

L'actualité du Bassin parisien

N°2 – MARS 2003

Les informations du groupe de travail des présidents des huit Conseils économiques et sociaux régionaux du Bassin parisien

Chiffres clés des huit régions du Bassin parisien

Bourgogne

Superficie : 31 741 km²
Population : 1 610 067 hab.
PIB : 33 823,10 M€
Population active : 708 174
Budget 2003 du CR : 425,18 M€

Centre

Superficie : 39 151 km²
Population : 2 440 329 hab.
PIB : 50 545,69 M€
Population active : 1 105 370
Budget 2003 du CR : 614,45 M€

Champagne-Ardenne

Superficie : 25 605 km²
Population : 1 342 363 hab.
PIB : 29 249,2 M€
Population active : 600 168
Budget 2003 du CR : 387,2 M€

Ile-de-France

Superficie : 12 072 km²
Population : 10 951 000 hab.
PIB : 395 228,5 M€
Population active : 5 479 762
Budget 2003 du CR : 2 700 M€

Basse-Normandie

Superficie : 17 589 km²
Population : 1 401 945 hab.
PIB : 27 886,28 M€
Population active : 624 766
Budget 2003 du CR : 446,24 M€

Haute-Normandie

Superficie : 12 317 km²
Population : 1 740 000 hab.
PIB : 40 937,59 M€
Population active : 804 026
Budget 2003 du CR : 531 M€

Pays de la Loire

Superficie : 32 081 km²
Population : 3 222 061 hab.
PIB : 66 495,97 M€
Population active : 1 452 593
Budget 2003 du CR : 755 M€

Picardie

Superficie : 19 400 km²
Population : 1 857 481 hab.
PIB : 35 498,06 M€
Population active : 835 869
Budget 2003 du CR : 624,2 M€

L'interrégionalité : une autre dimension de la décentralisation

Les Conseils économiques et sociaux régionaux ont pris naturellement toute leur place dans le grand débat souhaité par le Premier ministre pour préparer une nouvelle étape de la décentralisation : ils ont été

consultés selon des modalités variables par les présidents de région ou les préfets, mais ont tous exprimé leurs attentes et leurs propositions, soit dans leurs avis ou communications, soit au cours des Assises des libertés locales.

Partout, les assemblées socioprofessionnelles ont réaffirmé le rôle primordial des Régions, dont la reconnaissance constitutionnelle ne fait que conforter une légitimité évidente.

Aucune avancée sérieuse de la décentralisation dans notre pays ne peut s'envisager sans un renforcement des compétences régionales dans trois domaines essentiels pour notre avenir : la formation professionnelle et l'enseignement supérieur, en liaison étroite avec la recherche, les transferts de technologie et l'emploi ; l'aménagement des territoires, y compris les infrastructures de communication ; le développement économique.



GEOSIS-SCIENCES IMAGES ANNE MASSE

Dans une Europe élargie, les régions devront aussi travailler ensemble sur des enjeux qui dépassent leurs limites géographiques : une coopération interrégionale doit permettre, sans compliquer la lisibilité de notre organisation politique et administrative, de mieux répondre aux défis de la mondialisation et d'assurer la cohérence des grands projets.

Enfin, l'expression, dans les institutions régionales, d'assemblées socio-économiques en amont des décisions, constituera de plus en plus une "valeur ajoutée" qui assurera les conditions d'un développement économique et social décidé et assumé avec tous ceux qui en seront à la fois les acteurs et les bénéficiaires. ■

Les présidents des CESR
du Bassin parisien

Les infrastructures de transport dans

Enjeu fondamental de cohésion territoriale, le transport doit faire l'objet d'une concertation interrégionale et d'une programmation coordonnée entre tous les acteurs du Bassin parisien. Et ce, qu'il s'agisse des liaisons routières, ferroviaires ou fluviales.

Améliorer les liaisons ferroviaires

Veiller à l'interconnexion des TGV

Le principe d'une jonction entre les lignes TGV en Ile-de-France a été inscrit dans un schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse. Si la jonction Est a été réalisée, ce n'est pas le cas du "barreau Sud". Avec l'ouverture prévue du TGV Est en 2007, le prolongement des TGV vers la Bretagne et l'Aquitaine et la perspective d'un TGV pendulaire Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, les liaisons province-province sont appelées à se multiplier et, avec elles, les flux d'interconnexion.

Actuellement, la liaison entre les TGV Atlantique et les

autres TGV s'effectue par la ligne Massy-Valenton qui supporte le trafic RER de la ligne C et du trafic fret. Les aménagements prévus permettraient d'atteindre une quarantaine de liaisons par jour contre vingt aujourd'hui. Mais, lorsque le réseau TGV sera complet, aucune fréquence supplémentaire ne sera possible : il est donc impératif d'inscrire une liaison nouvelle, largement en souterrain, desservant l'aéroport d'Orly. L'interconnexion des TGV doit permettre de développer une synergie entre les flux province-province et province/Ile-de-France, de créer une nouvelle entrée TGV à Paris par la gare d'Austerlitz, et enfin d'offrir une complémentarité air/fer à Roissy et à Orly. Celle-ci pourrait d'ailleurs désengorger, en partie, les gares parisiennes.



L'interconnexion des TGV doit permettre le développement d'une synergie entre les flux province-province et province/Ile-de-France.

Contourner l'Ile-de-France

En matière de transport de marchandises (enjeu majeur de développement des territoires), si les infrastructures routières et autoroutières actuelles offrent désormais des itinéraires presque complets de contournement de la capitale, il n'en est pas de même pour le fer. Paris et son agglomération constituent en effet un obstacle "incontournable" pour tout trafic ferroviaire.

C'est pourquoi le CESR de Champagne-Ardenne, comme l'ensemble des CESR du Bassin parisien, soutient le projet d'une liaison ferroviaire de contournement au Nord, à l'Est et au Sud de la région Ile-de-France. Un projet qui a d'autant plus d'acuité dans la perspective de la mise en service du TGV Est en 2007 et de la densification corrélatrice des trafics voyageurs aux portes de Paris.

Cet objectif se traduit, dans le contrat de plan État-Région Champagne-Ardenne, par l'inscription d'opérations de modernisation de la ligne Reims - Châlons-en-Champagne offrant une véritable alternative au transit par la ligne de grande ceinture en région parisienne, aussi bien pour les relations Le Havre-Metz que pour Lille-Dijon. Par ailleurs, une réflexion s'impose pour des itinéraires de fret passant par le Sud de l'Ile-de-France.

Des transports rapides

Le projet de liaison rapide Normandie-Vallée de Seine-Réseau TGV répond à la nécessité de mieux desservir les deux régions normandes. Sa mise en œuvre permettra à la Normandie d'améliorer son accessibilité à l'Ile-de-France et d'être mieux reliée aux grands réseaux européens et internationaux par une

La route du blé, transversale majeure

Répondant à une saturation des grands axes de transport, le contrat de plan interrégional du Bassin parisien 1994-1998 a prévu diverses opérations sur l'itinéraire chargé d'histoire et appelé "route du blé". La fonction essentielle de la "route du blé" est de constituer une rocade d'évitement de l'Ile-de-France, mais aussi d'assurer une desserte interrégionale permettant de constituer un réseau de villes, dans le contexte d'une dynamique nationale et européenne.

Deux nationales étaient concernées par le CIBP 1994-1998. Elles se trouvent également mentionnées dans les schémas multimodaux de services collectifs de transport de voyageurs et de transport de marchandises et dans les contrats de plan liant l'État et les Régions pour la période 2000-2006 : la RN 154 (150 km entre Rouen et Orléans), avec la mise en voie express sur trois sections et la RN 31 (235 km entre Rouen et Reims), avec la mise en voie express de quatre sections.

Les CESR de Picardie et de Haute-Normandie ont mis en place un groupe de travail "infrastructures de communication".

le Bassin parisien

connexion à l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle et au réseau à grande vitesse. Cet investissement de 700 millions d'euros augmentera les capacités du réseau dans l'Ouest de l'Île-de-France et améliorera sa desserte.

La réalisation prévue par les 4^e et 5^e contrats de plan, comprend: le percement d'un tunnel court de raccordement au réseau EOLE (entre Pont Cardinet et Haussmann); la mise à quatre voies du tronçon Mantes-Épône; et la création d'une voie nouvelle entre Épône et Achères. Elle devrait être complétée

par une liaison directe entre la station Magenta et Roissy, le CDG Express.

Moderniser son parc

La Région Bourgogne a mis en service mi-décembre 2002 de nouveaux matériels TER entre Auxerre et la gare de Paris-Bercy, assurant quatre aller-retour journaliers. Une amélioration des liaisons qui concerne plus de 10000 usagers quotidiens. De nombreux Bourguignons travaillent dans la capitale et bénéficient ainsi de liaisons plus rapides et plus fréquentes.

Développer le transport fluvial

Le Schéma de services collectifs consacré aux transports (décret du 18 avril 2002) estime que le transport de marchandises par le mode fluvial connaîtra, entre 1996 et 2020, une forte progression (de 5,7 milliards de tonnes-km à 10,1 milliards de tonnes-km maximum). Fin juillet 2002, le gouvernement a lancé un audit sur les grands projets de transport afin de définir une politique générale du transport dans le cadre européen. Dans le domaine fluvial, il a annoncé un nouvel examen de la liaison Seine-Nord*.

Le Contrat de plan interrégional du Bassin parisien avait proposé des actions relatives au transport multimodal (de la Basse-Seine - Le Havre/Paris/Rouen - à Seine-Est) et au développement du trafic fluvial. Les présidents de CESR ont rappelé, dans leur déclaration commune de juin 2001, leur intérêt pour la création de réseaux maillés intermodaux d'infrastructures de transport. Une préoccupation qui s'inscrit à l'échelle européenne: dans son Livre Blanc sur la politique européenne des transports (septembre 2001), la Commission européenne a insisté sur la nécessaire adaptation du système maritime et fluvial. Une prochaine étape pour faire avancer le développement des liaisons fluviales dans le Bassin parisien passe par une rencontre avec le ministre de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer, Gilles de Robien. Cette décision a été prise, le 17 septembre dernier, lors d'une réunion à Paris des présidents des CESR du Bassin parisien, mais aussi du président du CESR du Nord - Pas-de-Calais, également concerné au premier plan par ces questions.



PIERRE ROUSSEAU/ITIMAGES

* Malheureusement, l'audit qui vient d'être publié préconise un report de ce projet, jugé trop coûteux.

L'association des villes du grand Bassin parisien

L'Association des villes du grand Bassin parisien (AVGBP) entretient des relations avec les CESR de ces régions. Régie par la loi du 1^{er} juillet 1901, elle est une émanation de l'association dénommée "les villes à 1 heure de Paris" et son siège social est situé à Reims.

Cette structure associative, présidée par M. Jean-Louis Schneiter, maire de Reims et président de la communauté de communes de l'agglomération de Reims, se réunit en Assemblée générale deux fois par an. Son Bureau, composé, avec le président, de trois vice-présidents et d'un trésorier, est assisté d'un secrétariat.

Les villes adhérentes témoignent du rôle important joué par cette association dans le Bassin parisien. Il s'agit d'Amiens, d'Auxerre, de Beauvais, de Caen, de Cambrai, de Châlons-en-Champagne, de Château-Thierry, d'Épernay, d'Évreux, de l'Aigle, de Laon, du Havre, du Mans, d'Orléans, de Migennes, de Reims, de Rouen, de Soissons, de Troyes et de Vernon.

Comme le stipule l'article 2 de ses statuts, l'AVGBP a pour objet, "l'étude, l'élaboration de propositions et toute action concertée en vue d'une politique harmonieuse de l'aménagement du territoire fondée sur un rééquilibrage entre l'Île-de-France et le Grand Bassin parisien".

Si cette association n'a pas de caractère opérationnel, elle n'en intervient pas moins, sous forme de "lobbying", auprès de toutes les instances ayant en charge l'aménagement du territoire du Bassin parisien et, notamment, auprès du préfet de l'Île-de-France (coordonnateur des préfets des régions du Bassin parisien), de la DATAR, de la Mission interministérielle spécialisée pour le Bassin parisien (MIAT), des ministères concernés, des grands services publics...

À noter que cette association, par son origine, ne comprend pas de ville d'Île-de-France. Néanmoins, des contacts sont en cours avec la mairie de Paris qui mène d'ailleurs une politique de rencontres et d'échanges avec les autres collectivités territoriales franciliennes.

Parmi les thèmes de préoccupation de cette association, il convient de citer l'enseignement supérieur et la recherche, la reconquête des centres-villes, les relations entre les villes et leurs coopérations réciproques, les infrastructures de transport, l'étalement urbain, et, bien sûr, tout ce qui concerne l'aménagement du territoire.

L'AVGBP a mené récemment plusieurs études, seule ou en partenariat. On peut citer: les pôles structurants du réseau ferré de voyageurs en Île-de-France, les critères d'implantation d'une plate-forme aéroportuaire dans le Bassin parisien, le suivi des contrats d'agglomération. Actuellement, de nombreuses études sont en cours. Elles portent sur: l'amélioration des relations ferroviaires de ville à ville, l'avenir des huit universités du Bassin parisien (hors Île-de-France), la typologie des villes du Bassin parisien, l'état d'avancement des contrats de plan Etat/Région...

Au vu de ces travaux, il est évident que cette association joue un rôle éminent de réflexion sur l'ensemble des problématiques concernant le Bassin parisien.

L'actualité des CESR

BOURGOGNE

Les CESR de Bourgogne et d'Ile-de-France ont tenu une réunion de travail commune sur le tourisme fluvial. Lors de ce déplacement, les conseillers d'Ile-de-France ont débattu avec les responsables du tourisme bourguignon des nouvelles utilisations de l'important réseau fluvial que possèdent en commun les deux régions. Le projet bourguignon d'un réseau de véloroutes, utilisant notamment les chemins de halage des canaux, a été présenté aux conseillers franciliens. Cet échange s'inscrit dans une démarche volontariste de mise en place d'une politique interrégionale de développement du tourisme fluvial.

www.cesr-bourgogne.fr

CENTRE

Après le vote en séance plénière du Conseil régional, les 24 et 25 octobre 2002, d'un rapport faisant suite à une communication en juin, l'État et la Région disposent désormais d'un cadre d'intervention valant règlement d'application de l'article du Contrat de plan relatif aux franges franciliennes. Un appel à projets vient d'être lancé, pour une enveloppe budgétaire de 12,8 M€. Les projets concerneront six thèmes prioritaires : le développement des services à la population, l'accompagnement du développement économique, l'amélioration des dessertes vers les pôles centraux et périphériques de l'Ile-de-France (ainsi que les liaisons internes aux franges), le système intermodal rail-route, la planification stratégique des territoires, l'offre et la maîtrise foncières. Les projets seront sélectionnés notamment au regard de leur caractère innovant, de l'intercommunalité et de leur participation au développement durable.

www.cesr.regioncentre.fr

CHAMPAGNE-ARDENNE

Avec la mise en service, en 2007, du TGV Est, la nouvelle offre de transports ferroviaires s'accompagnera d'un bouleversement des dessertes existantes entre la capitale et les principales agglomérations de la région Champagne-Ardenne :

amélioration des liaisons mais pénalisation de certaines dessertes. Dans ce contexte, le CESR de Champagne-Ardenne a souhaité anticiper sur les conséquences de l'arrivée du TGV Est et s'intéresse au développement et à la structuration de l'armature urbaine régionale. Les résultats de ces réflexions seront rendus publics lors d'une séance spéciale du CESR, fin mars 2003.

www.cr-champagne-ardenne.fr

ILE-DE-FRANCE

Dans le cadre de ses travaux sur les territoires prioritaires du CPER 2000-2006, la commission de l'aménagement du territoire du CESR Ile-de-France a auditionné la MIIAT BP sur les orientations générales du Bassin parisien, les orientations plus spécifiques aux territoires prioritaires du CPER et, enfin, la place du Bassin parisien au sein de l'Europe du Nord-Ouest. La commission a également rencontré Aéroports de Paris (ADP) à deux reprises, d'une part sur les actions de développement local entreprises en partenariat avec les collectivités locales, et d'autre part sur le thème de l'aéroport d'affaires du Bourget.

Les rapports relatifs aux territoires Seine-Aval, Massy-Saclay et Roissy – situés aux franges de l'Ile-de-France – tiendront compte de la dimension Bassin parisien.

www.cesr-iledefrance.fr

BASSE-NORMANDIE ET HAUTE-NORMANDIE

Les bureaux des CESR de Basse et de Haute-Normandie ont adopté, le 18 novembre dernier, une série de positions communes, en particulier sur la pêche et la conchyliculture. Ces dernières mettent d'abord l'accent sur les orientations à prendre en compte en matière de réforme de la politique commune de la pêche, ensuite sur la nécessité de l'encadrement de la pêche dans la Manche (seule mer d'Europe libre d'accès après la Méditerranée), enfin sur l'intérêt d'améliorer la connaissance et la maîtrise du milieu.

www.cesr-basse-normandie.fr

www.cesr-haute-normandie.fr

PAYS DE LA LOIRE

Le CESR a décidé d'entamer son 6^e mandat 2001 – 2007 par la réalisation d'une étude prospective sur l'avenir des Pays de la Loire, impliquant conjointement ses sept commissions dans un travail conjoint. Les conclusions de ces réflexions devraient être rendues publiques au début de l'automne 2003. C'est surtout dans le domaine des transports que ces réflexions régionales et inter-régionales au niveau du Grand-Ouest rejoignent les préoccupations exprimées au niveau du Bassin parisien : la promotion du projet d'interconnexion des TGV en Ile-de-France, la participation au débat public sur le projet d'aéroport international de Notre-Dames-Landes (en particulier sa complémentarité avec les autres plateformes françaises), la rencontre de la Commission européenne à Bruxelles pour étudier les conséquences de la libéralisation du fret ferroviaire et de la réforme du réseau trans-européen de transports.

www.paysdelaloire.fr

PICARDIE

De nombreuses études sont en cours d'examen au sein du CESR de Picardie. La commission "formation des hommes" se penche sur la politique de l'emploi – formation au sein des bassins d'emploi. La commission "développement économique et emploi" examine la question de la création d'entreprises et celle des emplois d'utilité sociale. La commission en charge de l'environnement s'attache à la problématique de l'impact de l'environnement sur la santé et le bien-être. Le thème de la conciliation des temps entre temps professionnel, familial et social est examiné par la commission compétente en matière de santé. La section prospective travaille à plusieurs chantiers que sont l'interrégionalisation, la décentralisation, les vecteurs de l'identité picarde et l'actualisation du Schéma régional d'aménagement et de développement du territoire. Le CESR a défendu trois principes devant accompagner la décentralisation : cohérence, transparence, solidarité.

www.cesr-picardie.fr

L'actualité du Bassin parisien

est éditée par le groupe de travail des présidents des huit Conseils économiques et sociaux régionaux du Bassin parisien. Maurice Droulin, président du CESR de Basse-Normandie - Abbaye des Dames - BP 529 - 14036 Caen Cedex - Tél. : 02 31 06 98 90. • Pierre Bodineau, président du CESR de Bourgogne - 17 boulevard de la Trémouille - BP 1602 - 21035 Dijon Cedex - Tél. : 03 80 44 34 32. • Xavier Beulin, président du CESR du Centre - 9 rue Saint-Pierre Lentin - 45041 Orléans Cedex 01 - Tél. : 02 38 70 30 41. • Jacques Heydecker, président du CESR de Champagne-Ardenne - 5 rue de Jéricho - 51037 Châlons-en-Champagne Cedex - Tél. : 03 26 70 31 79. • Jean-Claude Boucherat, président du CESR d'Ile-de-France - 29 rue Barbet-de-Jouy - 75007 Paris - Tél. : 01 53 85 66 25. • Nicolas Plantrou, président du CESR de Haute-Normandie - 25 boulevard Gambetta - BP 1129 - 76174 Rouen Cedex - Tél. : 02 35 52 56 30. • Alain Mustière, président du CESR des Pays de la Loire - Hôtel de la Région - 1, rue de la Loire - 44066 Nantes Cedex 2 - Tél. : 02 40 41 41 31. • Serge Camine, président du CESR de Picardie - 11, mail Albert I^{er} - 80026 Amiens Cedex - Tél. : 03 22 97 37 34. **Coordination** : Bruno Mougin (CESR Ile-de-France). **Conception réalisation** : Les éditions Denfert. **Imprimeur** : Print chain. **Tirage** : 3 400 exemplaires. **N° ISSN** : en cours.