***

*Les relations institutionnelles entre la Région des Pays de la Loire et les Régions voisines, Centre, Bretagne, Poitou-Charentes, Basse-Normandie, participent à cette volonté d'élargir l'échelle des enjeux et des problématiques partagées ainsi que la recherche de solutions coordonnées.*

*[SRADDT Pays de la Loire, 2008]*

## 3 - Cohérences, convergences, réciprocités ?

La lecture de l'ensemble des documents a souligné des cohérences et complémentarités entre les documents d'une même région, surtout s'ils sont concomitants, plus particulièrement en termes d'économie et de transport.

Entre les régions, la réciprocité est inégale, selon les thèmes et la motivation. Un projet interrégional cité par une région ne l'est pas forcément par la région partenaire, soit en raison des écarts de dates entre les documents, soit parce que ce projet ne bénéficie qu'à la région qui le cite (raccordement routier ou ferroviaire par exemple...). Certains cas particuliers font l'objet de références partagées : les pôles de compétitivité par exemple où la réciprocité est assez fréquente surtout dans les SRDE (le pôle Industrie et agro-ressources est cité par les SRDE des régions Champagne-Ardenne, Picardie et Île-de-France, le pôle Mov'eo figure dans les documents des deux régions normandes), ou des améliorations ferroviaires profitables aux deux régions qui les sollicitent (Caen – Le Mans – Tours cité par les Régions Basse-Normandie et Pays de la Loire).

D'autres approches, sans faire preuve d'une réciprocité explicite, sont convergentes. Ainsi, l'Île-de-France pose des intentions larges (l'accessibilité des gares parisiennes par exemple) convergentes avec des demandes régionales (amélioration de la desserte Auxerre - Paris). Les plans interrégionaux fluviaux (Seine, Loire ...) constituent des démarches partagées assez concrètes, institutionnalisées et reconnues.

## 4 - Des dynamiques d'interrégionalité... y compris hors Bassin parisien

Les intentions de coopération s'expriment aussi dans des périmètres indépendants du Bassin parisien. Cela vise parfois des stratégies de méga-régions, ou au moins pluri-régionales : les réseaux Arc Manche, Arc Atlantique, Grand Est sont souvent cités et l'Aire métropolitaine du Nord-Ouest européen trouve sa place dans les SRADT. Le Bassin parisien n'est alors que partiellement intégré.

Dans le cas de coopérations bilatérales, aux partenariats entre régions limitrophes, de proximité, s'ajoutent des partenariats plus lointains voire internationaux, d'affinité historique ou d'opportunité économique, notamment avec l'Angleterre, l'Europe de l'Est et du Nord, l'Espagne, le Portugal, le Canada, le Togo, l'Inde, la Chine...

Ces coopérations interrégionales à diverses échelles constituent aussi l'opportunité de faire contrepoids à l'Île-de-France, d'accroître l'envergure des régions participantes, leur conférant un poids accru par ces nouveaux périmètres d'intervention.

Certaines régions intègrent le principe d'interrégionalité dans leurs stratégies et équilibres territoriaux.

À titre d'exemple, le SRADT de la région Champagne-Ardenne évoque notamment son positionnement stratégique au sein de l'Europe du Nord-Ouest, et se situe au carrefour des axes de circulation reliant les ports d'Anvers, du Havre, de Rotterdam à la méditerranée.

### **L'Île-de-France... au cœur de cinq faisceaux**

... regroupant chacun 4 à 5 millions de citoyens (Paris étant compris dans chaque faisceau) : le faisceau Ouest, le faisceau Nord, le faisceau Est, le faisceau Sud-Est et le faisceau Sud. Chacun de ces faisceaux associe de multiples bassins de vie et se déploie depuis le cœur d'agglomération vers le Bassin parisien. Ils se superposent largement sur leurs limites afin de favoriser les articulations entre eux. Ils doivent permettre de valoriser les solidarités et les complémentarités interrégionales qui se jouent au-delà des limites de l'Île-de-France, afin de rendre lisibles les grands équilibres territoriaux. C'est donc au travers des faisceaux qu'il est proposé de décliner et de mettre en œuvre le

*projet spatial régional et la géographie stratégique. »*

*[Projet de SDRIF, adopté 2008]*

### **Haute-Normandie, interface maritime et internationale...**

*... cela passe aussi par le renforcement des stratégies de coopération interrégionale avec des ensembles extérieurs et/ou englobants (Normandie, Picardie, Bassin parisien, Arc Manche, Europe du Nord-Ouest, Espace Atlantique, nouveaux États membres de l'Union Européenne), seuls à même de porter des projets ambitieux aux échelles européenne et mondiale.*

*[SRADDT Haute-Normandie, 2006]*

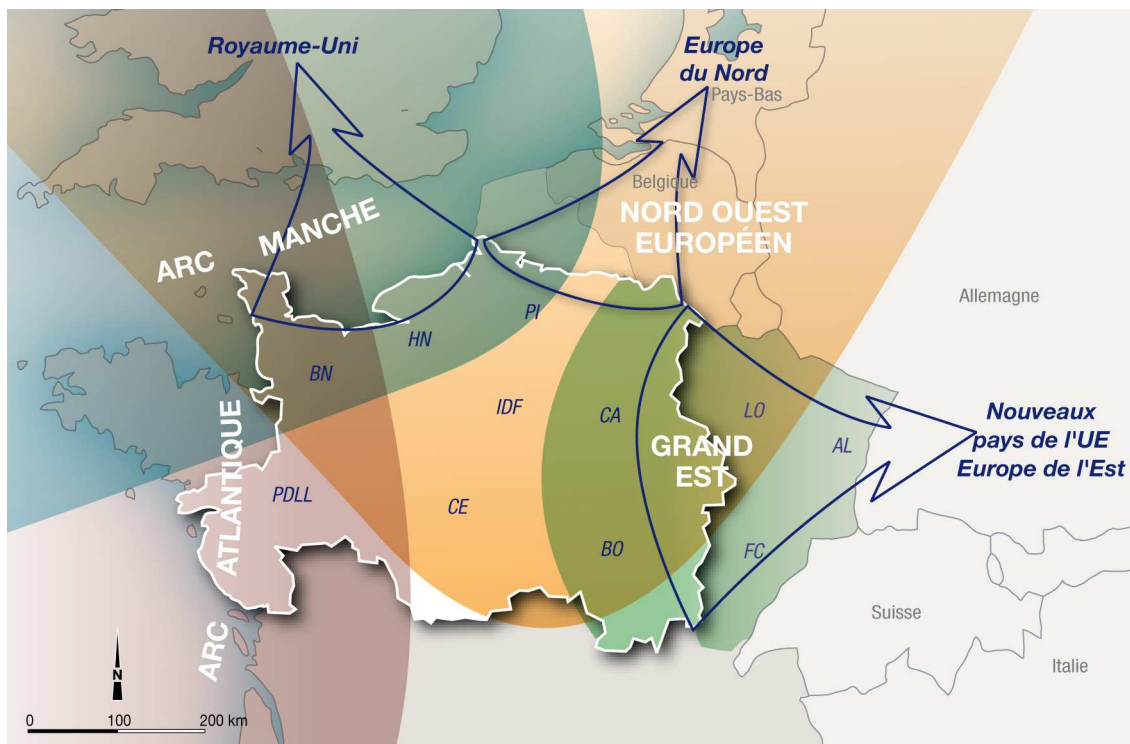
### **Des actions de coopération conjointes entre régions françaises et frontalières...**

*... (liées par exemple à la démarche pôle de compétitivité) pouvant associer également des partenaires originaires de régions non limitrophes, seront mises en œuvre sur la période 2007-2013. La collaboration avec les Régions Lorraine, Picardie et Wallonie dans les domaines de l'innovation, de la R&D et de la coopération européenne (représentation conjointe à Bruxelles) en est un exemple concret. Enfin, seront favorisés les projets de coopération avec les régions des pays nouveaux entrants, notamment la Hongrie (Grande plaine du Nord), la République tchèque (Vysočina) et la Slovaquie (Nitra).*

*[SRDE Champagne-Ardenne, 2006]*

Les dynamiques interrégionales existantes sont souvent le fait d'opportunités locales ou de communautés d'intérêts ponctuelles. L'analyse des documents régionaux de planification montre que ces démarches, non systématiques, doivent faire leurs preuves soulignant alors que certains thèmes peuvent faire sens à l'échelle du Bassin parisien.

## Les coopérations interrégionales : un Bassin européen ?



Cartographie réalisée d'après les SRADT, SRADDT, SDRIF, SRDE et CPER des 8 régions du Bassin parisien

### Périmètres de coopération existants



Arc Manche



Arc Atlantique



Grand Est

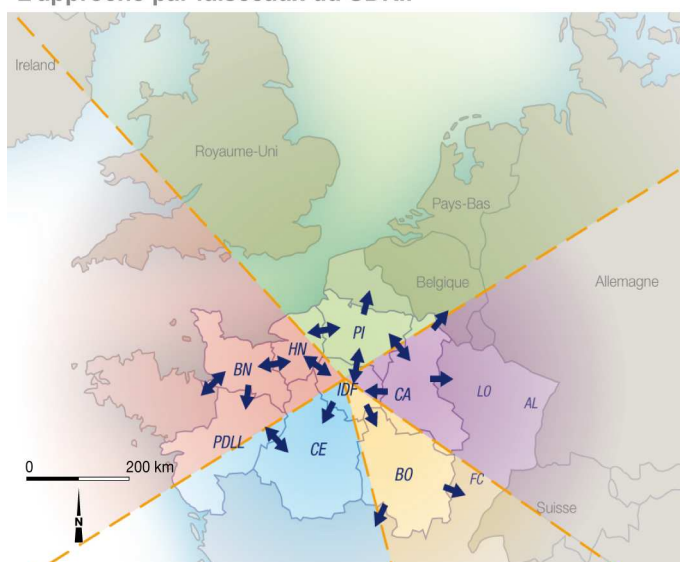


AMNO (Aire métropolitaine du Nord-Ouest Européen)



souhaits de coopération avec d'autres pays

### L'approche par faisceaux du SDRIF



### Coopérations à renforcer selon les documents régionaux



renforcer les coopérations interrégionales limitrophes

© IAU idF 2009  
Sources : IAU idF - DPAD



# Quels thèmes peuvent faire sens à l'échelle du Bassin parisien ?

Infrastructures de transport, environnement et économie constituent les principaux thèmes qui émergent de l'ensemble de ces documents de planification des huit régions. Ils prennent sens à l'échelle du parisien, pour leur rôle structurant, ou pour l'importance de la continuité géographique des actions, ou encore pour les coopérations qui se trouveraient confortées notamment par un effet de seuil critique.

## **La Champagne-Ardenne, lien et passage.**

*Située au 12ème rang des régions françaises par sa superficie - 4, 7% de l'espace national métropolitain- la Champagne-Ardenne est située au cœur des grands courants d'échanges entre la mer du Nord, les Flandres et l'Italie. Bien dotée en infrastructures de transports, elle est depuis toujours une région de transit entre le Bassin parisien et le grand Est de la France.*

[CPER Champagne-Ardenne, 2007]

## 1 - Les infrastructures ferroviaires et aéroportuaires

Toutes les régions évoquent le besoin d'infrastructures lourdes pour le fret, en particulier pour contourner l'Île-de-France et limiter la congestion des flux. Mais au-delà du principe commun, chaque région évoque son tracé privilégié, mais aucune ne l'envisage dans sa totalité. Ainsi, trois arcs se distinguent, sans forcément converger, et quelques variantes existent (voir Normandie et Lorraine).

## **Le projet de contournement fret ferroviaire**

*Le projet de réalisation d'un contournement fret ferroviaire par l'Ouest de la région parisienne devra également se faire en coordination avec l'Île-de-France.*

[SRADT Basse-Normandie, 2007]

Deux axes ferroviaires Nord-Sud s'ajoutent à ce projet : l'autoroute ferroviaire reliant l'Europe du Nord-Ouest à celle du Sud-Est via Paris, Tours et Hendaye ; et un corridor multimodal, situé plus à l'Est, reliant les ports d'Europe du Nord à Marseille.

La création de plusieurs plates-formes multimodales est acquise sur le principe, mais la localisation de certaines d'entre elles se pose encore en termes d'alternative entre l'une ou l'autre des régions traversées.

De nouvelles liaisons ferroviaires voyageurs sont attendues, à différentes échelles : en particulier des projets de lignes et interconnexions à grande vitesse, soit au départ de Paris, soit en liaison interrégionale (Bretagne – Pays de la Loire ou LGV Rhin - Rhône). À noter, l'intérêt, y compris financier, que porte la région Pays de la Loire à la réalisation de l'interconnexion sud des TGV en Île-de-France.

## **L'interconnexion Massy-Valenton attendue par la Région Pays de la Loire**

*À l'échelle des réseaux trans-européens de transport, le rattachement ferroviaire de l'Ouest via le barreau de Massy-Valenton, au sud de Paris, est impatiemment attendu. (...) L'État et la Région s'engagent à participer au financement de l'amélioration de l'interconnexion des TGV au sud de l'Île-de-France.*

*La Région maintiendra son engagement inscrit au contrat État-Région 2000-2006.*

[CPER Pays de la Loire, 2007]

## **Coopérer autour de projets bénéfiques**

*La coopération avec l'Île-de-France s'engagera donc avant tout autour de grands projets bénéfiques pour les deux régions et qui exerceront des effets structurants pour l'avenir de la Basse-Normandie. Le premier d'entre eux doit être la connexion de la Normandie au réseau TGV et à l'aéroport international Roissy – Charles-de-Gaulle.*

[SRADT Basse-Normandie, 2007]

## **Des opérations interrégionales pour contribuer à l'accessibilité en Île-de-France**

*Ce volet comprend les études de l'interconnexion via Orly des lignes à grande vitesse en Île-de-France. Il comporte également des opérations qui favorisent l'accessibilité des Régions Haute et Basse-Normandie permettant la desserte de la Seine Aval, Picardie et Champagne-Ardenne au territoire francilien : projets de modernisation ou de capacité sur les infrastructures existantes.*

[CPER Île-de-France, 2007]

Plus localement, les régions souhaitent l'amélioration de certaines liaisons avec des villes des régions voisines, au sein ou hors du Bassin parisien. Quatre régions visent l'amélioration de la desserte métropolitaine de leur ville principale, tout en exprimant l'objectif d'une meilleure accessibilité et l'ouverture aux autres régions.

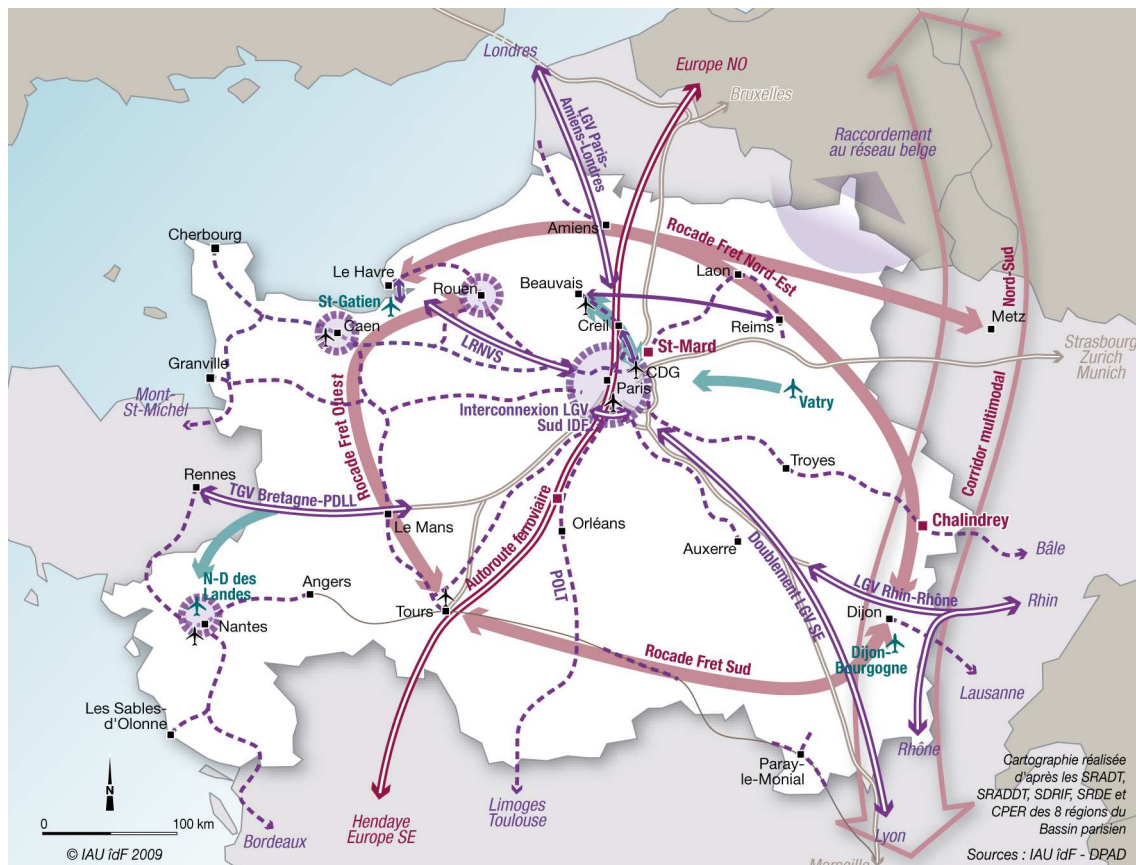


J.-C. Pattacini / Urba Images / IAU îdF

Plusieurs documents traitent des développements aéroportuaires régionaux, et leur raccordement à des lignes ferroviaires, mais expriment aussi la nécessité d'être reliées au hub de Roissy voire au réseau ferroviaire belge. Ces stratégies ne sont pas toutes convergentes et l'information mériterait d'être actualisée en raison des dates parfois anciennes de certains documents.

L'accessibilité est l'un des thèmes forts et très présents dans ces documents de planification, en particulier dans le volet financement des CPER. L'interrégionalité constitue une échelle pertinente pour des intérêts communs en termes d'infrastructures aériennes et ferroviaires.

### Les projets interrégionaux ferroviaires et aéroportuaires mentionnés dans les documents de planification des huit régions



Infrastructures existantes	Projets ferroviaires mixtes (voyageurs et fret)	Projets ferroviaires fret	Projets aéroportuaires
— Ligne à grande vitesse (LGV)	↔ projet de LGV ou interconnexion LGV	↔ autoroute ferroviaire	✈ développement de plate-forme aéroportuaire
— ligne ferroviaire classique	↔ nouvelle liaison	↔ rocade ferrée fret	→ amélioration de connexion
✈ aéroport principal	- - - amélioration/modernisation de lignes	↔ corridor multimodal	
	⊙ amélioration de la desserte métropolitaine	■ plate-forme multimodale à créer	
	⊙ raccordement au réseau européen		

## 2 - Les infrastructures routières et navigables

En termes de routes, les projets ou les vœux exprimés dans ces documents visent à compléter et améliorer les liaisons nationales et autoroutières, par tronçons, entre villes de régions voisines, ouvrant ainsi sur un réseau plus large et mieux maillé. Ainsi, le tronçon A19 en régions Bourgogne et Centre a-t-il vocation à favoriser la liaison plus globale Allemagne – Atlantique.



L'échangeur autoroutier A13 - A28 oriente vers quatre régions  
E. Faguer / IAU îdF

Concernant le réseau navigable, le projet Seine-Nord-Europe, chaînon manquant de 108 km entre Compiègne et Cambrai pour relier l'Île-de-France aux ports de la mer du Nord, est le plus affiché, complété par des souhaits d'amélioration de la navigation sur la Seine et l'implantation de plates-formes multimodales dont certaines sont localisées (Montreau, Longueuil-Ste-Marie) et d'autres pas encore.



Un co-financement à différents échelons avec le Port Autonome du Havre  
N.Fussler / IAU îdF

### Vers un schéma logistique Bassin parisien ?

Une meilleure coordination entre les Régions pour organiser la logistique doit se construire à travers l'élaboration d'un schéma logistique à l'échelle du Bassin parisien. L'amélioration de la ligne ferrée fret de contournement nord-est entre Le Havre, Amiens, Tergnier, Chalindrey, Dijon, et l'aménagement de la RN31, pourraient atténuer la saturation des axes de transport en Île-de-France. La réalisation du canal Seine-Nord-Europe facilitera le développement de modes alternatifs de transport des marchandises et renforcera les relations interrégionales autour de la logistique.

[Projet de SDRIF, adopté 2008]

### Mise à grand gabarit de l'Oise aval.

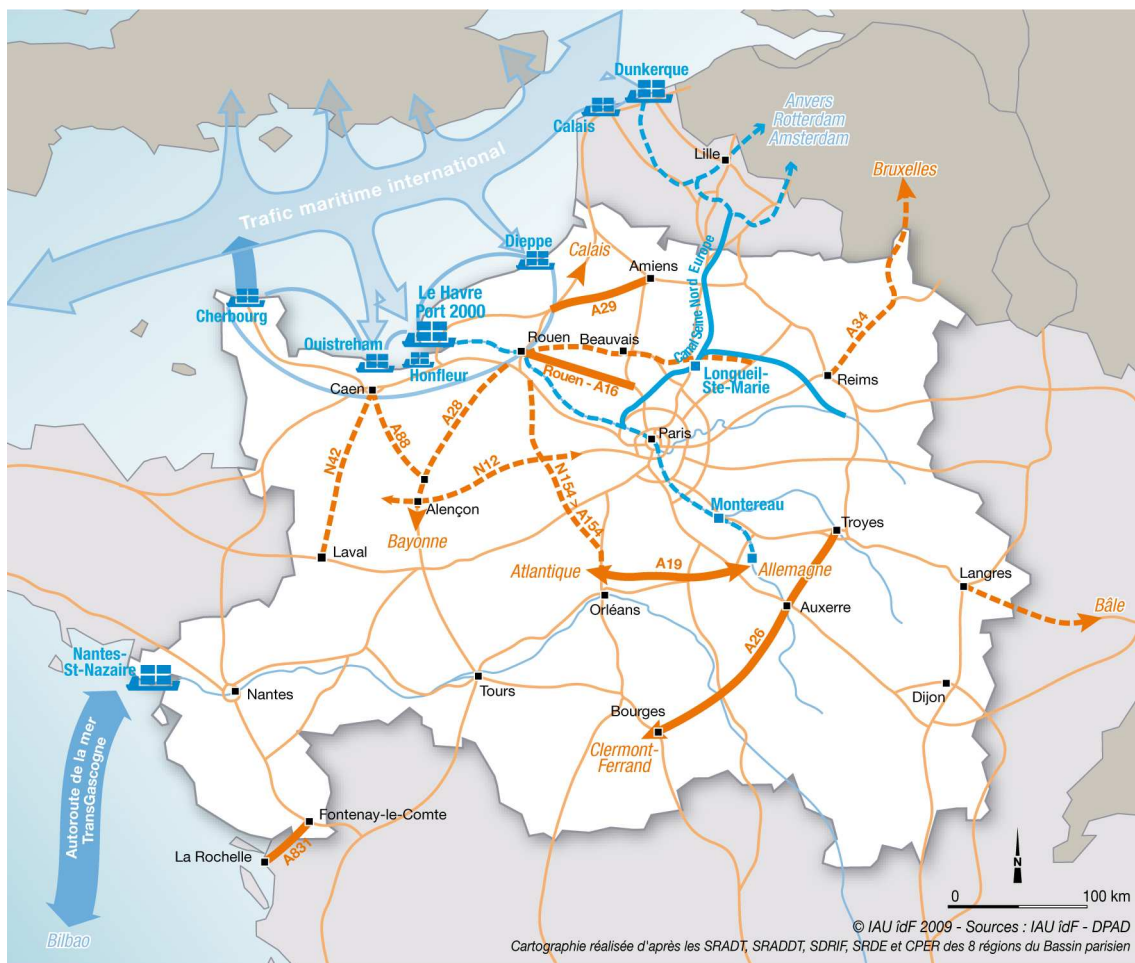
Objectif opérationnel, le canal Seine-Nord Europe sera réalisé au gabarit européen Vb (...) permettant la navigation des convois les plus importants de 185 mètres de long. Le chenal de l'Oise canalisée à l'aval de Seine-Nord devra avoir les mêmes caractéristiques. Cet aménagement, possible avant même la réalisation du canal à grand gabarit, aura pour intérêt majeur de développer l'arrière-pays des ports normands en connexion avec les flux maritimes et la valorisation économique de l'Oise aval. Il sera réalisé dans le cadre d'un plan interrégional concerté avec l'Île-de-France incluant la participation de la Région Île-de-France y compris pour les opérations en territoire picard.

[CPER Picardie, 2007]

Le volet littoral tient une place importante pour les quatre régions à façade maritime qui souhaitent une autoroute de la mer (Trans-Manche ou TransGascogne pour Nantes-St-Nazaire) et la notion de réseau des ports normands souligne une approche interrégionale. Ce développement de l'insertion maritime est confortée par la réalisation de Le Havre Port 2000 ; un hub portuaire européen pourrait être envisagé, compte tenu de l'étendue de son hinterland qui compte 25 millions d'habitants.

La convergence entre les CPER pour programmer ces projets, lourds et coûteux, consacre un partenariat réel entre l'État et les régions et souligne une approche, le plus souvent partagée, d'ouverture du Bassin parisien.

## Les projets interrégionaux routiers, navigables et maritimes



### Infrastructures existantes

- trafic maritime international
- réseau hydrographique
- réseau routier

### Développement des liaisons maritimes

- port maritime
- réseau des ports normands
- autoroute de la mer

### Développement des voies navigables

- amélioration de voie navigable
- projet de voie navigable
- création ou développement de plate-forme multimodale

### Développement du réseau routier

- aménagement de route existante
- nouvelle autoroute

### 3 - L'environnement

Les espaces naturels, par leur continuité géographique, se prêtent assez bien à des projets interrégionaux coordonnés.

Quatre plans interrégionaux fluviaux couvrent déjà l'essentiel du Bassin parisien, voire au-delà. Il s'agit des bassins versants de la Seine, de la Loire, mais aussi de la Meuse, de l'Oise et de l'Aisne. Deux agences de bassin ou agences de l'eau participent à des financements en faveur de la qualité des eaux, de la prévention des risques d'inondation ou du développement durable. Concernant plus particulièrement la prévention des crues, les Grands Lacs de Seine, via l'Institution Interdépartementale des Barrages-Réservoirs du Bassin de la Seine (IIBRBS), contribuent à la régulation hydrologique de la Seine en Bourgogne, Champagne, Île-de-France et Haute-Normandie.

Le projet de SDRIF évoque une conférence du fleuve qui pourrait s'ouvrir aux régions du Bassin parisien.

Les trois régions limitrophes de la Manche abordent chacune leur préoccupation du littoral, parfois à travers une « gestion coordonnée de littoraux », et l'estuaire de la Seine est retenu pour une gestion spécifique envisagée dans un cadre interrégional.



Littoral bas-normand en baie de Seine  
E. Faguer / IAU idf

Presque toutes les régions, dans le SRADT ou le CPER, traitent des parcs naturels régionaux (PNR), tant en termes d'environnement global qu'en termes de territoires à part entière. Si certains sont interrégionaux, d'autres, situés aux confins d'une région, jouent aussi un rôle interrégional reconnu par les documents qui les

abordent « dans une logique interrégionale », voire « transrégionale ».

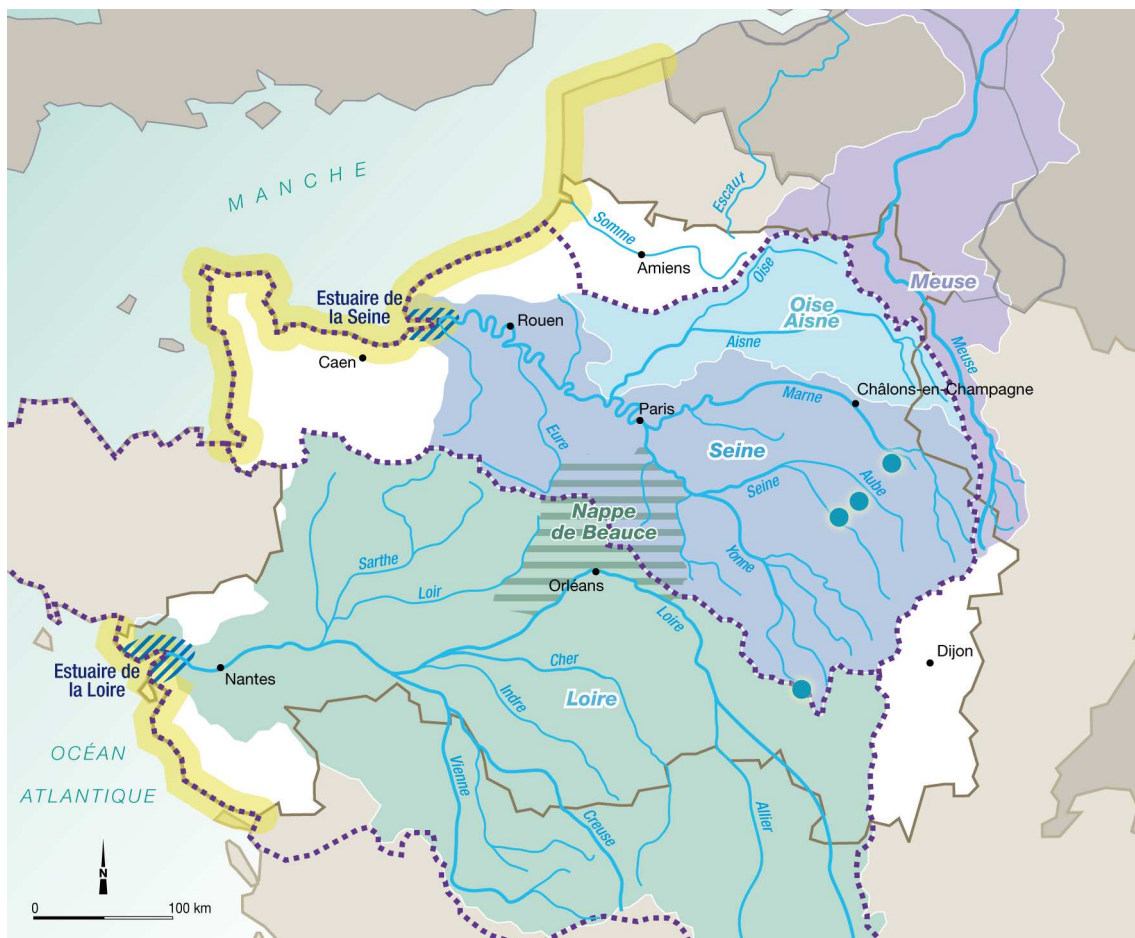
A ces parcs s'ajoutent la protection des milieux naturels, les continuités écologiques majeures qui soulignent la dimension naturelle interrégionale de la biodiversité et la possibilité d'établir des réseaux maillés. Cependant, si des pistes existent, l'interrégional est encore assez peu concret sur ces thèmes.

Plus largement, mais non cartographiables, des objectifs de réduction des gaz à effet de serre et les plans climat initiés par plusieurs régions pourraient s'inscrire dans une perspective interrégionale, notamment au motif de la continuité, sans nécessairement couvrir systématiquement la totalité du Bassin parisien.

#### **Environnement, changement climatique, énergie : des collaborations interrégionales ?**

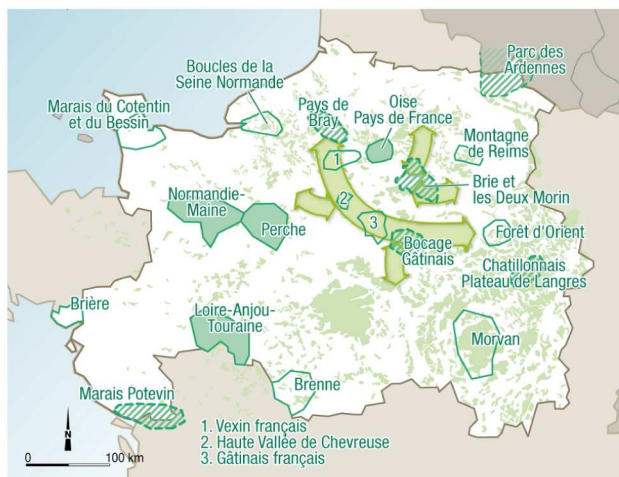
*Les problèmes environnementaux affectant l'ensemble des régions, des coopérations pourront être envisagées dans des sphères comme la sauvegarde de la biodiversité, la ressource en matériaux alluvionnaires, la préservation de la qualité des eaux de la Seine. Les changements climatiques et la politique énergétique [sont] aussi une composante forte des collaborations possibles au travers de l'établissement d'un Plan « Climat » interrégional basé sur des objectifs précis de réduction des émissions de gaz à effet de serre.*  
[CPER Basse-Normandie, 2007]

## Biodiversité, eau, littoral : des continuités environnementales ?



### Dimension interrégionale de l'eau

-  réseau hydrographique
-  nappe de Beauce
-  grands lacs de Seine
- Plans interrégionaux sur les bassins de
  -  la Meuse
  -  l'Oise et l'Aisne
  -  la Seine
  -  la Loire
-  périmètre des Agences de Bassin (Seine-Normandie, Loire-Bretagne)
-  gestion des estuaires
-  gestion coordonnée de l'espace littoral



### Dimension interrégionale de la biodiversité

Parc naturel régional (PNR)

-  interrégional existant
  -  interrégional à l'étude
  -  régional
-  continuité écologique majeure

Cartographie réalisée d'après les SRADT, SRADDT, SDRIF, SRDE et CPER des 8 régions du Bassin parisien  
Sources : IAU idF - DPAD  
© IAU idF 2009

## 4 - Ressources, énergie et matériaux : les atouts d'une coopération interrégionale

Trois thèmes dont l'acuité, aujourd'hui prégnante, n'était pas si manifeste lors de l'élaboration de certains des documents de planification analysés.

La forte demande pour répondre aux besoins de 25 millions d'habitants nécessite de coordonner l'offre, en particulier en termes d'énergie, d'eau et de granulats où la pression induite par l'agglomération francilienne est vivement ressentie. La qualité de l'eau et la disponibilité de la ressource (nappes) constituent une préoccupation souvent abordée, y compris dans la perspective de risques de pénurie. Concernant les granulats, une coordination des schémas interrégionaux des matériaux s'est déjà mise en place en 1995-1999, et la Haute-Normandie évoque la recherche en ce domaine.



Des productions d'énergie diversifiées (région Centre)

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

Plusieurs régions traitent des risques, technologiques ou liés aux inondations ou aux pollutions, mais pas systématiquement dans leur dimension interrégionale ; et si des partenariats peuvent être proposés, notamment pour partager des savoir-faire, ils sont rarement précis.

Une coopération et une concertation interrégionales sembleraient nécessaires et possibles pour la gestion des milieux et des ressources, mais elle reste à construire.

### **Soutien à des programmes de recherche**

*Soutenir les programmes de recherche - transfert de technologie - innovation mis en oeuvre dans le cadre du Grand Réseau de Recherche Science de l'Environnement et Maîtrise des Risques (y compris coopérations interrégionales), et notamment :*

- soutien de la recherche publique et, en particulier, des équipes inter-établissements et pluridisciplinaires développant des recherches sur les thèmes suivants : énergies marines, géomorphologie du littoral, impact des effluents sur la qualité des ressources en eau, éco-toxicologie estuarienne, érosion et effondrements naturels, granulats marins....
- soutien de la recherche pour la problématique maîtrise des risques industriels et environnementaux ;
- soutien du transfert de technologie et de la valorisation sur les thématiques environnement et risques ;
- soutien aux équipements de recherche et de transfert sur les thématiques environnement et risques

[CPER Haute-Normandie, 2007]

### **Vers un schéma interrégional d'approvisionnement des matériaux ?**

*La dimension interrégionale des politiques liées à l'environnement est aussi essentielle. Il sera ainsi nécessaire d'élaborer par exemple un schéma interrégional d'approvisionnement en matériaux de construction à l'échelle du Bassin parisien.*

[Projet de SDRIF, adopté 2008]

## 5 - Le développement économique...

Les pôles de compétitivité, l'enseignement supérieur et la recherche sont des thèmes récurrents sur l'ensemble des documents, mais, une fois encore, c'est avec des villes ou des acteurs partenaires que les coopérations sont pressenties, c'est rarement l'aspect interrégional qui est privilégié. L'approche par la notion de « taille critique » est évoquée (SRDE Bourgogne), mais les SRDE traitent peu du Bassin parisien.

### 5.1 - vise... surtout les pôles de compétitivité

Traités essentiellement dans les CPER et les SRDE ou les documents récents d'aménagement, des pôles de compétitivité, parfois en réseaux, labellisés par la DIACT, existent dans toutes les régions du Bassin parisien. Cependant, ces documents de planification ne citent que les pôles concernés par les projets de développement ou d'investissements, parfois en coopération avec d'autres sites localisés dans une région limitrophe. La carte souligne l'importance des pôles, à vocation mondiale ou nationale dans la plupart des régions du nord et de l'ouest, qui souhaitent aussi développer des réseaux, mais la réciproque n'est pas forcément explicite dans les documents des autres régions. La géographie des partenariats s'étend au-delà du Bassin parisien : l'Arc Atlantique avec Pays de la Loire, Bretagne et Poitou-Charentes se dessine, et des réseaux peuvent être envisagés entre pôles de régions non limitrophes.

#### **Labellisation de deux pôles de compétitivité interrégionaux**

*Dans le cadre d'un appel à projets, la Région Picardie a souhaité concentrer son effort sur deux projets, issus de ses traditions agricoles, industrielles et de travail entre secteur économique et recherche.*

*Ces deux projets, en lien avec deux régions voisines, ont tous deux bénéficié du label « Pôle à vocation mondiale », les classant ainsi parmi les 15 pôles français (sur 67) de dimension internationale.*

*Les deux Pôles de compétitivité picards au cœur du développement industriel propre de demain sont :*

- *Industries et Agro Ressources, en partenariat avec la Champagne Ardenne,*
- *I-Trans, en partenariat avec le Nord Pas de Calais.*

*[SDRE Picardie, 2006]*

#### **Favoriser la coopération interrégionale entre les pôles**

*Soutenir les programmes de recherche et le développement international des pôles de compétitivité et favoriser la coopération interrégionale entre les pôles.*

*(...) Attirer les entreprises à capitaux internationaux : (...) Ces actions permettront : (...) d'assurer la représentation de la Région et des Départements, en s'appuyant sur les bureaux de l'AFII, des consultants, ou des bureaux de représentation interrégionaux à l'étranger.*

*(...) Développer à partir de Centréco une coopération interrégionale pour l'organisation commune de pavillons collectifs sur des salons étrangers.*

*(...) Tourisme (...) Favoriser la mise en oeuvre d'actions de promotion interrégionale avec notamment les Pays de La Loire et la Bourgogne.*

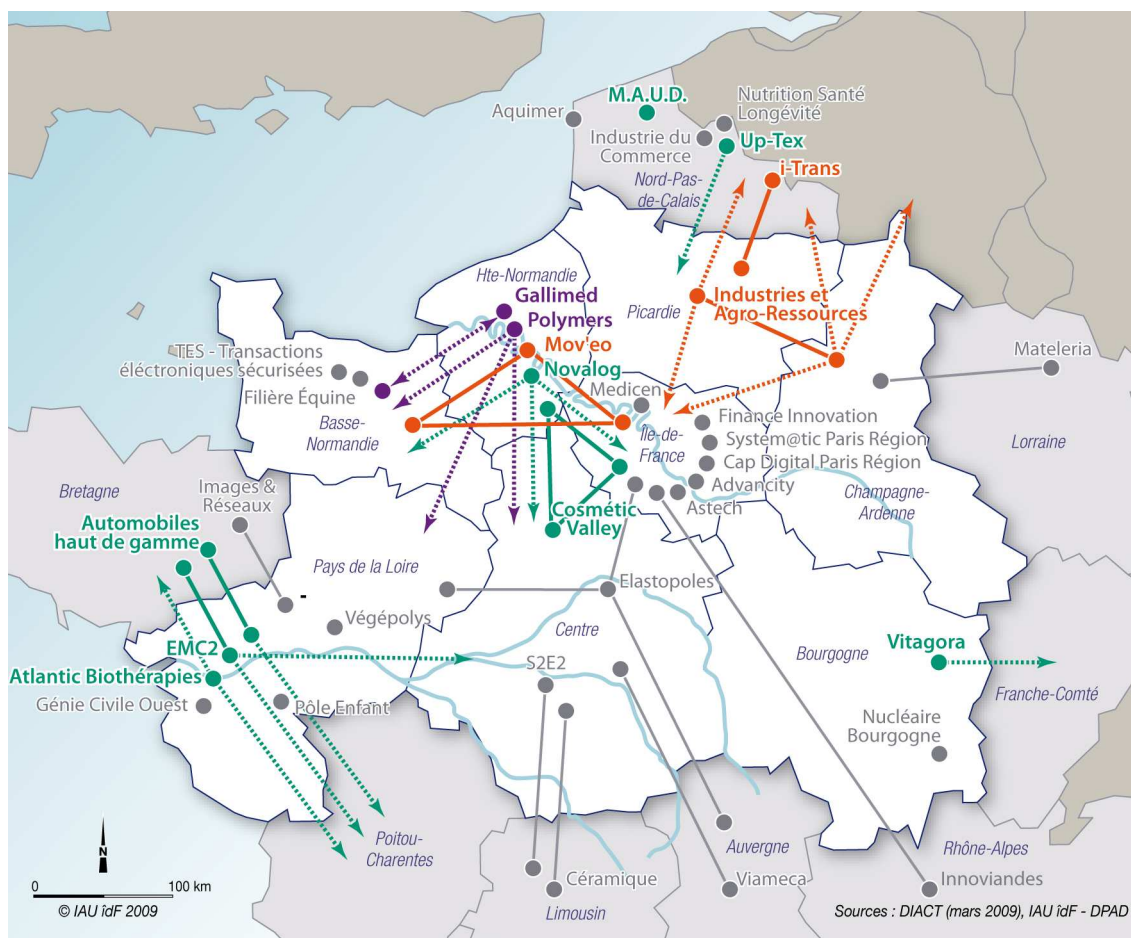
*[SRDEES Centre, 2005]*

Les secteurs des transports (I-Trans, Mov'éo, Automobiles haut de gamme...), de la santé et de la chimie (Atlantic biothérapies, Gallimed, Cosmetic valley..) et l'agriculture (Vitagora, Industries et agro-ressources...) sont bien représentés.

Certains pôles et réseaux existants figurent sur la carte (gris) mais ne sont pas cités dans les documents analysés. Rappelons en outre que les documents d'aménagement des trois régions situées à l'Est et au Sud étant ancien ou en projet ou inexistant (à la date de l'analyse), ceci peut contribuer à dissymétrie cartographique.



## Les pôles de compétitivité : quelles relations ?



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

Pôles de compétitivité et réseaux principaux		Coopération souhaitée par les régions	
à vocation mondiale			
à vocation nationale			
en projet (non labellisés)			
Autre pôle et réseau existant			non mentionné dans les documents de planification analysés.

Atlantic Biothérapies	Biothérapies
Automobiles haut de gamme	Automobile
Cosmétique Valley	Parfumerie - Cosmétique
EMC2 (Ensembles métalliques et composites complexes)	Aéronautique - Automobile - Construction navale civile, militaire et de plaisance
Gallimed	Filière pharmaceutique
Industries et Agro-Ressources	Valorisation des agro-ressources non alimentaires
i-Trans	Transports terrestres
M.A.U.D. (Matériaux et applications pour une utilisation durable)	Chimie et matériaux pour trois marchés clés : les arts de la table, les industries graphiques et l'emballage
Mov'eo	Automobile
Novalog	Transport - Logistique
Polymers	Plasturgie
Up-Tex	Textiles
Vitagora	Agroalimentaire

## 5.2 - ... mais aussi l'enseignement supérieur et la recherche

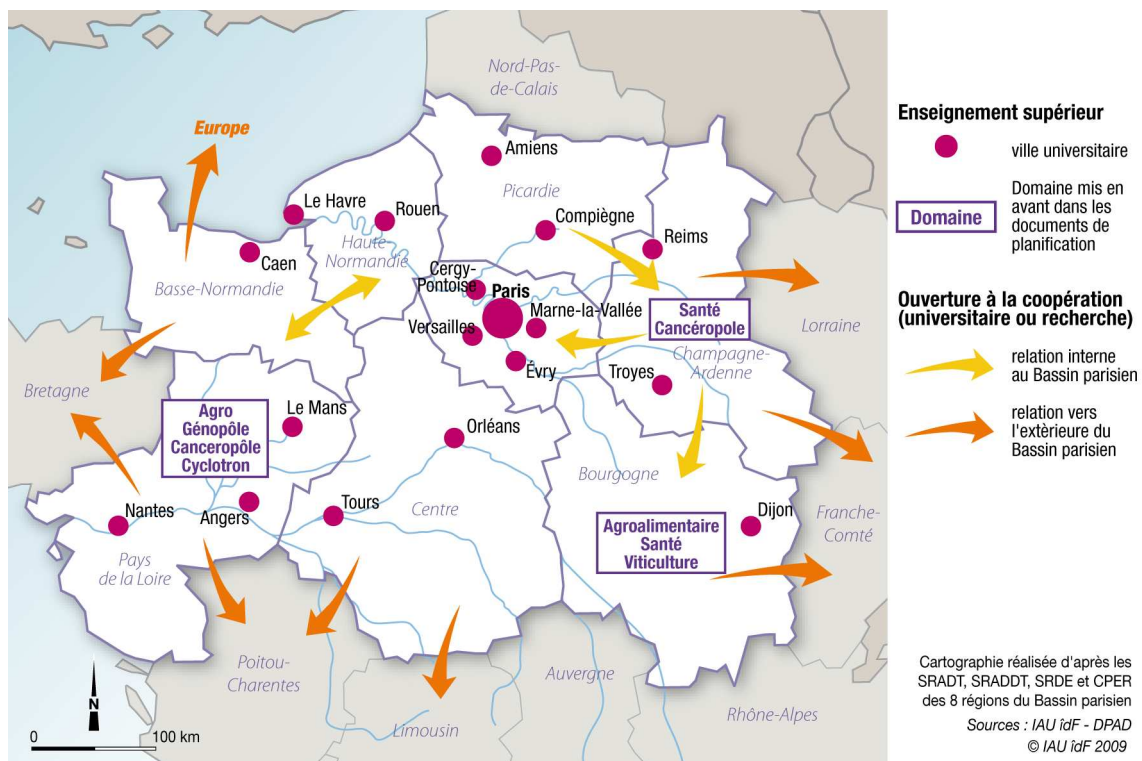
La présence universitaire est valorisée dans l'ensemble des documents, mais les coopérations et les partenariats envisagés ne visent, le plus souvent, ni cible, ni partenaire précis. C'est l'intention de l'ouverture qui est affichée, avec des régions limitrophes, en ou hors Bassin parisien, et la réciprocité n'est pas toujours annoncée.

Que ce soit en termes universitaires, ou réseaux de recherche à développer, les thèmes relatifs à la santé, canceropôle, génopôle, agroalimentaire et viticulture sont identifiés, et ce sont aussi ceux qui sont portés par les pôles de compétitivité.



L'université technologique de Compiègne (Picardie) a servi de modèle à l'université technologique de Troyes  
N.Fussler / IAU îdF

### Enseignement supérieur, recherche et innovation : des coopérations très ouvertes ?



### 5.3 - ... et d'autres filières

Certaines filières très présentes dans plusieurs régions suggèrent de tirer profit de coopérations interrégionales, plus ou moins engagées.

Ainsi, les filières agricoles, agro-alimentaires et agro-ressources d'une part, et la filière automobile (cf. Bourgogne /ouverture vers grand Est) d'autre part font apparaître des recherches de coopération, de synergies et de mise en réseaux.

La promotion et la prospection internationale peuvent être aussi l'objet de tentatives de rapprochement interrégional pour mieux attirer des investisseurs. Mais l'intention l'emporte le plus souvent sur l'engagement ferme.

Pour l'ensemble des activités économiques, même si des réseaux se créent, le Bassin parisien n'apparaît pas comme une échelle géographique nécessaire et suffisante pour les coopérations. En revanche, l'Europe constitue une échelle de référence très motivante pour les régions du Bassin parisien.

#### **Interrégionalité agricole, équipements et tourisme vert**

*L'avenir de l'activité agricole beauceronne nécessite une réflexion interrégionale quant à l'implantation des équipements amont et aval des filières. La promotion du tourisme vert sera un objectif commun.*

[Projet de SDRIF, adopté 2008]

#### **Coopérer au profit de grands projets**

*La poursuite et le renforcement de stratégies d'alliances ainsi que l'organisation d'un lobbying régional contribuera à l'aboutissement de grands projets (ex : pôles de compétitivité, programmes de recherche...) et facilitera la mobilisation des financements nationaux et européens. Parmi les opportunités peuvent être cités, en particulier les coopérations avec :*

- la Basse-Normandie (tourisme, logistique, prospection internationale, valorisation des produits agricoles, programmes de recherche...),
- l'Île-de-France en matière de recherche-développement,
- l'Arc Manche sur des thèmes tels que le transport et la sécurité maritimes,
- des régions étrangères dont l'activité économique est identique ou complémentaire.

[SRDE Haute-Normandie, 2006]

### 5.4 - Un cas particulier : le tourisme

Presque tous les documents de toutes les régions traitent du tourisme, en premier lieu pour valoriser et développer légitimement leur propre tourisme, mais certaines évocations interrégionales se font jour et commencent à prendre forme : Haute et Basse-Normandie ont déjà une expérience de politique touristique commune et un schéma interrégional en cours, les PNR interrégionaux constituent d'autres formes de coopérations interrégionales ancrées sur les territoires.

#### **Vers un Schéma Interrégional du Tourisme en complément du SRDE**

*Le tourisme constitue une filière économique à part entière, de mieux en mieux organisée à l'échelle de la destination Normandie.*

*La réalisation d'un schéma interrégional du tourisme, en cohérence avec la nouvelle stratégie de promotion du Comité Régional du Tourisme, compléterait avantageusement le SRDE et permettrait de formaliser une politique régionale d'ensemble.*

[SRDE Basse-Normandie, 2005]



Basilique de Vézelay (Bourgogne)

E. Faguer / IAU îdf

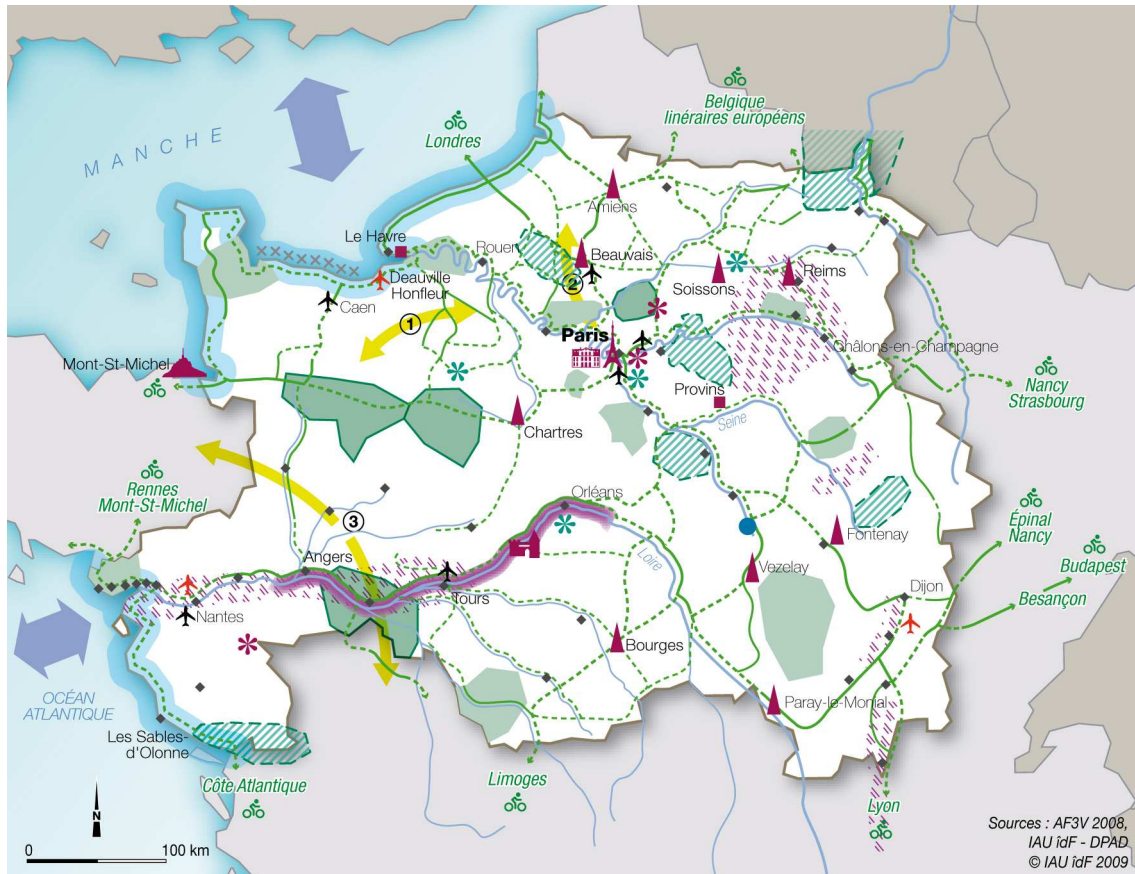
Au-delà des documents, et dans le respect des valorisations touristiques propres à chaque région, l'aire géographique du Bassin parisien, riche d'intenses potentialités, bénéficie d'un fort attrait résidentiel et touristique. La diversité des sites culturels de réputation internationale (patrimoine Unesco, sites historiques, vignoble, parcs de loisirs...), la variété du tourisme vert et bleu (PNR, littoral, lacs, Center Parcs, véloroutes et voies vertes...) associées à une excellente accessibilité aéroportuaire et ferroviaire, voire maritime, devraient permettre d'envisager une mise en réseau de sites et itinéraires touristiques pour créer des coopérations favorables à l'ensemble des acteurs et

régions qui les porteraient sans crainte de la concurrence. Certaines synergies existent déjà.

Les objectifs économiques de chaque région (valoriser ses atouts, consolider ses points sensibles...) et le risque potentiel de concurrence

rendent difficiles la mise en place de partenariats. Seul la recherche de complémentarité pour faire poids à une échelle supérieure, en particulier européenne, ouvre des horizons pour une coopération qui permettra de mutualiser des atouts et mieux se positionner.

### Tourisme vert et culturel : un fort potentiel à mutualiser ?



#### Tourisme culturel

(dont les sites inscrits au patrimoine mondial de l'UNESCO)

- Pôle touristique francilien (Paris, Notre-Dame, Musée du Louvre, Tour Eiffel, Versailles,...)
- patrimoine religieux
- châteaux de la Loire / axe ligérien
- autre site inscrit au patrimoine mondial
- plages du débarquement
- région de vignobles
- parc de loisirs (Eurodisney, Parc Asterix, Le Puy du Fou)

Cartographie réalisée d'après les SRADT, SRADDT, SRDE et CPER des 8 régions du Bassin parisien

#### Tourisme vert

- PNR interrégional existant
- PNR interrégional à l'étude
- PNR régional
- littoral touristique
- lac du Der
- Village Nature (projet) et Center Parcs
- Véloroutes et voies vertes
- section ouverte ou en cours de réalisation
- étudiée ou programmée, ou inscrite au schéma

#### Portes d'entrée

- aéroport existant
- aéroport en projet ou en développement
- gare desservie par le TGV
- porte d'entrée maritime

#### Coopérations touristiques

- ① schéma interrégional du tourisme projeté entre la Haute et Basse Normandie
- ② Synergie régionale : Vexin-Oise
- ③ Ouest Congrès

# Des espaces porteurs d'enjeux dans le Bassin parisien

Face à l'Île-de-France qui polarise l'espace du Bassin parisien, les régions veillent à limiter les effets de franges, interrégionales notamment, et focalisent certaines de leurs ambitions sur leur agglomération principale. A ces espaces porteurs d'enjeux s'ajoutent les continuités stratégiques à valoriser ou préserver, comme le fleuve et le littoral.

## 1 - L'Île-de-France : une région ambivalente pour ses voisines

L'Île-de-France est assez présente dans les documents, tant pour son dynamisme que pour son poids et ses effets sur les régions voisines. Les régions prennent en compte cette proximité, pour en tirer parti ou pour tenter d'élaborer des contrepoids. C'est bien une perception ambivalente selon les thèmes et les lieux.

### 1.1 - L'Île-de-France : une perception contrastée...

La plupart des régions cherchent à se connecter, via le TGV, à Paris et au hub aéroportuaire de Roissy, souvent associés et emblématiques de l'Île-de-France.

Mais, ce qui apparaît souvent en premier, c'est le poids du desserrement de l'agglomération parisienne et sa traduction en termes de pressions urbaines, de déversement démographique. De nombreux Franciliens cherchent à se loger aux portes de la région tout en continuant à travailler en l'Île-de-France. Ceci augmente considérablement le nombre de déplacements quotidiens pour les « navetteurs », en transports collectifs ou en voiture, et contribue à la saturation des axes de transport et à l'augmentation des pollutions afférentes. Ce sont aussi les régions limitrophes qui accueillent parfois des activités économiques consommatrices d'espace mais à main d'œuvre peu qualifiée, et faiblement créatrice d'emplois souvent à l'usage aussi de l'Île-de-France.

Face à cette présence francilienne qui déstabilise certains espaces de franges, les régions limitrophes évoquent la difficulté à maintenir des jeunes (étudiants, diplômés ou actifs) très attirés par l'ampleur et la diversité de l'offre de l'Île-de-France où se concentrent aussi les fonctions tertiaires supérieures. La Basse-Normandie parle du déversement démographique de l'Île-de-France sur l'est de son territoire et de l'exode des jeunes diplômés et des jeunes actifs. Cela accentue le contraste démographique entre une Île-de-France plus jeune et le vieillissement ressenti par d'autres régions.



La congestion quotidienne des axes routiers franciliens  
C. Doutré / BaSoH / IAU idF

Les régions ressentent l'effet, voire le poids, du dynamisme de la région capitale et se sentent devant une impossible concurrence. Elles cherchent à déployer d'autres atouts, à jouer la complémentarité, à s'adapter tout en donnant parfois l'impression de s'adosser à l'Île-de-France pour mieux regarder vers l'extérieur, et s'allier avec des voisins ou des cousins... plus lointains mais plus accessibles.

#### *L'ombre portée de Île-de-France*

*Si l'Île-de-France n'est pas limitrophe de la Basse-Normandie, sa proximité exerce tout de même une influence capitale sur l'organisation territoriale de la région. Selon Armand Frémont, l'influence de l'Île-de-France sur les régions limitrophes est ambivalente : « les inconvénients sont surtout [ceux] d'un phénomène « d'ombre portée » qui refroidit tout ce qui se trouve sous l'emprise directe de la capitale (...). Les avantages tirent (...) parti de tous les arguments de la proximité en matière*

de transports, de services, d'industries, de migrations temporaires ou définitives, de décentralisation rapprochée....».

[SRADT Basse-Normandie, 2007]

### **S'organiser pour tirer le meilleur parti de l'influence francilienne**

*[concernant] le Val d'Yonne... Situé dans la sphère d'influence de la région parisienne, de Sens à Avallon, cet espace connaît une croissance importante qui diffuse bien au delà du seul axe A6. Le phénomène spécifique d'attraction de ce territoire vers Paris est souvent perçu comme un facteur négatif en matière de développement et d'aménagement régional : ceci peut être tout à fait exact si le territoire sur lequel s'exerce cette influence extérieure reste passif ou strictement défensif. Le territoire ne peut valablement refuser une influence sur la puissance de laquelle il n'a aucune prise, par contre il peut s'organiser afin de tirer le meilleur parti de ce phénomène pour son propre développement.*

[SRADT Bourgogne, 1999]

## **1.2 - ...une nécessaire adaptation**

Il y a souvent l'idée d'essayer de transformer le poids de la proximité et des influences franciliennes en avantage.

### **Vers un changement de politique : faire de la proximité francilienne un atout**

*Le positionnement des SRADT précédents était pour l'essentiel défensif : la lecture du territoire picard mettait surtout en avant l'influence de l'Île-de-France, dont il fallait se « protéger ». Le présent SRADDT propose un retournement stratégique en faveur d'une posture proactive : dans une société ouverte, de plus en plus mobile, il ne s'agit plus seulement de se mettre à niveau, ni de se défendre des influences exercées par les grands attracteurs voisins. Le SRADDT vise à donner les moyens aux territoires picards de tirer parti du meilleur de ces influences.*

[Projet de SRADT Picardie, 2009]

La proximité de la région parisienne apparaît plutôt comme un avantage que comme un handicap pour la Région Champagne-Ardenne.

Pour valoriser les atouts de cette proximité, les régions veulent bénéficier de l'accès aux grands réseaux d'infrastructures (LGV, aéroports...). Elles s'organisent aussi pour attirer et accueillir des acteurs économiques, en promouvant la qualité de certains espaces aux marges de l'Île-de-France, en proximité du

marché de grande ampleur, notamment alimentaire, que représente la région capitale.

Intégrer l'effet Île-de-France, c'est aussi rééquilibrer les dynamiques régionales internes pour développer et valoriser des réseaux de formations supérieures afin de limiter le départ des jeunes. C'est aussi compenser l'hyperprésence de l'Île-de-France en la contournant (fret ou déplacements individuels), voire en lui tournant le dos. En effet, à l'exception des pôles de compétitivité (Mov'éo par exemple), les projets concrets de coopérations avec l'Île-de-France sont peu évoqués. La logique de projets interrégionaux l'emporte surtout en termes d'infrastructures. La coopération avec l'Île-de-France n'est recherchée que si l'appui à la dynamique francilienne profite à d'autres régions.

### **Coopérer avec l'Île-de-France**

*La coopération avec l'Île-de-France doit se poursuivre afin de renforcer l'aménagement équilibré du Bassin parisien en matière d'accueil de population, d'entreprises et de transports collectifs.*

*(...) [concernant] le Nord de la Bourgogne... L'influence de l'Île-de-France est une chance à saisir. Toutefois, certaines opérations de partenariat doivent être envisagées, comme :*

- le développement de l'antenne universitaire de Sens - Auxerre en concertation avec le rectorat, l'Université de Bourgogne et les Universités du Bassin parisien ;
- l'étude des plates-formes logistiques liées à l'A19 - A5 ;
- le renforcement des capacités d'accueil, tant pour les habitants que pour les entreprises (actions foncières, schéma directeur) ;
- l'amélioration de la desserte ferroviaire Auxerre - Sens - Paris ;
- le développement du Val-de-Loire (...).

[SRADT Bourgogne, 1999]

### 1.3 - L'Île-de-France, une région consciente de son impact

Lors du processus d'élaboration du projet de SDRIF, la Région L'Île-de-France, région capitale de rang mondial, a tenu à organiser une conférence interrégionale des présidents de Région et de CESR du Bassin parisien et du Nord-Pas-de-Calais pour relancer le processus interrégional autour de grands objectifs.

Dès le premier chapitre, le projet de SDRIF rappelle le contexte de nécessaire solidarité interrégionale, notamment face aux effets de la métropolisation francilienne au-delà des limites régionales (atouts des investissements qui bénéficient aux autres régions, mais aussi migrations alternantes et risques de nuisances ou pollutions).

Des problématiques prioritaires pour le Bassin parisien sont identifiées, en particulier :

- l'enjeu européen ;
- l'accès aux hubs et à l'emploi ;
- les transports, l'organisation logistique, les grands contournements, le projet Seine-Nord-Europe ;
- l'innovation et la recherche ;
- l'environnement, la gestion des nuisances et des pollutions.

Les faisceaux présentés dans le projet de SDRIF constituent un espace de dialogue entre la Région, les territoires franciliens et ceux des franges franciliennes. Les solidarités et complémentarités interrégionales sont valorisées, notamment en termes de gestion des échanges (migrations alternantes, mobilité, continuité et accessibilité des infrastructures), de synergies économiques (plates formes logistiques, tourisme...) et de maîtrise des enjeux environnementaux (gestion du bruit autour des aéroports, continuités biologiques, PNR, développement durable au sens global...). Le projet de SDRIF propose, dans sa mise en œuvre, que soient coordonnées des politiques partenariales s'appuyant sur les territoires.

#### **Impacts interrégionaux des équipements, services ... et nuisances**

*Les nuisances sonores (trafic aérien, grandes voiries, chemin de fer), les pollutions (air, cours d'eau, nappes phréatiques), la gestion des déchets, l'exploitation des ressources naturelles, l'approvisionnement en marchandises ont des effets qui dépassent largement les limites*

*régionales. L'Île-de-France supporte des investissements et des nuisances pour des activités, infrastructures, équipements et services qui bénéficient aussi à d'autres régions. Elle génère et produit aussi des nuisances et des pollutions qui ont des effets sur ses voisins. La diminution des impacts et la gestion de l'environnement nécessitent la mise en place d'une coordination entre les Régions.*

*[Projet de SDRIF, adopté 2008]*

## 2 - Des agglomérations porteuses des ambitions régionales

Au-delà des 11,7 millions d'habitants de la métropole francilienne, le maillage métropolitain se structure autour d'une trentaine d'aires urbaines qui, en 2006, rassemblent chacune entre 70 000 et 77 000 habitants.

Les régions, dans leurs documents de planification, s'appuient sur ces agglomérations pour porter leurs ambitions au niveau national voire européen. Selon la manière dont les documents qualifient ces villes, on peut tenter une « typologie » de ces métropoles selon l'aire d'influence et le niveau de développement souhaité, indépendamment de leur poids démographique : à l'échelle mondiale (Paris), européenne (Caen, Dijon, Nantes), régionale ou interrégionale (Rouen, Le Havre, Amiens, Reims, Auxerre, Orléans, Le Mans...). Certaines aires urbaines sont, dans leur promotion, associées en réseau, au sein d'une même région (Nantes - Saint-Nazaire), ou interrégionale (Caen - Rouen - Le Havre) et même hors Bassin parisien (Dijon - Besançon).

Les métropoles les plus porteuses d'ambition européenne sont en périphérie du Bassin et commencent, chacune à leur échelle, à former un réseau voire un système métropolitain. La question peut alors se poser plus globalement : quel sens donner à un réseau métropolitain du Bassin parisien. Viser la convergence, le rayonnement, l'excellence ?

#### **Capitale régionale, espace interrégional et ville européenne**

*Dijon, capitale régionale, doit s'affirmer et renforcer son attractivité. En accompagnement de son développement économique et urbain, et dans le cadre du contrat d'agglomération, la capitale régionale sera dotée d'équipements sportifs et culturels susceptibles de la placer au*

même rang que les grandes villes européennes. Une démarche active au sein du réseau métropolitain Rhin – Rhône, qui associe également en Bourgogne la Communauté d'agglomération Le Grand Chalons et la communauté urbaine Creusot-Montceau, lui permettra de contribuer au dynamisme et de bénéficier de la prospérité de cet espace interrégional.

[CPER Bourgogne, 2007]

### Vers un réseau urbain interrégional

Aux côtés du réseau «espace métropolitain Loire-Bretagne» dans lequel s'inscrivent les agglomérations de Nantes–Saint-Nazaire et Angers, les agglomérations mancelle et lavalloise jouent un rôle important dans le réseau urbain des villes de l'Ouest et dans l'ouverture de cette dorsale urbaine ligérienne vers les villes et régions voisines de Basse-Normandie, de l'Île de France et de la région Centre.

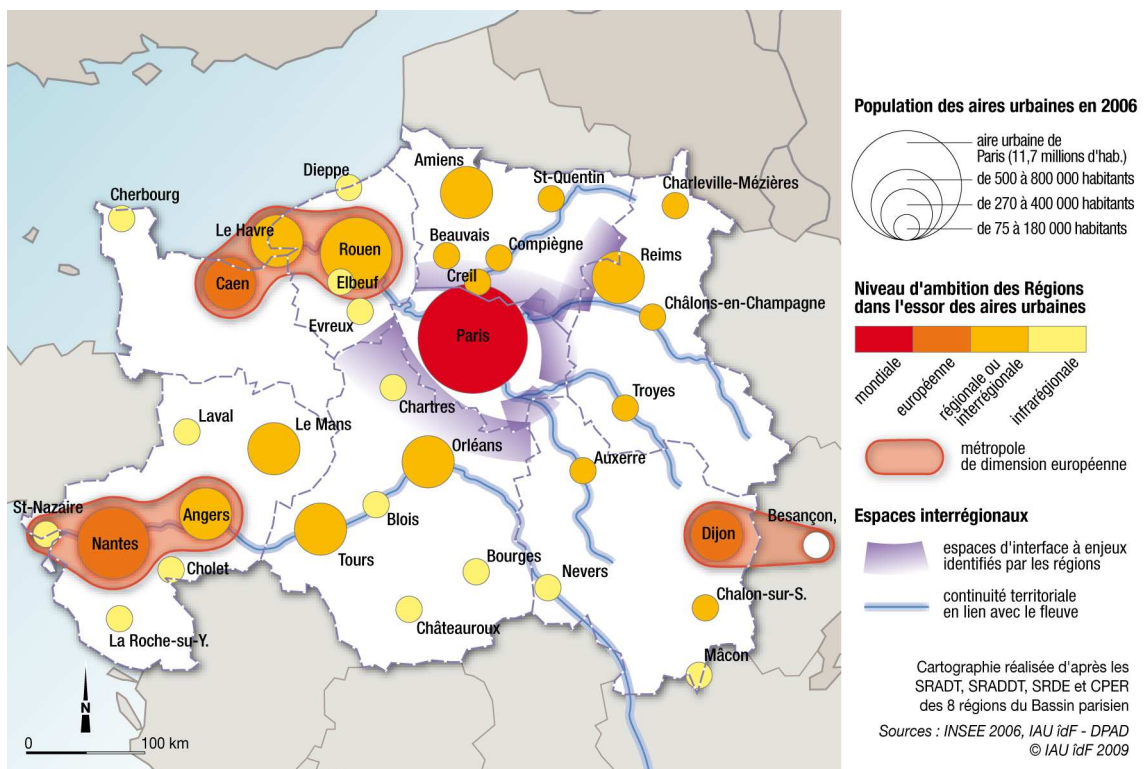
[SRADDT Pays de la Loire, 2008]



La gare du Mans, porte des Pays de la Loire, à 1 heure de Paris

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

## Le Bassin parisien : quelles ambitions urbaines ?





### 3 - Les « franges », territoires d'enjeux

Presque tous les documents d'aménagement évoquent ces espaces situés en limite de région, le plus souvent contigus à l'Île-de-France, qui obéissent à d'autres logiques de développement que le reste du territoire régional. Rarement nommées, les « franges » apparaissent sous des appellations variées : franges, espaces interrégionaux, espaces limitrophes, interstitiels, interface, espaces contigus...

Parmi les SRDE, seul celui d'Île-de-France traite des franges, il constate la nécessité de revaloriser ces espaces en proie à de nombreuses difficultés économiques et à la forte concurrence des régions limitrophes en matière d'offre foncière, immobilière et d'accompagnement public, sans pour autant envisager de coopération avec les régions voisines.

Le CPER de la Région Centre évoque « le desserrement de l'Île-de-France avec les actifs navetteurs vers Paris et la banlieue. Il s'agit alors de répondre à une problématique propre aux franges et rechercher un développement cohérent de ces espaces. ». Celui des Pays de la Loire soutient l'agglomération mancelle située à « l'interface des centres de décision du Bassin parisien et des régions de l'ouest ». Cependant, il est assez rarement fait une référence expresse aux franges dans les CPER.

Espaces sous tension plus que de projets, les franges ont souvent un profil identique marqué par une forte présence des navetteurs (dans les 2 sens), des déséquilibres habitat/emploi et sont pénalisées par des dessertes insuffisantes auxquelles s'ajoute la congestion routière, dans un contexte de périurbanisation et de dégradation de l'espace naturel...



Congestion routière au Nord d'Orléans vers les franges interrégionales avec l'Île-de-France  
J.-C. Pattacini / Urba Images / IAU idF

Poreux et perméables, ces espaces, plus traversés que recherchés, semblent « en attente de traitement », certaines régions évoluant de manière explicite des « compensations » attendues, des logiques spécifiques et des espaces à structurer.

#### **Migrations pendulaires ou définitives : le risque du déséquilibre dans les franges**

*...une partie de plus en plus importante de la Basse-Normandie risque de se trouver à moyen terme en position « de frange » de l'Île-de-France. Situation caractérisée par le nombre important de migrations pendulaires d'actifs franciliens venus trouver une résidence principale bon marché hors des limites de l'Île-de-France. Même si ce phénomène est encore modéré, il commence à devenir conséquent sur certaines parties du territoire. D'ores et déjà, le « re-déversement » d'une partie significative de jeunes retraités en Basse-Normandie est une réalité vécue sur de nombreux territoires. On sera ici particulièrement attentif à ce que ce phénomène suscite un effet d'entraînement pour les économies locales et on cherchera à minimiser les effets négatifs.*

[SRADT Basse-Normandie, 2007]

#### **Pour une valorisation économique des franges**

*Les franges, ou « grande couronne », de l'Île-de-France sont constituées de territoires ayant gardé une forte identité géographique, des liens privilégiés avec les départements limitrophes du grand Bassin parisien et qui subissent plus faiblement que la partie centrale l'influence de Paris. (...) L'Île-de-France joue une partie de son avenir sur les franges. (...) Il s'agit de parvenir aux reconversions nécessaires et à la création de nouveaux emplois pour que ces secteurs ne soient pas pénalisés par rapport aux départements limitrophes, de favoriser la revitalisation des bourgs et villages et de renforcer les pôles d'attractivité.*

*(...) [Il s'agit notamment d'] inventer des pratiques innovantes d'intervention, ce qui implique une vision globale de développement à l'échelle des bassins de vie et d'emploi, en lien avec les métropoles régionales et au-delà des limites administratives.*

[SRDE Île-de-France, 2005]

#### **Les dessertements externes de l'Île-de-France**

*La maîtrise des effets du report d'une partie de l'urbanisation (habitat diffus, logistique, activités) sur les territoires interrégionaux, communément appelés franges, internes et externes de l'Île-de-France, suppose un traitement simultané et une coordination de part et d'autre des limites administratives. (...) Ces dessertements externes de la région francilienne impliquent des*

investissements importants en équipements et en infrastructures. La saturation d'axes de transport impose de renforcer leurs capacités et de repenser les aménagements à l'échelle du Bassin parisien.

(...) Contraint en Île-de-France, l'étalement urbain risque de se reporter en Bourgogne, si une coordination des politiques d'aménagement n'est pas mise en oeuvre. De même, l'essor des zones d'activités, notamment logistiques, moins contraintes hors de l'Île-de-France, exporte les localisations dans les territoires interrégionaux (Loiret, Yonne) et nécessite une approche coordonnée à une échelle plus large.

[Projet de SDRIF, adopté 2008]

## 4 - Les continuités

Au-delà des infrastructures, des espaces naturels et de la biodiversité qui, par essence, justifient des politiques adaptées à la notion de continuité, les fleuves et les littoraux constituent aussi deux types d'espaces linéaires.

### 4.1 - Les fleuves

Voir les cartes thématiques infrastructures, eau, environnement, tourisme.

Seine et Loire traversent le Bassin parisien, en son cœur ou à sa marge sud, et dessinent deux axes économiques et de circulation structurants et fédérateurs. La Haute-Normandie parle de la Seine comme d'un « trait d'union entre la mer la plus fréquentée du monde et la région la plus riche d'Europe ».

Les contrats de projets interrégionaux État-Régions liés aux plans fleuves, et les financements associés, confirment le bien-fondé d'une approche continue axée sur le fleuve. Avec la réalisation du canal Seine-Nord Europe et le débouché maritime du Havre Port 2000, le Bassin parisien s'inscrira dans le grand réseau européen de transport fluvial. Parallèlement, les continuités vertes et bleues attenantes à ce réseau peuvent être valorisées en tant que fleuves, rivières, biodiversité, écosystèmes mais aussi richesse patrimoniale et touristique s'appuyant sur le corridor fluvial comme axe privilégié pour les véloroutes et voies vertes.

**Environnement et développement agricole durable via les plans Seine et Loire.**

La Basse-Normandie étant concernée par les deux bassins hydrographiques Seine et Loire, et afin de conserver leur cohérence hydrologique,

certains projets pourront s'inscrire dans les deux plans interrégionaux mis en place par l'État.

[CPER Basse-Normandie, 2007]

### Vers une solidarité interrégionale amont aval contre les inondations ?

La protection contre les inondations de la Seine, de l'Yonne et du Loing concerne autant l'Île-de-France que les régions amont (Champagne-Ardenne et Bourgogne) et aval (Basse et Haute-Normandie).

(...) Les risques accrus d'inondations en aval nécessitent un renforcement des coopérations interrégionales pour mieux gérer les protections, de même que pour la qualité des eaux (de surface et souterraine). Ces coopérations s'inscriront dans le cadre du plan Seine, à vocation interrégionale.

[Projet de SDRIF, adopté 2008]



Lac d'Orient (Champagne-Ardenne), l'un des barrages-réservoirs des Grands Lacs de Seine et aire de loisirs  
J.-C. Pattacini / Urba Images / IAU îdF

### 4.2 - Le littoral

Le littoral mérite un regard spécifique tant pour la notion de continuité que pour les enjeux naturels et économiques qu'il porte.

Chacune des trois régions littorales de la Manche s'attache à promouvoir ce milieu

naturel en visant une gestion coordonnée des estuaires et du littoral ainsi que la lutte contre les pollutions et l'anticipation des risques de dégradation liés au réchauffement climatique.

Largement fréquentées par une clientèle souvent issue notamment du Bassin parisien, pour les séjours et activités balnéaires et nautiques, ces continuités littorales constituent une cible privilégiée pour la promotion touristique. C'est, de surcroît, une entrée du Bassin parisien pour les arrivées maritimes transmanches.

Le réseau portuaire de la façade maritime a d'ailleurs un impact économique sur l'ensemble du Bassin parisien comme porte d'entrée d'une partie des échanges internationaux grâce aux trois ouvertures Atlantique (via Nantes-St-Nazaire), Manche (via Le Havre, Caen, Cherbourg, Dieppe) et Mer du Nord (via le futur canal Seine-Nord-Europe). Sans être de même envergure que la façade maritime des ports du Nord-Européen, les projets de développements portuaires, fluviaux et le contournement fret de l'Île-de-France créent une cohérence pour cet espace stratégique, ouverture sur le monde maritime avec pour hinterland l'ensemble du Bassin parisien.

Ces thèmes se retrouvent tant dans les trois types de documents analysés. Cependant, l'articulation et la coordination efficace de la gestion de ces projets semblent à confirmer pour porter plus haut leurs ambitions.

#### ***Une problématique littorale et maritime interrégionale et commune***

*La Région souhaite que les coopérations interrégionales autour des questions littorales et maritimes soient renforcées. Les problématiques de la Côte Picarde se retrouvent en partie sur les littoraux des régions Haute-Normandie et Nord-Pas de Calais voisines, de Dieppe à Boulogne-sur-Mer. Seules des politiques intégrées peuvent remédier aux risques et dégradations engendrées par le réchauffement climatique, l'aménagement touristique, les mouvements naturels, la pollution... et assurer la préservation de la qualité des paysages du littoral picard, fondement de l'attractivité touristique.*

*[Projet de SRADT Picardie, 2009]*

#### ***Une dépendance naturelle du littoral de la Manche***

*La dépendance sédimentologique du littoral picard vis-à-vis de la Normandie (transit de galets...) impose de développer une approche interrégionale, qui pourra également être développée avec le Nord-Pas-de-Calais.*

*[CPER Picardie, 2007]*

Ces espaces porteurs d'enjeux, qu'ils soient ponctuels, linéaires, diffus ou en archipels, peuvent prendre une valeur structurante pour la géographie du Bassin parisien. Leur complémentarité et mise en réseau conforteront l'attractivité globale du Bassin parisien.



# Quelles pistes pour le Bassin parisien ?

À nouveau contexte et nouveaux enjeux, nouvelles stratégies ou au moins des stratégies renouvelées : les mutations à l'œuvre (métropolisation, évolution climatique, crise économique, évolution des périmètres institutionnels...) nécessitent que le Bassin parisien, au-delà des documents analysés, actualise et structure sa stratégie.

À l'issue de l'analyse menée, et à l'instar de certains documents, quelques propositions peuvent être formulées.

## *Valoriser des dynamiques interrégionales pour s'adapter aux enjeux de l'époque.*

*Les logiques économiques font fi des limites administratives. Il faut donc naturellement inscrire les actions d'accompagnement avec l'ouverture nécessaire pour permettre de valoriser des dynamiques interrégionales. Là encore, les collectivités régionales sont en capacité dans le cadre de démarches volontaristes et concertés entre régions voisines, de rompre avec des pratiques bien ancrées ne répondant plus aux enjeux de notre époque.*

*[Rapport du CR Pays de la Loire présentant le SRDE 2006]*

## 1 - Un volet interrégional dans les documents de planification

La toute première étape serait d'élaborer un diagnostic commun (problématiques communes, convergences, complémentarités possibles...) et proposer des réponses concertées, partagées, dans une mise en œuvre coordonnée<sup>2</sup>. Sont notamment suggérées dans les documents de planification :

- des passerelles entre filières et entre régions ;

<sup>2</sup> Depuis l'analyse des documents régionaux de planification, la Conférence des présidents des huit régions du Bassin parisien a adopté, le 30 septembre 2009, « Perspectives Bassin parisien, 7 engagements des Régions pour un Bassin parisien attractif, durable et solidaire ».

- des complémentarités en recherche-développement : des leviers de coopération pour une meilleure visibilité et efficacité à l'échelle européenne ;
- des continuités pour les milieux naturels
- une dimension Bassin parisien pour la promotion touristique (parcours historiques, opérations grands sites, des circuits par faisceaux...).

Il s'agit ensuite de créer une habitude commune de réfléchir, partager, planifier, programmer les thématiques qui s'y prêtent. L'une des pratiques pourrait être d'intégrer systématiquement une démarche interrégionale dans l'élaboration des documents régionaux de planification, en particulier sur les thèmes et espaces porteurs d'enjeux pour leur donner davantage de lisibilité et de portée. Le cas échéant, au même titre qu'il existe un volet territorial dans les CPER, pourrait se développer un volet interrégional dans chaque document de planification, sans pour autant associer la totalité du Bassin parisien. Certains thèmes déjà traités ou privilégiés pourraient concerner :

- un programme pluri-annuel de promotion (Normandie) ;
- une prise en compte des proximités et continuités interrégionales (cf. les faisceaux dans le projet de SDRIF) ;
- une dimension interrégionale dans les plans climat, la gestion des risques, les continuités naturelles, les SRIT...

A titre d'exemple, les CPER de Haute-Normandie et d'Île-de-France consacrent chacun une page spéciale aux dimensions ou aux opérations interrégionales et le projet de SDRIF pose l'hypothèse de schémas prospectifs interrégionaux.

## *Un Plan climat interrégional ?*

*Les problèmes environnementaux affectant l'ensemble des régions, des coopérations pourront être envisagées dans des sphères comme la sauvegarde de la biodiversité, la ressource en matériaux alluvionnaires, la préservation de la qualité des eaux de la Seine. Les changements climatiques et la politique énergétique est aussi une composante forte des collaborations possibles au travers de*

*l'établissement d'un Plan « Climat » interrégional basé sur des objectifs précis de réduction des émissions de gaz à effet de serre.*

*[CPER Basse-Normandie, 2007]*

### **Schémas interrégionaux de la logistique et du fret ? des carrières ?...**

*Il est souhaitable aussi que s'engagent des réflexions partenariales pour l'élaboration et le suivi de plans et schémas régionaux, notamment programmatiques, qu'ils soient ou non prévus par la loi, mais dont le contenu revêt des enjeux territoriaux particuliers : plan régional de l'habitat, schéma régional et interrégional de la logistique et du fret, schémas des carrières éventuellement à une échelle régionale, voire interrégionale, schéma d'aménagement durable des berges, schéma régional de développement commercial rassemblant les schémas départementaux ou infradépartementaux.*

*[Projet de SDRIF, adopté 2008]*



*L'entrée du parc logistique de Val Bréon, sur la N4 (Île-de-France)*

*J.-C. Pattacini / Urba Images / IAU îdF*

## **2 - Coopérer à différentes échelles**

Des pratiques de coopérations interrégionales, qu'elles soient partielles au sein du Bassin parisien, de région à région, ou avec des régions extérieures au Bassin parisien, pourraient être développées et valorisées, en particulier avec des partenaires infrarégionaux (acteurs économiques, collectivités, agences d'urbanisme...). A titre d'exemple :

- des coopérations portuaires (Rouen – Le Havre) ou métropolitaines (cf. Caen-Rouen-Le Havre, Dijon-Besançon...);
- les coopérations à géométrie variable, selon les thématiques (agriculture, tourisme...)...: une ouverture source de dynamisme.

Les dynamiques, l'esprit d'ouverture et la volonté de partager des solutions et des parte-

nariats importent plus que le périmètre pour porter ces projets.

### **Plan fleuve et Contrat de projet interrégional**

*S'agissant du Plan Loire Grandeur Nature III, il a été proposé que soit élaboré un Contrat de Projets Interrégional, permettant une coordination plus grande entre tous les territoires concernés.*

*[CPER Centre, 2007]*

### **Débat et concertation pour la réalisation de grands projets interrégionaux**

*Dans ce contexte, et à l'heure où de plus en plus de régions en Europe mettent en place des outils de coordination ou de dialogue interrégional et le grand nombre de projets de coopération communs, il semble justifié de poursuivre le travail de coopération de l'ensemble des régions du Bassin Parisien initié au printemps 2006. La Conférence Interrégionale mise en place le 22 mai 2006 va permettre d'approfondir cette démarche. Elle regroupe les Régions du Bassin parisien et est élargie au Nord-Pas-de-Calais. L'État et les CESR y sont notamment associés de manière privilégiée. Elle est le lieu de débat et de concertation sur les procédures à mettre en oeuvre de manière partenariale pour la réalisation des grands projets d'aménagement d'envergure interrégionale. Elle s'appuie sur une conférence des Présidents de Conseil régional, dite « C 8 ».*

*[SRADT Basse-Normandie, 2007]*

*D'autres projets de coopération interrégionale seront développés dans plusieurs domaines : l'environnement (lutte contre les inondations de la Marne et de la Seine et autres actions dans le cadre du plan Seine, protection de la biodiversité via les vallées de La Bassée et de l'Ourcq), le développement touristique (véloroutes vers la Picardie et la Champagne, tourisme fluvial sur la Marne, l'Ourcq et la Seine), le développement économique, en liaison notamment avec le pôle de compétitivité « Agro-ressources » de Champagne-Ardenne et de Picardie.*

*[Projet de SDRIF, adopté 2008]*

## **3 - Expérimenter, innover de nouvelles pratiques**

Innovation et créativité doivent permettre de rechercher les modes les plus adaptés aux différents thèmes et partenariats. Les documents de planification ont chacun évoqué quelques uns des principes rappelés ici :

- élaborer des projets en concertation ;
- mutualiser les outils d'ingénierie et d'expertise au service de projets, de la veille et de l'évaluation ;
- innover dans l'expérimentation ;
- élargir la recherche de cohésion régionale à la cohésion interrégionale ;
- concevoir une gouvernance pertinente dans le respect des responsabilités de chaque partenaire et construire des stratégies de coopérations et de gestion de projets ;
- préparer le Bassin parisien à devenir une méga-région avec sa propre dynamique et son espace de solidarité durable.

#### **Gérer l'interdépendance en termes de déchets, pollutions, déplacements...**

*Le développement d'une coopération interrégionale doit permettre de gérer l'interdépendance, de capitaliser, de mutualiser les expériences et bonnes pratiques entre les territoires. Cette coopération apparaît de façon évidente et nécessaire sur des sujets tels que :*

- le traitement des déchets toxiques, du fait de l'absence de sites de traitement en région Centre,
- la pollution de l'air par l'ozone, et la gestion rationnelle des matériaux minéraux du fait de l'influence de l'Île-de-France,
- les déplacements et les transports.

[SRDEES Centre, 2005]

#### **Une contractualisation à triple échelle**

*Cette refonte de la territorialisation des politiques régionales ainsi que l'appui à la métropolisation nécessitent de développer une approche renouvelée de la contractualisation à triple niveau :*

- une approche locale (...);
- une approche « métropolisation », permettant à la Région d'appuyer la montée en gamme des fonctions supérieures et d'excellence et leur mise en réseau au sein des agglomérations et des territoires ;
- une approche interrégionale, qui permettra de développer des partenariats interrégionaux (coopérations bilatérales de proximité ou coopérations transrégionales), de concrétiser certaines options du SRADDT (accessibilité, trame verte et trame bleue, programmations liées aux Grands projets régionaux), de conforter l'interrégionalité émergente au sein du Grand Bassin Parisien, et au-delà, d'accroître la place de la région et de ses composantes dans les réseaux, et d'affirmer la présence régionale au niveau européen.

[Projet de SRADT Picardie, 2009]

#### **Conforter l'interrégionalité émergente à 360°**

*Jusqu'à présent, c'est une vision Nord-Sud qui primait pour la Picardie. Le parti pris de l'ouverture à 360° induit un rééquilibrage de cette vision au profit de l'axe Est-Ouest : les enjeux dont se saisit la Région sont désormais intimement liés à ceux des régions Haute-Normandie et Champagne-Ardenne voisines avec lesquelles des coopérations existent déjà. Pour mettre en oeuvre la stratégie d'ouverture à 360°, les partenariats classiques de Région à Région ne suffisent plus. Il faut passer de partenariats encore trop « diplomatiques » à des coopérations plus concrètes, qui impliquent la construction de politiques publiques communes et l'émergence d'une interrégionalité de gestion et de projets.*

*Les réflexions et coopérations engagées au sein du G8, instance de concertation à l'échelle du Grand Bassin Parisien, en sont un exemple.*

[Projet de SRADT Picardie, 2009]



*Faire poids à l'échelle européenne, une ambition des régions du Bassin parisien*

Credit © European Union, 2010

## **4 - Une vision des dynamiques spatiales du Bassin parisien d'après les documents...**

L'analyse des documents régionaux de planification du Bassin parisien fait apparaître des dynamiques interrégionales dissymétriques. Quatre gradients et profils d'inter-régionalité se distinguent.

L'Île-de-France, région capitale, cœur et pivot du Bassin parisien, est cernée par ses franges mais exprime son souci de l'interrégionalité dans toutes ses directions.

Situées entre Île-de-France et front littoral de la Manche propice à l'ouverture, de part et d'autre de l'axe Seine, les Normandie et la Picardie, témoignent dans ces documents d'une intensité

interrégionale assez forte avec des liens et des pratiques partagées entre elles, un peu vers le Bassin parisien mais aussi ouvertes vers leurs régions limitrophes.

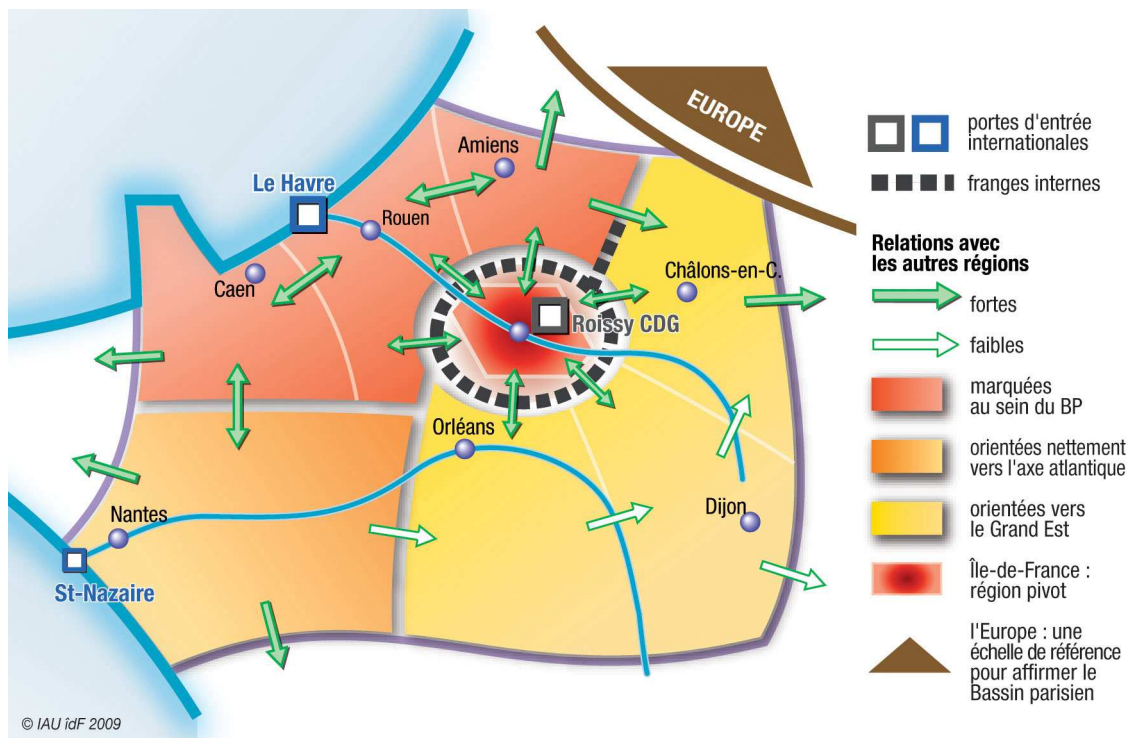
La région des Pays de la Loire est davantage intégrée à une interrégionalité hors Bassin parisien, au sein de l'Arc Atlantique, et ponctuellement vers Basse-Normandie et Centre.

Les trois régions de l'Est et Sud-Est ont quelques relations peu formelles entre elles mais se retrouvent davantage pour se rallier au Grand-Est, semblant s'adosser à l'Île-de-France mais regardant plus loin, vers l'extérieur du Bassin parisien.

Les éléments structurants à l'échelle du Bassin parisien s'articulent essentiellement autour des portes d'entrée que sont les ports maritimes d'envergure comme Nantes-Saint-Nazaire et Le Havre ainsi que le hub de Roissy dont l'accès est très recherché.

Les grandes dynamiques du Bassin parisien se jouent dans un « champ magnétique » où Île-de-France et Europe, suscitent crainte et attraction mais constituent des niveaux de référence. C'est un équilibre subtil de positionnement que chaque région et le Bassin parisien ont à construire pour exister aux différentes échelles.

**Champs de forces du Bassin parisien d'après les documents régionaux de planification (mars 2009)**





# Vers un Bassin parisien ouvert et non exclusif

## Questions en guise de conclusion

L'analyse des documents l'a montré, le Bassin parisien n'est pas vraiment vécu comme une identité, une appartenance, pas même une contrainte. Si l'interrégionalité (projets, réseaux, partenariats, coopération...) apparaît comme un outil, le Bassin parisien peut offrir un cadre, d'autant plus attrayant qu'il ne sera ni figé, ni obligatoire.

Est-il envisageable d'aller vers de nouvelles géographies, souples et plus ouvertes, et une nouvelle grammaire... : un Bassin parisien... et des interrégionalités ? L'appartenance à la « famille Bassin parisien » n'empêche pas les alliances ouvertes vers l'extérieur.

Les régions ne pourraient-elles gagner à s'appuyer sur une forme partagée de planification interrégionale adossée à des projets, une programmation et des financements ? C'est par le domaine d'excellence des projets qui seront mis en œuvre qu'existeront ces nouvelles géographies. Des projets ciblés, mais fédérateurs, valorisant l'excellence, construits grâce à des financements partagés accroîtraient sensiblement la lisibilité de cet espace à

enjeux. D'une dynamique plus fonctionnelle pourrait émerger une appartenance institutionnelle. Et si l'axe fleuve l'emportait au profit d'un Bassin de la Seine ou d'un Bassin de Seine et Loire plutôt qu'un Bassin « parisien » ?

L'ensemble des régions ont exprimé le souhait, et le besoin, d'exister à l'échelle internationale, et dans les dynamiques globales. Dans des négociations, ou des partenariats, le Bassin parisien pèsera davantage que chacune des régions s'il est capable de s'appuyer sur un espace structuré et reposant sur une gouvernance, souple et ouverte rendant possibles des coopérations à géométrie et partenariats variables.

L'échelle européenne, qui motive plusieurs des régions du Bassin, peut constituer un bon cadre pour en renforcer la visibilité, l'ouverture et l'attractivité, facilitant ainsi son insertion à la dorsale économique européenne. Quelle place souhaite occuper le Bassin parisien dans les scénarii de Europe 2030 : en être ou pas, en tant qu'interrégion ouverte, durable et solidaire ?



