



# L'actualité du Bassin parisien

NUMÉRO SPÉCIAL : FICHES THÉMATIQUES – NOVEMBRE 2003

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

## ÉDITORIAL

# Initier des projets de dimension interrégionale

**D**epuis avril 2000, les présidents des Conseils économiques et sociaux régionaux (CESR) des huit régions formant le Bassin parisien se réunissent régulièrement pour soutenir le développement solidaire de ce territoire. La démarche Bassin parisien a été amorcée par l'élaboration d'une charte en 1994 et s'est rapidement concrétisée par la signature, la même année, d'un contrat de plan interrégional. Unique en son genre, celui-ci a permis, sur une période de quatre ans prolongée d'un an, de mener des projets et de répondre à des enjeux majeurs, dans une approche globale et interrégionale. Cette initiative novatrice a permis de renforcer la solidarité entre ces régions.

Les résultats de ce contrat ayant été significatifs, les présidents de CESR ont signé, le 27 juin 2001, une déclaration commune visant à promouvoir sa reconduction. Dans ce texte, ils ont insisté sur le renforcement d'un espace solidaire, ont souligné leur identité collective et ont rappelé expressément leurs motivations : les huit régions du Bassin parisien partageant des intérêts convergents et de forts déséquilibres étant constatés au sein de cet espace géographique, il apparaît nécessaire de mettre en œuvre une politique concertée d'aménagement et de développement.

### Un aménagement équilibré et solidaire du Bassin parisien

Plusieurs pistes de travail ont alors été identifiées, reposant sur des éléments consensuels et constitutifs d'un aménagement équilibré et solidaire du Bas-

sin parisien :

- le traitement coordonné des franges franciliennes ;
- le développement d'espaces métropolitains et attractifs ;
- la gestion des ressources naturelles ;
- la création de réseaux maillés et intermodaux d'infrastructures de transport ;
- la problématique des plates-formes aéroportuaires ;
- l'effort particulier à fournir en matière d'enseignement supérieur et de recherche.

Si les présidents des CESR du Bassin parisien ont regretté que le contrat de plan interrégional n'ait pas été renouvelé, ils n'ont pas renoncé à leurs objectifs et se tournent désormais vers des formes plus souples de coopération. Ainsi, ils souhaitent dorénavant que des projets de dimension interrégionale soient élaborés et réalisés sur les thèmes précités.

### Les thématiques interrégionales

Pour ce faire, ils ont élaboré des fiches synthétiques qui correspondent aux grandes thématiques de développement du Bassin parisien et ont pour mission de favoriser les processus de coopération interrégionale.

Ces fiches qui portent sur les transports, les politiques environnementales et celles liées à l'enseignement et la recherche ont été réparties entre les différents CESR :

- les CESR de Basse et de Haute-Normandie : les communications terrestres dans le cadre de réseaux maillés

et intermodaux d'infrastructures de transport ;

- le CESR du Centre : l'enseignement supérieur et la recherche ;
- les CESR de Bourgogne et de Champagne-Ardenne : les ressources naturelles (gestion et protection de la ressource : eau et matériaux de construction, prévention des inondations) ;
- le CESR d'Ile-de-France : les franges, le réseau fluvial, le transport combiné de marchandises ;
- le CESR de Picardie : la structuration des plates-formes aéroportuaires et l'aménagement du territoire.

Ce document présente une synthèse de ces fiches dont les sujets participent au développement d'une coopération entre les régions composant le Bassin parisien.

Cette démarche vise à favoriser, grâce à un diagnostic précis, la mise en œuvre, à une large échelle, de solutions appropriées à ces importants enjeux interrégionaux. Elle est amenée à se poursuivre, les réflexions sur chacun des thèmes continuant au sein des CESR afin de préciser leurs propositions.

Parallèlement, les présidents de CESR continuent, pour enrichir leurs réflexions, à rencontrer des personnalités qualifiées. Ils poursuivent aussi la publication de « l'actualité du Bassin parisien », lettre d'informations qui permet, deux à trois fois par an, de faire le point sur leurs travaux et d'en assurer la diffusion. ■

Les présidents des CESR  
du Bassin parisien

## COMMUNICATIONS TERRESTRES

# Améliorer les liaisons et désenclaver les régions

### Enjeux et objectifs

Les documents de réflexion relatifs au Bassin parisien établissent tous des constats identiques sur le système de communications : le réseau terrestre présente une structure radiale fortement polarisée par Paris, accompagnée d'une congestion croissante, préoccupante et coûteuse en Ile-de-France, résultant de l'accumulation des flux de transports de voyageurs et de marchandises et engendrant une forte dégradation des déplacements. Par ailleurs, les relations interrégionales sont trop faiblement développées. En dix ans, des avancées significatives ont été réalisées. Mais les principaux défis restent à relever.

C'est pourquoi les présidents des CESR du Bassin parisien recommandent la poursuite de quatre grands objectifs :

- doter toutes les régions du Bassin parisien d'une liaison rapide vers le cœur de Paris et l'interconnexion TGV ;
- favoriser des itinéraires alternatifs routiers et ferroviaires de contournement du nœud francilien ;
- promouvoir l'intermodalité ;
- développer le transport combiné de marchandises.

### Grands axes

La réussite de ces objectifs passe par la réalisation de travaux prioritaires.

En matière de transport ferroviaire de voyageurs, deux projets doivent permettre de désenclaver les régions normandes, du centre et de l'Ouest parisien :

- le « barreau Sud » (création d'une ligne nouvelle de ceinture et d'interconnexion entre Massy et Valenton) qui serait valorisé par la création d'une gare souterraine à Orly ;
- la liaison rapide Normandie-Vallée de Seine et son prolongement jusqu'à l'aéroport de Roissy, le CDG Express.

En matière de fret, l'efficacité du transport repose sur :

- le développement du transport combiné (intermodalité des transports et des chantiers) ;
- l'expérimentation du ferroutage, afin d'équilibrer les modes de transport dans le sens du développement durable ;
- la réalisation de rocade, sections de corridors de direction Nord-Sud à l'Ouest et à l'Est de Paris et de direction Ouest-Est, notamment à partir des ports de la Baie de Seine (Le Havre – Rouen ; Châlons-en-Champagne – Dijon – Rouen ; Cherbourg – Mézidon – Le Mans – Tours). Toutefois, le développement d'un tel

système de rocades ne doit pas se faire en substitution mais en complément à l'amélioration des relations avec l'Ile-de-France.

En matière routière et autoroutière, le développement de différents types de liaisons est à privilégier :

- les rocades (tangentes) concernant à la fois les trafics de transit et les liaisons de ville à ville au sein du Bassin parisien ;
- les radiales afin de favoriser le développement de villes moyennes ;
- les liaisons avec l'Europe centrale et du Nord (la façade continentale du Bassin parisien étant appelée à se développer). ■

## TRANSPORT COMBINÉ

# Un atout pour le développement durable

### Enjeux et objectifs

Par transport combiné, on entend les moyens de transports de marchandises alternatifs à la route : le chemin de fer et la voie d'eau (fluviale et maritime). Son développement représente un atout certain pour le développement durable en limitant les nuisances et en assurant un plus grand respect des règles environnementales. Mais il constitue aussi un enjeu majeur du développement économique, tant l'approvisionnement en marchandises influe sur les activités industrielles et commerciales.

Le contrat de plan interrégional du Bassin parisien proposait diverses actions relatives au renforcement des solutions multimodales existantes pour le transport de fret.

Différents acteurs s'interrogent sur les

modalités de mise en œuvre du transport combiné :

- l'Union européenne insiste, dans le Livre blanc de septembre 2001, sur la nécessité « d'un rééquilibrage modal » grâce à une revitalisation du rail et une promotion du transport maritime et fluvial ;

- de son côté, l'État a fixé, dans les schémas de services collectifs, les grands axes du développement du transport multimodal : amélioration de l'efficacité des chaînes de transport, développement des chantiers assurant l'interface entre les différents modes, augmentation de l'offre de sillons ferroviaires... L'objectif est de parvenir à un doublement du trafic ferroviaire de fret dès 2010 ;

- la Région Ile-de-France, particulièrement concernée par la congestion

des transports, a inscrit le développement du transport combiné dans son schéma directeur. Les objectifs visent la rationalisation de la circulation des marchandises dans l'espace urbain et périurbain régional, le souhait de minimiser le trafic de poids lourds dans l'agglomération parisienne, ainsi que la mise en place d'un réseau cohérent de plates-formes multimodales ;

- en région Centre, de nombreux projets visant à développer les transports multimodaux sont en cours (projet de « port sec » à Vierzon comme base arrière du port de Nantes – Saint-Nazaire, développement des activités de fret de l'aéroport de Châteauroux...).

### Grands axes

Les présidents des CESR du Bassin parisien réaffirment leur attachement à la création de réseaux maillés intermodaux d'infrastructures de transports qui permettent, tout en s'intégrant dans une perspective de développement durable, de répondre aux besoins en approvisionnement des grandes agglomérations.

Le développement et l'amélioration du transport combiné dans le Bassin parisien passent par la réalisation de plusieurs objectifs :

- en matière d'infrastructures, il s'agit de renforcer celles qui permettent les interconnexions rail-route-air et voie d'eau, et de soutenir les initiatives permettant le report du trafic routier sur la voie ferrée ;
- en matière de terminaux, il est nécessaire d'élaborer un schéma régional des terminaux de transport combiné à une échelle européenne. Il s'agit aussi de soutenir l'extension de terminaux existants parallèlement à l'amélioration de leur accès ferroviaire ;
- les Régions doivent s'impliquer financièrement dans les opérations susceptibles de favoriser la complémentarité entre les modes de transports ;
- les offres de services de la SNCF et de RFF doivent être améliorées (affectation de moyens suffisants, dégagement de sillons à des horaires adaptés...).

## RÉSEAU FLUVIAL

# Développer le transport par voie navigable



PORT AUTONOME DE PARIS

### Enjeux et objectifs

Le Bassin parisien dispose du second réseau navigable de France après le réseau rhénan. La Seine et ses affluents représentent 600 kms de voies navigables. Par ailleurs, ce réseau présente une situation idéale au carrefour des bassins de navigation Ouest, Centre, Est et Nord de la France et à proximité des bassins de l'Europe du Nord et de l'Est. Mais il est cependant sous-utilisé.

Les fonctions de la voie d'eau sont multiples : transport de marchandises, agrément, mais aussi ressource en eau. Toutefois, le développement et la valorisation du réseau fluvial se heurtent à un important problème de financement.

Le groupe de travail du Bassin parisien souhaite que les capacités offertes par les voies fluviales soient améliorées, notamment pour faire face à la congestion de certaines routes et au manque d'infrastructures ferroviaires. Il insiste sur trois objectifs de développement : le tourisme fluvial, le trafic fluvial de la Basse-Seine

(entre la Havre et Paris) et le transport multimodal.

De son côté, le CESR Ile-de-France préconise lui aussi une mise à grand gabarit des liaisons Seine-Nord et Seine-Est et encourage le développement de l'activité des zones portuaires.

Il faut souligner que le contrat de plan interrégional accordait une place importante au développement du tourisme et du trafic fluvial.

### Grands axes

De nombreux acteurs se sont penchés sur ces différents domaines :

- dans son Livre blanc de septembre 2001, l'Union européenne insiste sur la nécessaire adaptation du système fluvial qui est un mode de transport sous-exploité, notamment en ce qui concerne le fret ;
- au niveau de l'État, les schémas de services collectifs approuvés par décret du 18 avril 2002 prévoient la valorisation du potentiel de la voie navigable. Les collectivités locales sont invitées à favo-

riser la desserte fluviale des grandes agglomérations. Le canal Seine-Nord qui permettrait de relier la France aux infrastructures fluviales du Nord de l'Europe apparaît aujourd'hui comme un projet de grande importance. L'évolution du transport de marchandises par le mode fluvial serait comprise entre 7,2 et 10,1 milliards de tonnes/km à l'horizon 2020, soit une progression de 27 à 77 % par rapport à 1996. Rappelons qu'en matière de transport fluvial, l'État assure une mis-

sion essentielle de sécurité via les établissements publics Voies Navigables de France (VNF) et Port autonome de Paris (PAP) ;

- la Région Ile-de-France œuvre en faveur du développement des voies navigables via le schéma directeur qui promeut les projets de liaison Seine-Nord et Seine-Est et via le contrat de plan État-Région qui comprend un programme à l'échelle interrégionale de modernisation des ouvrages sur Seine aval, l'Yonne et la Seine à

l'amont de Bray-sur-Seine ;  
- les CESR sont convaincus de la nécessité de développer les réseaux fluviaux qui représentent de nombreux avantages : assurer un développement du transport de marchandises en paliant à la saturation des liaisons routières, favoriser l'acheminement des marchandises depuis les grands ports maritimes, valoriser les actions à vocation de loisirs et de tourisme, soutenir un mode de transport plus respectueux de l'environnement. ■

## STRUCTURATION DES PLATES-FORMES AÉROPORTUAIRES

# Veiller aux retombées économiques et à la cohérence territoriale

### Enjeux et objectifs

La question de l'opportunité de la construction d'une troisième plateforme aéroportuaire internationale sur le territoire du grand Bassin parisien a été posée.

Au niveau national, la création d'une telle infrastructure suppose d'abord un point sur l'économie du transport aérien et une comparaison entre le fonctionnement du site de Roissy-Charles de Gaulle et son projet d'origine. L'objectif est d'éviter que les erreurs commises à Roissy par le passé ne se reproduisent.

Pour le Bassin parisien, cette nouvelle infrastructure, quelle que soit sa localisation définitive, devra apporter le maximum de retombées positives pour la région qui l'accueillera. Il est donc impératif que les éclairages nécessaires soient réalisés dans l'ensemble des domaines concernés (infrastructures, transports, aménagement du territoire, emploi, formation, environnement...).

### Grands axes

L'installation et la mise en place d'une nouvelle plateforme aéroportuaire suppose une réflexion alimentée autour de quatre axes :

- les retombées économiques en termes



PHOTO THÉRIQUE LUFTHANSA

d'emplois directs et indirects, non seulement sur le site lui-même mais également à proximité de celui-ci ;

- l'aménagement du territoire. Il s'agit de penser le partage des activités aéroportuaires et de relancer l'intermodalité, notamment dans le cadre du grand Bassin parisien. Il est également nécessaire de promouvoir des « métropoles d'équilibre » entre l'Ile-de-France et les régions voisines, selon l'implantation retenue. Par ailleurs, le futur aéroport international ne doit pas menacer les activités spécifiques de transport aérien déjà existantes à un

niveau plus local (aéroports industriels et de fret, etc.) ;

- les accompagnements destinés à la valorisation de la plateforme aéroportuaire (infrastructures à construire, logements pour l'accueil de populations nouvelles, équipements...)

- les accompagnements de « compensation » : toute nouvelle plateforme aéroportuaire nécessitera des mesures spécifiques et des investissements destinés à réduire au maximum les nuisances engendrées par ses activités. ■

## FRANGES FRANCILIENNES

# Des « espaces d'équilibre traits d'union »

### Enjeux et objectifs

La charte du Bassin parisien définit les franges franciliennes comme des « espaces d'équilibre traits d'union ».

Ces franges représentent des secteurs d'enjeux stratégiques pour les grands équilibres socio-économiques des régions concernées. Espaces sensibles, ils sont notamment soumis à de très fortes pressions foncières et connaissent d'importants besoins d'équipement (services à la population, liaisons ferroviaires, etc.). Leur évolution doit être encadrée afin d'harmoniser leur développement économique et social et de préserver la dimension environnementale.

Ces espaces intéressent de nombreux acteurs, notamment :

- l'Union européenne qui peut autoriser des communes situées aux franges de l'Ile-de-France à percevoir des fonds communautaires ;
- l'État s'y intéresse à travers la MIIAT Bassin parisien, l'INSEE, la DATAR... ;
- le traitement des franges figure également dans certains contrats de plan État-Région 2000-2006, notamment ceux du Centre et de l'Ile-de-France.

Par exemple, la Région Ile-de-France consacre des moyens financiers à des liaisons ferrées interrégionales, à des infrastructures routières ou encore à des actions liées à la politique de la ville. Quant à la Région Centre, elle s'implique à assurer



le développement de quatre bassins d'emploi qui se situent aux franges franciliennes de cette région.

Les présidents des CESR du Bassin parisien ont insisté, dans leur déclaration commune du 27 juin 2001, sur la nécessaire mise en valeur de ces territoires : « *Les résultats du recensement de 1999, les migrations alternantes, les pressions foncières de plus en plus sensibles ainsi que l'expression accrue des besoins d'équipement rendent indispensable le traitement coordonné des franges franciliennes de part et d'autre des limites administratives* ».

### Grands axes

- Les franges représentent un facteur de développement et de renforcement

des liens interrégionaux.

- Les villes situées aux franges d'une région ne doivent plus être considérées comme des « villes frontalières » mais, au contraire, comme des zones urbaines capables de favoriser les échanges entre les régions. A ce titre, elles constituent des outils indispensables à un développement harmonieux des territoires au sein du Bassin parisien. Dans leurs avis, les CESR concernés n'ont pas manqué de le constater et de favoriser des politiques de coopération capables de s'affranchir des strictes limites administratives.

- Parmi les priorités des actions à mener figurent l'accompagnement du

développement économique, l'amélioration des liaisons de transport, la maîtrise du foncier, le renforcement des services à la population...

- Il est indispensable que l'ensemble de ces domaines soit pris en compte dans des projets communs entre les régions concernées, sans omettre d'associer d'autres partenaires (chambres consulaires, structures associatives...).

- Pour dépasser leurs handicaps et permettre un développement harmonieux des régions dont elles sont limitrophes, les franges doivent être appréhendées dans une vision d'avenir et dans une politique d'aménagement global. ■

## ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR ET RECHERCHE

# Développer des « pôles d'excellence »

### Enjeux et objectifs

Le Bassin parisien concentre près de 40 % des effectifs universitaires français dans 25 universités. Il est marqué par une forte disparité entre Paris, l'Ile-de-France hors Paris et les régions périphériques de l'Ile-de-France ; dans ces dernières, le pourcentage d'étudiants par rapport à la population est deux fois moins important qu'en Ile-de-France. La diminution du nombre d'étudiants y est également parmi les plus fortes de tout le territoire national.

Les universités du Bassin parisien hors Ile-de-France présentent un 1<sup>er</sup> cycle hypertrophié et un 3<sup>e</sup> cycle souvent largement inférieur à la moyenne natio-

nale (moins de 10 % de l'effectif dans plusieurs universités), d'où une forte attractivité de Paris et de l'Ile-de-France, exception faite de quelques spécialisations technologiques.

La recherche publique est largement concentrée en Ile-de-France situant les autres régions du Bassin parisien loin derrière les régions plus éloignées telles que Rhône-Alpes, Midi-Pyrénées, PACA. La situation est moins négative pour la recherche privée.

### Grands axes

Ces constats appellent les préconisations suivantes afin d'aboutir à un rééquilibrage interrégional :

- favoriser les échanges et les coopérations interrégionales afin d'optimiser l'offre de formation ;
- corriger la fragilité du Bassin parisien en favorisant les alliances entre les universités des régions limitrophes et les pôles franciliens ;
- identifier et promouvoir « des pôles d'excellence » d'enseignement supérieur et de recherche, y compris sur des niches spécialisées, avec une ouverture plus large vers le milieu socio-économique ;
- favoriser et organiser au plan interrégional l'offre d'enseignement professionnalisant et la formation continue. ■

## RESSOURCES NATURELLES

# Une gestion « prudente et raisonnée » des ressources en eau

### Enjeux et objectifs

Le Bassin parisien, situé à l'articulation entre les zones à forte densité de l'Europe du Nord-Ouest, à laquelle il appartient, et l'Europe du Sud et de l'Est, constitue tout à la fois un espace naturel et une entité humaine et économique de première importance à l'échelle du continent. Il couvre une surface de 100 000 km<sup>2</sup>. Avec 17 millions d'habitants, dont 80 % résident en zone urbaine, la gestion des ressources naturelles, et en premier lieu de l'eau, constitue un enjeu majeur pour conforter la position et les ambitions du territoire.

Diminution de la capacité de rétention des sols, exposition des sols à

l'érosion et au ruissellement, risques de crues augmentés, rejets industriels et agricoles, fragilisation des nappes, consommation en forte hausse : les activités humaines, la quantité et la qualité de l'eau dans le Bassin parisien font peser de lourds handicaps sur sa gestion future.

Une action et une volonté interrégionale forte sont donc indispensables pour repenser la gestion de cette ressource naturelle vitale.

### Grands axes

• Encourager et coordonner les efforts en matière de prévention des risques à l'échelle du Bassin parisien (notamment les plans de prévention des

risques d'inondations).

- Promouvoir les objectifs identifiés par le Schéma d'aménagement et de gestion de l'eau (SDAGE), notamment, du Bassin Seine-Normandie en matière d'organisation (coopération entre les maîtres d'ouvrage, amélioration des actions d'alerte, gestion des risques...) et en matière d'économie (programmation cohérente des travaux, solidarité financière...).
- Coordonner les représentants des collectivités territoriales au sein du comité du Bassin Seine-Normandie pour faire du programme quinquennal de l'agence de Bassin, au-delà des objectifs que la loi lui assigne, un instrument de développement interrégional. ■



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 Beutin, 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<sup>er</sup> - 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.