

# THESE

Géographie physique, humaine, économique et régionale

Préparée au sein de  
UNIVERSITE LE HAVRE NORMANDIE

Paris-Seine-Normandie, espace géographique dans les mouvements du  
Monde et les enjeux du temps ?

Volume 2/2

Présentée et soutenue par  
Jean-Yves PERODOU

Thèse soutenue publiquement le lundi 07 juin 2021  
devant le jury composé de

M. Yves BOQUET	Professeur - Université de Bourgogne	Rapporteur
M. Laurent CHAPELON	Professeur - Université Paul-Valéry - Montpellier 3	Examineur
M. Bruno LECOQUIERRE	Professeur - Université Le Havre- Normandie	Directeur de thèse Laboratoire IDEES
Mme Sophie MASSON	Professeure - Université de Perpignan	Rapporteur
M. Eric SANLAVILLE	Professeur - Université Le Havre- Normandie	Codirecteur de thèse Laboratoire LITIS
M. Arnaud SERRY	Maître de conférences - Université Le Havre-Normandie	Co-encadrant Laboratoire IDEES





# THESE

## Géographie physique, humaine, économique et régionale

### « Paris-Seine-Normandie, espace géographique dans les mouvements du Monde et les enjeux du temps ? »

---

---

#### VOLUME 2/2

#### ANNEXES-APPENDICES. DOCUMENTS, SCHEMAS ET TABLEAUX.

#### SOMMAIRE

<b>INTRODUCTION AU VOLUME 2.</b>	<b>7</b>
<b>A1-PARIS-SEINE-NORMANDIE. PRESENTATIONS ET ANCRAGE TERRAIN.</b>	<b>9</b>
A1.1-Illustration de la richesse documentaire sur la Vallée de la Seine.	9
A1.2-La VDS macroéconomique. Comparatif/Convergences des 2 Régions.	10
A1.2/1-Tableau. Chiffres-clés de la Vallée de la Seine 2016.	10
A1.2/2-Tableau. Chiffres clés 2019 de l'Île-de-France et de la Normandie.	11
A1.2/3-Tableau. Chiffres-clés des régions de l'Île-de-France et de la Normandie.	11
A1.2/4-Tableau. Convergence/Complémentarité/Spécialité appréciés par les filières.	12
A1.2/5-Tableau. Filières d'excellence communes à l'ÎDF et la Normandie.	13
A1.2/6-Tableau. Filière d'excellence commune : la logistique.	14
A1.2/7-Tableau. Contribution à l'emploi des investissements logistiques internationaux.	15
A1.3-Positionnements/Appropriations : du projet, des Acteurs. Relevés de l'évolution.	16
A1.3/1-Tableaux. Messages publics. Présidence N. Sarkozy. Période 2007/2012	17
A1.3/2-Tableaux. Messages publics. Présidence F. Hollande. Période 2012/2017.	19
A1.3/3-Tableaux. Messages publics. Présidence E. Macron. Période 2017/2019.	22
A1.3/4-Tableau. Le développement de la VDS : traverse les mandats présidentiels, dépasse les sensibilités politiques des Grands Elus.	28
A1.3/5-Tableau. La Vallée de la Seine : approche par les départements.	29
A1.3/6-Tableaux. La VDS appréciée selon la grille analytique de R. Pasquier.	30
Applicabilité de la grille analytique à Paris-Seine-Normandie.	30
Application de la « capacité politique "territoriale" » à Paris-Seine-Normandie.	31
Paris-Seine-Normandie archetypé de la « capacité politique "territoriale" ».	32
A1.4-Approche comparative des deux formes de gouvernance.	33
A1.5-Appréciations du Terrain de la VDS : Vallée ADAS (macroéconomie, communication/culture) ; Aménités (UNESCO, Parcs Naturels Régionaux) ; Rapports et Documents ; Expressions publiques (Media).	34
A1.5/1-Tableau. Présentations socio-économiques détaillées de la « Vallée-ADAS »	35
A1.5/2-Appréciation de la « Vallée-ADAS » dans les échanges internationaux.	36
A1.5/3-Tableau. Analyse des 67 informations ADAS présentes sur <a href="http://WWW.AXESEINE.FR">WWW.AXESEINE.FR</a>	37
A1.5/4-Tableau. Synthèse (à 09/2019) de l'analyse des 67 informations numérisées.	38
A1.5/5-Tableau. Origine des 50 articles/dossiers de presse sur <a href="http://WWW.AXESEINE.FR/">WWW.AXESEINE.FR/</a> (09 à 12/2018)	38
A1.5/6-Aménités : culturelles (UNESCO) ; naturelles (Parcs Naturels Régionaux) de la VDS	39
A1.5/7. Grille analytique. Répartition des 51 Rapports et Documents surlignés en jaune.	41
A1.5/8. Analyses, grilles de lecture des 155 articles d'ancrage terrain surlignés en jaune.	42
Etape n°1. Constitution du corpus préparatoire à l'analyse d'appréciation d'ancrage terrain.	42
Etape n°2. Définition de la grille analytique Echelle-Thème-Acteur des expressions publiques	42
Etape n°3. Répartition des art. selon l'échelle de traitement de l'information diffusée	43
Etape n°4. Commentaires sur les articles de chacune des échelles	43
Etape n°5. Tableaux des regroupements Thématiques (Echelles : Vallée de la Seine. Locale)	44
A1.5/9. Analyse du terrain de PSN par la complémentarité de la diversité des sources.	46
A1.5BIS-Autre exemple de coopération sur la Vallée. Territoires d'industrie axe Seine.	47
A1.6-Le système HAROPA ou la « motorisation » de l'économie des flux de la VDS.	48

A1.6/1-Le système Haropa (1/3) : les ports maritimes.	48
A1.6/2-Le système Haropa (2/3) : les ports intérieurs.	49
A1.6/3-Le système Haropa (3/3) : les partenariats.	50
A1.7-Répartition des principaux trafics du système Haropa.	51
A1.7/1-Infographie. Les trafics 2018 d'Haropa.	51
A1.7/2-Evolution comparée du trafic total des marchandises de l'axe Seine (CDER CCI Paris Île-de-France, 2017).	51
A1.8-Les parts modales de l'économie des flux de la Vallée de la Seine.	52
A1.8/1-Approximation raisonnée des parts modales.	52
A1.8/2-« Activité fluviale des principaux ports publics en 2018 » (source VNF, 04/2019).	53
A1.9-Répartition des flux de conteneurs de l'Île-de-France.	54
A1.9/1-Les principaux flux de conteneurs (Assises Port du futur 2017).	54
A1.10-Les disponibilités foncières sur la Vallée de la Seine.	55
A1.10/1-Des différences d'appréciations de disponibilités foncières selon les études.	55
A1.10/2-Les principaux acteurs des disponibilités foncières sur Paris-Seine-Normandie.	56
A1.11-Positionnement de PSN dans les architectures de flux hexagonale, européenne.	57
A1.11/1-Schéma. Perspectives du ferroutage. Schéma stratégique 2030- IAU IdF 2009.	57
A1.11/2-Carte. Réseaux de transport. Fluvial. AURH (Atlas analytique. 09/2014)	58
A1.11/3-Carte. Réseaux de transport. Routier. AURH (Atlas analytique. 09/2014)	59
A1.11/4-Carte. Réseaux de transport. Ferroviaire. AURH (Atlas analytique. 09/2014)	60
A1.11/5-Carte. Réseaux de transport. Nœuds. AURH (Atlas analytique. 09/2014)	61
A1.11/6-Tableau. Positionnement logistique de la France. (écologie.gouv Rubrique : France logistique 2025)	61
A1.12-Externalités des flux marchandises-produits. Différenciations. Enjeux.	62
A1.12/1-Schéma. Répartition sectorielle des GES en France (statistiques 2016-2017).	62
Définitions retenues pour « externalité »	63
Commentaire de l'A1.12/1 (Répartition sectorielle des GES en France).	63
A1.12/2-Schéma. Répartition / mode de transport des GES en France (statistiques 2016-2017).	64
A1.12/3-Tableau. Expressions des pathologies et dysfonctionnements associés aux flux.	65
A1.12/4-Tableau. Différenciations/Enjeux PSN par les flux de marchandises.	66
A1.12/5-Infographie. Artificialisation des sols. Etude INSEE 2017.	66
A1.12/6-Tableau. La structuration de l'espace et les « infrastructures logistiques » : une convergence de signaux.	67
<b>A2-LES MOUVEMENTS DU MONDE : IDENTIFICATION DES CENTRALITES MONDIALES.</b>	<b>69</b>
A2.1-Tableaux. Ventilation analytique des classements (2012 à 2020) du GaWC.	69
A2.2-Les extensions des champs d'analyse du GaWC.	70
A2.2/1-Tableau. Une analyse de l'étendue des champs d'études couverts par le GaWC.	70
A2.3-La généralisation des classements mondiaux.	72
A2.3/1-Tableau. Autres classements. Exemples.	72
A2.3/2-Tableau. Comparatif entre cinq classements (09-2016).	74
A2.3/3-Tableau. Présentation générale de deux classements de notoriété mondiale (GaWC, Mori).	75
A2.4-Les mouvements du Monde. Approche : un enchaînement de polarisations.	76
A2.4/1-Tableau. Une approche analytique.	76
A2.4/2-Schéma. Approche de l'imbrication des polarisations.	76
A2.5-Généralisation des classements, partage d'expériences et principe de convergence.	77
<b>A3-LES MOUVEMENTS DU MONDE : IDENTIFICATION DES GRANDS ENSEMBLES GEOGRAPHIQUES ET ECONOMIQUES.</b>	<b>79</b>
A3.1-Tableaux. Grands ensembles d'Asie. La ville-monde et la mer.	80
A3.1/1-Tableau. Lien entre la ville globale et la mer – Asie.	80
A3.1/2-Tableau. Autres objets n°1 géographiques mondiaux d'Asie.	81
A3.1/3-Tableau. Autres objets n°2 géographiques mondiaux d'Asie.	82
A3.2-Tableaux. Grands ensembles européens. La ville-monde et la mer.	83
A3.2/1-Tableau. Lien entre la ville globale et la mer – Europe.	83
A3.2/2-Tableaux. Ensembles économiques européens selon : Hall (A). Florida (B). Brunet (C).	85
Appréhensions des grands ensembles européens par P. Hall (A) et R. Florida (B).	85
Appréciation économique 2017 de l'approche de R. brunet (C)-(2002).	86
Appréciations économiques des approches de P. Hall et R. Florida.	87

Approche comparée des trois appréhensions.	88
Positionnement de Paris-Seine-Normandie par rapport à l'approche comparée.	88
A3.2/3-Carte, schémas d'identification des espaces économiques étendus européens (EEEE).	89
Appréciation du positionnement macro socio-économique de Paris-Seine-Normandie.	90
Positionnement par rapport à l'approche des « Mégalo-poles et méga-régions dans le monde en 2008 » (IAU – Île-de-France, Les cahiers, n°153).	91
Représentations schématiques (1/3) de P. J. Taylor et K. Pain (2007).	92
Représentations schématiques (2/3) de P. J. Taylor et K. Pain (2007).	93
Représentations schématiques (3/3) de P.J. Taylor et K. Pain (2007).	94
A3.2/4-Tableau. Visibilité numérique des espaces économiques européens.	95
A3.2BIS-Tableaux. Grands ensembles européens. Grande Région Saar-Lor-Lux et Paris-Seine-Normandie.	96
A3.2BIS/1-Tableau. Principales étapes. Processus de structuration de la coopération.	96
A3.2BIS/2-Tableau. Présentation générale entre : Grande Région et Paris-Seine-Normandie.	97
A3.2BIS/3-Tableau. Echelle, positionnement Géo [Politique. Economique]- GR et PSN.	98
A3.2BIS/4-Tableau. Eléments comparatifs entre : la Grande Région et Paris-Seine-Normandie.	98
A3.2TER-Positionnement de PSN par rapport aux règles européennes PIIEC de 2014-2020.	99
A3.2TER/1-Tableau. Par rapport aux règles européennes PIIEC de 2014-2020.	99
A3.2TER/2-Tableau. Par rapport aux représentations d'influences des Régions auprès de la Commission (2016-2017).	100
A3.3-Tableaux. Grands ensembles d'Amérique du nord. La ville-monde et la mer.	101
A3.3/1-Tableau. Lien entre la ville-globale et la mer – Amérique du nord.	101
A3.3/2-Tableau. Objets géographiques mondiaux d'Amérique du nord : les méga-régions.	102
A3.3/3-Tableau. Point de repère sur la visibilité numérique des méga-régions américaines.	103
A3.3/4-Tableau. Une illustration de gouvernance (bayareaeconomy.org)	104
Présentation inchangée (mot pour mot) depuis 2012 ( <a href="http://www.bayareaeconomy.org">http://www.bayareaeconomy.org</a> )	104
A3.4-Tableau. Grands ensembles. Océanie-Moyen Orient – Afrique - Amérique du sud.	105
A3.4/1-Tableau. Lien entre la ville monde et la mer.	105
A3.5-Illustrations de la généralisation du changement d'échelle.	106
A3.5/1-Tableau. Finitude du monde. Architecture de l'économie des flux.	106
Changement d'échelle. Illustration d'une boucle de mouvements.	107
A3.5/2-Schéma. Illustration du changement d'échelle : un corridor circulaire.	107
<b>A4-ELEMENTS ANALYTIQUES D'APPREHENSION DES CONCEPTS, NOTIONS : MOUVEMENTS D'URBANISATION ET DE SPATIALISATION ; MODELES ECONOMIQUES.</b>	<b>109</b>
A4.1-Rechercher l'existence académique de Paris-Seine-Normandie : la méthode CQGRD ?	109
A4.1/1-Tableau. La méthode CQGRD : approches et familles de critères.	109
A4.2-Espace Economique Etendu. Suivi par indicateurs des positionnements (exemple).	110
A4.2/1-Tableau. Indicateurs de Toronto Metro Region.	110
A4.3-Approche terminologique concernant les grands espaces et territoires.	111
A4.3/1-Tableau. Principales notions et concepts identifiés.	111
A4.4-Approche de la variété typologique de ville-monde, de ville-globale	112
A4.4/1-Tableau. Approche analytique.	112
A4.5-Approche analytique : urbanisation/spatialisation	113
A4.5/1-Tableau. Deux mouvements de structuration de l'espace et des territoires.	113
A4.5/2-Tableau. Appréhension de centre et centralité dans les mouvements de polarisation.	113
A4.6-Approche d'une recherche analytique d'identification des dynamiques de formation des ensembles à positionnement mondial	114
A4.6/1-Tableau. Hypothèses des dynamiques de formation des grands ensembles mondiaux.	115
A4.7-Appréciation du positionnement de PSN / à la classification Dupays des « questions difficiles ».	116
A4.8-Tableaux. Eléments constitutifs des nœuds de l'architecture du mouvement.	117
A4.9-Rapprochement des économies : linéaire et circulaire.	118
<b>A5-LES CORRIDORS EUROPEENS ET LE CORRIDOR DE L'AXE SEINE (CAS).</b>	<b>119</b>
A5.1-Schémas. Illustrations. 9 principaux corridors ferroviaires européens.	119
A5.2-Schéma. Rapprochements : corridors européens/cœurs économiques et Vallée de la Seine.	122
A5.3-Tableau. Appréhensions de corridor. Documents clés (2009/2019). Analyse terminologique.	123
A5.4-Tableau. Positionnement des corridors européens par rapport aux mers européennes.	124
A5.5-Schéma. Le Havre positionné dans l'architecture ferroviaire des flux européens.	125

<b>A6-NUMERIQUE. SYSTEME ET SYSTEME COMPLEXE. EVALUATION SOCIO ECONOMIQUE.</b>	<b>127</b>
A6.1-Documents de l'entrée : numérique	127
A6.1/1-Schéma. La matérialité de l'économie numérique.	127
A6.1/2-Tableau. Appréciation du « rôle central » du numérique par rapport à la construction de PSN.	127
A6.1/3-Tableau. Dématérialisation relative des objets. Impacts sur l'économie des flux physiques.	128
A6.1/4-Tableau. Dématérialisation relative des objets. Impacts sur les flux, les activités.	128
A6.1/5-Tableau. Questions trouvant des aides dans les outils de modélisation-simulation.	129
A6.1/6-Tableau. Le système des flux de l'espace économique étendu PSN : une articulation géographique multi-niveau.	129
A6.1/7-Tableau. Positionnement des tours de pilotage par rapport au positionnement des opérateurs spécialisés en Transport-Logistique-Supply chain	130
A6.1/8-Tableau. Apports d'un système de régulation de flux à l'échelle de la Vallée pour les parties prenantes.	131
A6.1/9-Cartes. Représentations (2017, 2019) de la couverture d'un pilotage de flux à l'échelle du N/W-Europe.	132
A6.2-Tableaux d'analyse de l'applicabilité de système et système complexe à Paris-Seine-Normandie.	133
A6.2/1-Tableau. Approche systémique : applicabilité, utilité aux flux de marchandises-produits.	134
A6.2/2-Tableau. Applicabilité des caractéristiques d'identification d'un système à une production territoriale et à ses flux de marchandises.	135
A6.2/3-Tableau. Appréciation de l'applicabilité de complexité à PSN.	136
A6.2/4-Tableau. Appréciation de l'applicabilité des composants structurels à PSN.	138
A6.2/5-Tableau. Appréciation de l'applicabilité des composants fonctionnels à PSN.	139
A6.3-Evaluation socio économique (ESE).	140
A6.3/1-Historique sommaire et rayonnement.	140
A6.3/2-Tableau. Principales étapes de la réactualisation de la méthode d'évaluation socio-économique.	140
A6.3/3-Tableau. Appréciation (rapprochements) de la convergence entre l'absence d'instrument de méthode et la réactualisation de celle d'évaluation socio-économique.	141
A6.3/4.-L'ESE : une méthodologie générale de coordination de méthodes et calculs socioéconomiques.	142
A6.3/5-Schéma. «Les étapes systématiques d'une évaluation socioéconomique» (Guide, 2017).	143
A6.3/6-Tableau. Paris-Seine-Normandie : laboratoire de l'instrument de méthode (évaluation socio-économique).	143
<b>A7-EXERCICES DE CAROTTAGE NUMERIQUE.</b>	<b>145</b>
A7.1-Tableau. Notoriété de la notion méga-région. Synthèse sur 29 carottages.	145
A7.2-Tableau. Notoriété du nom de la configuration spatiale.	145
A7.3-Tableau. Appréciation qualitative de la notoriété de sites.	146
A7.4-Tableau. Notoriété de notions géographiques. 9 carottages/notion. 09/2016-10/2018	146
A7.5-Tableau. notoriété du concept d'incertitude. Synthèse sur 31 carottages	147
<b>A8-TRADUCTIONS</b>	<b>149</b>
A8.1-Extrait. Hagler Y. Defining U.S. Megaregions, America 2050. 11/2009. 8p.	149
A8.2-Extrait (1/2). Complexité de gouvernance. Une illustration.	149
A8.3-Extrait (2/2). Complexité de gouvernance. Une illustration (Cf. référence précédente).	150
A8.4-Analyse (1/3) de : I. Georg, T. Blaschke, H. Taubenböck (2016). Objectifs poursuivis.	150
A8.5-Université de Salzburg (2/3). Décrire (spatial). Comprendre (éco., population, activités.)	150
A8.6-Université de Salzburg (3/3). Analyse 2016. Conclusions.	151
A8.7-Extrait. Texte de P. Krugman. Association des géographes américains (16/04/2010).	151
A8.8-Analyse (01/2019) de Graham Lisa. Cushman & Wakefield.	151
A8.9-Corridor. Approche 2017 de Jean-Paul Rodrigue.	152
<b>A9-DOCUMENT PREPARATOIRE AUX ENTRETIENS.</b>	<b>153</b>
A9.1-Architecture du document préparatoire aux entretiens	154
A9.2-Orientations de discussions. Exemple N°1	155
A9.3-Orientations de l'entretien. Exemple N°2.	156
A9.4-Orientations de l'entretien. Exemple N°3.	159
<b>A10-INDEX DES AUTEURS ET PERSONNALITES CITES DANS LE VOLUME 2.</b>	<b>161</b>

## INTRODUCTION AU VOLUME 2.

Les documents regroupés dans le volume 2 constituent un ensemble de matières premières descriptives, analytiques rattachées à la thèse. Ils ne peuvent « *trouver place dans le corps* » du document, représentent : « *Tout ce qui est uni ou est rattaché à une chose principale.* » (<https://www.cnrtl.fr/definition/annexe>).

Ces résultats intermédiaires, auxquels il est fait référence dans le volume 1, ou encore présentés de façon synthétique, sont indispensables à l'appréhension du raisonnement démonstratif. Leur rôle est d'étayer le raisonnement démonstratif.

Les arguments constitués par chacun d'eux, l'argumentation formée par leur ensemble sont structurés sur les 10 thèmes ci-dessous repérés par « A » pour annexe, suivie d'une numérotation séquentielle.

- A1-Paris-Seine-Normandie. Présentations et ancrage terrain.
- A2-Les mouvements du Monde : identification des centralités mondiales.
- A3-Les mouvements du Monde : identification des grands ensembles géographiques et économiques.
- A4-Eléments analytiques d'appréhension des concepts, notions :  
mouvements d'urbanisation, de et de spatialisation ; modèles économiques.
- A5-Les corridors européens et le corridor de l'axe Seine (CAS).
- A6-Numérique. Système et système complexe. Evaluation socio économique.
- A7-Exercices de carottage numérique.
- A8-Traductions.
- A9-Documents préparatoires aux entretiens.
- A10-index des auteurs et personnalités cités dans le volume 2.



## **A1-PARIS-SEINE-NORMANDIE. PRESENTATIONS ET ANCRAGE TERRAIN.**

### **A1.1-ILLUSTRATION DE LA RICHESSE DOCUMENTAIRE SUR LA VALLEE DE LA SEINE.**

L'historique préoccupation de l'aménagement de la Vallée est à l'origine d'une grande disponibilité d'études, d'informations textuelles, graphiques et numériques. A septembre 2019, les descriptions les plus récentes sont illustrées par :

- l'« *Atlas de la vallée de la Seine* » (A. Brennetot, 08/2019) ;
- « *le tourisme fluvial & maritime dans la Vallée de la Seine* », étude des agences d'urbanisme (07/2019) ;
- « *Des ports et des cartes en Europe* » (A. Serry, 06/2019) ;
- les données descriptives annuelles (chiffres clés 2018, publications du 1<sup>er</sup> semestre 2019) coproduites par l'Etat, les Régions, les réseaux consulaires, l'IAU, l'INSEE ;
- le contrat de plan interrégional pour la Vallée de la Seine. Une dynamique d'acteurs et de projets (04/2019) ;
- les actes du colloque (02/2019) « *Regards croisés Île-de-France Normandie* » ;
- les rapports et documents représentatifs de l'activité du moteur de l'économie des flux (Haropa, 2018), et de celle des secteurs LST (Logistique-Supply-chain-Transport) notamment illustrés par : C. Valero (09/2019, ISEMAR, note 212) ; L. Mykolenko (08.07.2019, IAU-ÎdF) ; VNF (Transport fluvial 2018) ; Haropa (29/05/2019, Concertation AAFP2000, Le Havre) ; CGDD-Datalab (04/2019, chiffres clés du transport) ; OPTL (printemps 2019, rapport 2018).
- les notes, analyses et dossiers de l'INSEE (09/2017-n°65 ; 02/2017-n°55; 06/2018-n°47-dossier n°12) ;
- l'étude 2017 « *La Vallée de la Seine XXL* » des agences d'urbanisme de la Vallée ;
- les « *Chiffres-clés de la vallée de la Seine 2016* » de la DGDVS ;
- et les études et dossiers des agences d'urbanisme de la Vallée depuis 2011, notamment les documents de l'AURH.

Ces descriptions, représentations, analyses, traduisent des caractéristiques. Elles sont complétées au niveau économique par le suivi mensuel des tendances régionales de la Banque de France ([www.banque-france.fr](http://www.banque-france.fr)). Les dernières publications disponibles de l'INSEE permettent d'apprécier le poids économique et emploi des secteurs Logistique/Supply Chain/Transports par l'actualisation des données emplois<sub>2016</sub>, positionnent la contribution de la Vallée dans la création de richesse<sub>2014</sub> (17,6 milliards d'euros), ainsi que la contribution de ce secteur au niveau national (~ 1 / 3.)

Ces documents sont référencés en bibliographie. Ils ont servi, ou sont complétés, des différents tableaux ci-après.

## A1.2-LA VDS MACROECONOMIQUE. COMPARATIF/CONVERGENCES DES 2 REGIONS.

### A1.2/1-Tableau. Chiffres-clés de la Vallée de la Seine 2016.

Reprise du fascicule multisignataires coproduit par : les réseaux consulaires de Normandie et de Paris-Ile-de-France ; l'Etat ; Haropa ; l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de l'Ile de France ; et Paris-Seine-Normandie. Rappel du périmètre (*Décret 2013*).

TERRITOIRE	■Population	■11 Mions d'habitants	
	■Superficie	■27 850 km <sup>2</sup>	
ECONOMIE	■PIB	■571 Mrds ■27% du PIB national ■4% du PIB EU	
	■Importations	■127,1 Mrds €	
	■Exportations	■88,8 Mrds €	
	■Entreprises	■883 000 ■« 35% des implantations d'entreprises étrangères recensées en France depuis 10 ans réalisées en vallée de la Seine. »	
	■Emploi	■5,7 millions	
EMPLOIS / FILIERES	■Aéro-Spatial	■82 100	
	■Agro-alimentaire	■81 400	
	■Automobile	■136 500	
	■Chimie-santé	■108 500	
	■Energie	■77 400	
	■Logistique	■162 700 ■460 000 (06/2018.INSEE-Normandie)	
	■Numérique	■300 000	
	■Déchets (valorisation)	■23 000	
TRANSPORTS	■Trafic aérien	■Passager 93 Mions ■Fret 1,6 Mions-t. ■7 aéroports	
	■Trafic maritime-fluvial	■2,6 Mions de conteneurs ■6 ports fluviaux : 30 Mions de t. ■8 ports maritimes-commerce : 96 Mions-t.	
	■Trafic routier (Marchandises/Mions-t)	■Entrantes : 63,4 ■Intra territoire 223,5 ■Sortantes : 154,5	
	■Offre logistique	■914 ha. Foncier dispo ■40 plateformes multimodales	
TOURISME	■10 lieux emblématiques. •Mt St Michel•Cité de la mer•Plages du débarquement•Falaises d'Etretat •Cathédrale de Rouen I Giverny•Château de Versailles•Musée du Louvre•Notre Dame de Paris		
	■Nuitées d'hôtel	■81,6 Mions ■48% français ■52% étrangers	
	■Musées	■187 ■40 Mions de visiteurs	
	■Expositions-congrès	■27 sites	
	■Croisières maritimes	■2,9 Mions de passagers ■196 escales	
	■Tourisme fluvial	■7,5 Mions de passagers	
ENSEIGNEMENT RECHERCHE	■ENSEIGNEMENT	■Etudiants : 742 500. ■Master 2 : 187 900 ■Apprentis : 105 300	
	■RECHERCHE	■Emplois R&D	■164 600
		■Chercheurs	■109 700
		■Dépenses R&D	■19,7 Miards €
		■Brevets publiés	■8 300
ENVIRONNEMENT	■Invest. industriels (protection environ.)	■260 Mions € ■19% Investissements français	
	■Parcs éoliens	■60 ■Puissance de 538 MW	
	■Fermes hydroliennes	■2 projets ■Puissance > 4 MW	
	■Parcs éoliens en mer	■3 projets ■Puissance 1 444 MW	
	■UNESCO	■4 sites classés ■Patrimoine mondial	
	■Parcs naturels	■6 régionaux ■Superficie : 650 000 ha.	
	■Km de côtes	■600	

### A1.2/2-Tableau. Chiffres clés 2019 de l'Île-de-France et de la Normandie.

SOURCES	CHIFFRES-CLES DE LA REGION ÎLE-DE-FRANCE 2019 (68 p.)	LA NORMANDIE EN CHIFFRES ET EN CARTES. PANORAMA ECONOMIQUE 2019 (76 p.)
<b>AUTEURS</b>	•IAU-Île-de-France. •INSEE •CCI Paris Île-de-France	•Préfectures (Région. Seine-Maritime). •Région Normandie. •CCI Normandie.
•POPULATION	•12,2 Mio hab. •18% Pop. nationale	•3,3 Mio hab.
•SUPERFICIE	•12 012 km2. •2% du territoire	•27 850 km2
•DENSITE	•1 017 hab. / km2	•111 hab. / km2
•EXPORTATION	•97 Mrd €	•33 Mrd €
•PIB	•669 Mrd € •~31% richesse nat.(2015) •~ 4,6 EU	•91,7 Mrd € (2015) •35% à l'export •10 <sup>ième</sup> rang FR
•PIB / HAB.	•55 227 €	• 27 465 € (7 <sup>ième</sup> rang français)
•TRAFFIC AERIEN	•105,3 Mio passagers (aéroports ADP)	•0,447 Mio passagers (5 aéroports)
•EMPLOIS	•6,3 Mio emplois (salariés et non salariés)	•1, 2797 Mio emplois (90% d'emplois salariés) •48 470 emplois dans les complexes industrialo-portuaires (Rouen, Le Havre)
•DEMANDEURS D'EMPLOI (Cat. A,B,C)	•997 870 (31/12/2018)	•286 480
•RECHERCHE EFFECTIF	•162 050 (publique. privée)	•1,2 Mrd €-dépenses R&D (1,4 % du PIB)
•ETUDIANTS	•706 842	•104 500
•TAUX DE CHOMAGE	•7,6% (4 <sup>ième</sup> Tri. 2018)	•9% (3 <sup>ième</sup> Tri. 2018)
•ENTREPRISES	•1 092 900	•252 840
•DEFAILLANCES	•11 370	•2 400
•EMPLOIS CREEES	•6 303 (nouvelles implantation internationales)	•10e région (accueil d'invests étrangers créateurs d'emploi-2017)•34 projets (création ou sauvegarde : 2 180 emplois)•Hausse : 62%/2016
•CREATION D'ENTREPRISE	•178 500 (dont 49% micro-entrepreneurs)	•22 030 (taux de création : 11,4%) (6 650 de micro-entreprises)
•IMPORTATION	•148 Mrds €	•39 Mrds €
•POLES DE COMPETITIVITE (1)	•11 (en propre ou participe à :Astech; Cap digital Paris Region; Cosmetic Valley ; Elastopôle; Finance Innovation ; Medicen Paris Region ; Mov'eo; Nov@log; PICOM industries du commerce; Systematic Paris Region;Vitagora)	•7 pôles de compétitivité (en propre ou participe à : Astech ; Cosmetic Valley ; Hippolia; Images&Réseaux-TES; mov'eo; nov@log; Valorial)
•TOURISME (2017) (estimations)	•>81, 8 Mio. visites (Fréquentation : musés, monuments et sites touristiques) •Conso. touristique : 20, 839 Mrd €	•15,3 Mio de visites dans les sites et lieux de visite normands •Conso. touristique : 5,3 Mrd €(2014)
•CENTRES DE CONGRES, D'EXPO.	•700 000 m2 d'espaces d'exposition, •1 101 nbr de congrès	
<small>(1)« La répartition officielle des territoires d'intervention des 56 pôles de compétitivité ». Janvier 2019. 1<sup>er</sup> Ministre.. 05/02/2019. J-Y Péroudou (reprise des informations)</small>		

### A1.2/3-Tableau. Chiffres-clés des régions de l'Île-de-France et de la Normandie.

REGION	PIB (milliards d'€)	ECART / A IDF	POPULATION (millions)	PIB / HABITANT (euros)	ECART / A IDF
■ Ile-de-France (IDF)	669		12,200	54 836	
■ Normandie	90,3	7,4	3,3391	27 043	2
<small>J-Y Péroudou à partir : La Normandie en chiffres et cartes. Panorama économique 2018 ; Chiffres clés de la région Ile-de-France 2018.</small>					

### A1.2/4-Tableau. Convergence/Complémentarité/Spécialité appréciés par les filières.

SOURCES → INTITULE DES FILIERES (ordre alphabétique) ↓	■ <a href="https://investparisregion.eu/d/ecouvrier-lile-de-france/des-filieres-economiques-dexcellence">https://investparisregion.eu/d/ecouvrier-lile-de-france/des-filieres-economiques-dexcellence</a> (21/03/2019) - (1)	■ <a href="https://www.normandie.fr/filieres-dexcellence">https://www.normandie.fr/filieres-dexcellence</a> (21/03/2019)	CON VER GEN CE	COMP LEMEN TARITE	SPECIA LITE REGIO NALE
	FILIERES DE L'IDF & Pôles de compétitivité (2)	FILIERES DE LA NORMANDIE & Pôles de compétitivité			
■ <b>Aéronautique. Spatial. Défense</b>	■ <b>Aéronautique-spatial-défense</b> <a href="http://www.pole-astech.org">www.pole-astech.org</a>	■ <b>L'aéronautique et le spatial.</b> <a href="http://www.nae.fr/">www.nae.fr/</a> <a href="http://www.pole-astech.org">www.pole-astech.org</a>	✓	✓	
■ AGROALIMENTAIRE	■ Non citée <a href="http://www.vitagora.com">www.vitagora.com</a>	■ L'agro-alimentaire (secteur compétitif et diversifié.) <a href="http://www.area-normandie.fr/">www.area-normandie.fr/</a> <a href="http://www.pole-valorial.fr">www.pole-valorial.fr</a>		✓	✓
■ <b>Chimie. Pharmacie Cosmétique</b>	■ <b>Santé et Sciences du vivant.</b> <a href="http://www.cosmetic-valley.com">www.cosmetic-valley.com</a>	■ <b>Chimie-pharmacie-cosmétique.</b> <a href="http://www.cosmetic-valley.com">www.cosmetic-valley.com</a>	✓	✓	
■ CONSTRUCTION NAVALE. NAUTISME	■ Non citée	■ Construction navale. Nautisme <a href="http://www.normandie-maritime.fr/">www.normandie-maritime.fr/</a> (filière :11/2017)			✓
■ ECO ACTIVITES	■ Eco activités	■ Non citée			✓
■ ENERGIES	■ Non citée	■ Les énergies (secteur phare.) <a href="http://www.normandie-energies.com/">www.normandie-energies.com/</a>			✓
■ EQUINE	■ Non citée	■ La filière équine. <a href="https://pole-hippolia.org">https://pole-hippolia.org</a>			✓
■ EPV	■ Non citée	■ Filière(10/2017). <a href="http://arsen-normandie.com">://arsen-normandie.com</a> ■50 membres ■ EPV <a href="http://www.patrimoine-vivant.com/">www.patrimoine-vivant.com/</a>			✓
■ IMAGE ET MULTIMEDIA	■ Image et multimedia.	■ Non citée			✓
■ <b>Logistique</b>	■ <b>Logistique</b> <a href="http://www.noalog.eu">www.noalog.eu</a>	■ La <b>logistique.</b> <a href="http://www.logistique-seine-normandie.com">www.logistique-seine-normandie.com</a> <a href="http://www.noalog.eu">www.noalog.eu</a>	✓	✓	
■ <b>Mobilité. Transport.</b>	■ <b>Mobilité / Transport</b> <a href="https://pole-moveo.org">https://pole-moveo.org</a>	■ <b>L'automobile, moteur de l'industrie.</b> <a href="http://www.arianormandie.com/">www.arianormandie.com/</a> <a href="https://pole-moveo.org">https://pole-moveo.org</a>	✓	✓	
■ <b>Numérique</b>	■ <b>Technologies de L'Information et de La Communication.</b> <a href="http://www.capdigital.com">www.capdigital.com</a> <a href="https://systematic-paris-region.org">https://systematic-paris-region.org</a>	■ <b>Le numérique, une région labellisée French Tech.</b> <a href="http://www.normandigital.fr">www.normandigital.fr</a> <a href="http://www.nwx.fr">www.nwx.fr</a> <a href="http://www.numerique-in-normandie.com">www.numerique-in-normandie.com</a> <a href="http://www.pole-tes.com">www.pole-tes.com</a>	✓	✓	
■ SERVICES FINANCIERS	■ Services Financiers.	■ Non citée			✓

(1) site de : l'« Agence d'attractivité et de promotion internationale de la région Ile-de-France. »

(2) Spécifiques à la Région. Île-de-France : [www.elastopole.com](http://www.elastopole.com) (caoutchouc) ; <https://finance-innovation.org> ; [www.medicen.org](http://www.medicen.org) ; [www.picom.fr](http://www.picom.fr) (industries du commerce)

J-Y Pérodou à partir de : sites des régions ; répartition officielle des 56 pôles de compétitivité (01/2019).

### A1.2/5-Tableau. Filières d'excellence communes à l'ÎDF et la Normandie.

Les 5 filières d'excellence communes : Aéronautique-Spatial ; Chimie-Pharmacie-Cosmétique ; Mobilité-Transports ; Logistique ; Numérique.

Les 2 filières communes (encadré vert), logistique et numérique, présentes dans la thèse.

FILIERES (alpha)	ILE-DE-FRANCE	NORMANDIE
<p>■ <b>Aéronautique. Spatial. Défense</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪Aviation d'affaires : 90% effectif-FR</li> <li>▪Propulsion-Equipements : 60% effectif-FR</li> <li>▪Transport spatial : 50% effectif-FR</li> <li>▪128 formations supérieures</li> <li>▪Salons : Le Bourget (1<sup>er</sup> mondial), Eurosatory, Euronaval</li> <li>▪ASTech Paris Région : 345 membres (01/2019)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪21 000 Salariés</li> <li>▪154 Membres filière « Normandie aérospace »</li> <li>▪3 Mrds € CA</li> <li>Membre de <i>ASTech Paris Région</i></li> </ul>
<p>■ <b>Cosmétique</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪Emplois &gt; 16 000 (40% du secteur)</li> <li>▪Etbs-cosmétologie : 40% du secteur</li> <li>▪Parfumerie commerces de gros : 40% du secteur</li> <li>▪14 568 Mrds € CA (Export :55 %)</li> <li>▪Cosmetic Valley : 525 membres (01/2019).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪Membre de <i>Cosmetic Valley</i></li> <li>▪30 Mrds € CA</li> <li>▪2<sup>nd</sup> secteur exportateur (données 01/2018)</li> <li>▪16 000 salariés en Normandie (ODIN, 10/08/2019)</li> </ul>
<p>■ <b>LOGISTIQUE</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪Etbs : 58 583 (31/12/2016).</li> <li>▪Emploi : ~345 000 (Cf. tableau suivant)</li> <li>▪Aéroports internationaux : 3</li> <li>▪Gares de fret : 102 ▪Gares-TGV : 7</li> <li>▪Port fluvial européen (70 ports ; 10 plateformes multimodales).</li> <li>▪1<sup>ère</sup> plateforme logistique FR</li> <li>Membre de <i>Nov@log</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪Emploi : ~ 70 000 (Cf. tableau suivant)</li> <li>▪Espace PSN : axe fluvial vers l'IDF (2<sup>ème</sup> bassin de consommation d'Europe)</li> <li>▪8 ports maritimes, dont 2 Grands Ports</li> <li>▪LSN : 185 adhérents (12/09/2019)</li> <li>▪Nov@log : ~55 membres (Tableau de bord. Ed. 2016)</li> </ul>
<p>■ <b>Mobilité. Transport.</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪Entreprises &gt; 8 000</li> <li>▪Emplois &gt; 140 000 in 13 000 Etbs</li> <li>▪Chercheurs-R&amp;D : 17 500 pers. (78% FR), IFSTTAR, INRIA</li> <li>▪Formations &gt; 120</li> <li>▪Mondial de l'Automobile (depuis 1901).</li> <li>▪Membre de <i>Mov'eo</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪45 000 emplois</li> <li>▪1<sup>er</sup> employeur industriel (emplois ~ 25%).</li> <li>▪Filière : 85 entreprises : ~40% de la filière, 75% des effectifs.</li> <li>▪~70% de la R&amp;D nationale</li> <li>▪Mov'eo : 374 membres (01/2019).</li> </ul>
<p>■ <b>TECHNOLOGIES DE L'INFORMATION ET DE LA COMMUNICATION.</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪Etbs : 84 992 (31/12/2016)</li> <li>▪Emploi : 391 249</li> <li>▪Laboratoires publics et privés : 10 000 chercheurs</li> <li>▪Etbs d'enseignement supérieur : 70</li> <li>▪Systematic Paris Région: 900 membres (01/2019)</li> <li>▪Cap Digital Paris Région: 1070 membres (01/2019)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪Région labellisée French Tech.</li> <li>▪TES : ~ 150 adhérents</li> </ul>
Sources diverses (09/2019) : Régions ; filières ; INSEE ; chiffres clés 2019 Île-de-France et Normandie		
J-Y Péroudou		

### A1.2/6. Tableau. Filière d'excellence commune : la logistique.

Le mot logistique dans ce tableau est appréhendé comme un « *mot valise* » plus représentatif de l'économie des flux de la Vallée, que de celui du secteur logistique *stricto sensu*.

La diversité des sources, l'hétérogénéité temporelle des analyses et structurations des secteurs, attribuent aux valeurs celles de points de repère plus que de mesures.

	CHIFFRES CLES Vallée de la Seine	REGION ÎLE-DE-FRANCE MESURES	REGION NORMANDIE MESURES
LOGISTIQUE	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 162 700 (2016) (Périmètre 2013)</li> <li>▶ INSEE-Normandie Dossier (06/2018)-(2) •460 600</li> <li>▶ Atlas VDS (08/2019) •450 000 (+)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ CESER-ÎdF-17/09/2015 •~400 000 pers. (Transport-fret &amp; Log.)-(1)</li> <li>▶ Rapport-CR-IDF-« Stratégie régionale pour le fret et la logistique » (2018), « évaluation SDRIF 2013 » (2019) •~375 000 empl.</li> <li>▶ INSEE-Normandie Dossier (06/2018)-(2) •353 750</li> <li>▶ Chiffres clés de la région IdF2019 •357 453 (31/12/2016)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ INSEE-Normandie Dossier (06/2018)-(2) •106 850</li> <li>▶ Panorama économique 2019 •67 640 (T&amp;L 2018)</li> </ul>
RETENU (4)	•~450 000	•~360 000	•~90 000
SYSTEME PORTUAIRE	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ CDER-CCI Paris ÎdF (07/2017)-(3) •&gt;130 000 Empl. directs et indirects</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ CDER-CCI Paris ÎdF (07/2017)-(3) •dont 80 000 Emplois (ÎdF)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Panorama économique 2019-(3) •48 470 emplois (complexes industrialo-portuaires de Rouen, du Havre)</li> </ul>
RETENU (4)	•~>130 000	•~80 000	•~50 000
<b>(1)</b> Dans les entreprises de transport, de logistique et dans les entreprises productrices ou consommatrices des biens			
<b>(2)</b> Sources : INSEE, DADS 2014			
<b>(3)</b> « <i>Prise de position. Evolution de l'organisation des ports de l'axe Seine. Le point de vue des acteurs économiques franciliens</i> »			
<b>(4)</b> RETENU. Valeur : points de repère. Approximation raisonnée. Différence entre les dates des données utilisées et le millésime de la publication. Différentes statistiques mentionnent une réduction d'effectif.			
J-Y Péroudou			

**A1.2/7. Tableau. Contribution à l'emploi des investissements logistiques internationaux.**

Source1 : Économie générale / Investissements étrangers / Paris Région Entreprises / Chiffres-Clés de la Région Île-de-France 2019				
Nombre d'implantations d'entreprises internationales et d'emplois créés par type d'implantation en 2018				
409 implantations d'entreprises internationales (type d'implantation)	6 303 emplois créés	Contribution emploi par type d'implantation	Classement	
Centre de décision <b>(1)</b>	230	2 524	10,97	4
Services aux entreprises	62	1 275	<b>20,56</b>	
R&D, Ingénierie, Design <b>(1)</b>	47	1 116	<b>23,74</b>	2
Services aux particuliers	26	588	<b>22,62</b>	
Production / Réalisation	26	458	17,62	3
Point de vente	12	72	6,00	5
<b>Logistique <b>(2)</b></b>	<b>6</b>	<b>270</b>	<b>45,00</b>	<b>1</b>
Totaux/type	409	6 303		
<p><b>(1)</b> Source2: tableau de bord de l'attractivité de la France, Ed. 2019. <b>1) Extrait.</b> « Ces activités [centres R&amp;D, sièges sociaux des groupes internationaux] ne sont pas les implantations les plus créatrices d'emploi. » <b>2) Les secteurs production et logistique</b> placent la France en tête des décisions d'implantation des firmes multinationales en 2018 (Fig. 9, en part du marché européen)</p>				
<p><b>(2) La contribution emploi des implantations logistiques est très largement supérieure : 2 fois celle des 3 types classés en N°2</b></p>				

### **A1.3-POSITIONNEMENTS/APPROPRIATIONS : DU PROJET, DES ACTEURS. RELEVÉS DE L'ÉVOLUTION.**

Les évolutions d'autorités politiques, de dirigeants économiques, sont appréhendées, sur la période 2007/2019, à partir d'une part de leurs expressions publiques par un relevé d'analyses, de traductions par les médias généralistes et/ou spécialisés, par les lettres d'information d'organisations professionnelles (cf. bibliographie-media) ; et, d'autre part à partir de rapports et documents publics (cf. bibliographie-rapports et documents). Ces derniers proviennent d'interventions/publications :

- **d'experts** (A. Grumbach & Associés, agences d'urbanisme, universitaires) ;
- **des acteurs institutionnels** : politiques (Gouvernement ; CGDVS ; grands élus des : régions, mairies, départements) ;
- **de la haute administration** (DIDVS, préfectures-régions.gouv) ;
- **d'acteurs économiques** (réseaux consulaires, acteurs économiques d'Etat, services techniques de l'Etat) ;
- **des instances représentatives de la société civile** (CESER, ÎdF et Normandie).

L'envergure du projet, l'initialisation des dynamiques par le pouvoir politique de plus haut niveau conduisent à présenter les évolutions de l'idée, des débats successifs, des relations entre les pouvoirs normands et la position des élus franciliens, celles avec le gouvernement central, selon les alternances politiques présidentielles. Les matériaux (expressions/documents) relevés sont présentés par ordre chronologique selon ces alternances.

Les informations analysées dans les tableaux ci-après proviennent des médias suivants (liste non exhaustive) : acteurspublics ; actu-environnement ; actu.fr (76actu) ; actu-transport-logistique ; afcan.org ; filfax ; La Croix ; L'Antenne ; lasociétédugrandparis ; Le Figaro ; Le journal de la Marine Marchande ; Le journal des entreprises ; Le journal du Grand Paris ; Les échos ; l'Express ; Le Monde ; Le Moniteur ; Libération ; La Tribune ; Le Point ; L'Usine nouvelle ; maire-info ; Mer et marine ; normandinamik ; normandie-actu ; normandieXXL ; n-pi.fr ; Ouest-France ; Paris-Normandie ; Ports et corridors ; scnf-réseau.com ; wk-transport-logistique ; etc.

### A1.3/1-Tableaux. Messages publics. Présidence N. Sarkozy. Période 2007/2012

N. SARKOSY, 16/05/2007,15/05/2012, ou la résurgence de l'aménagement de la Vallée.

2007

■ **Président de la République, Cité de l'architecture et du patrimoine, 17/09/2007**

• « travailler sur un diagnostic prospectif, urbanistique et paysager, sur le grand Paris à l'horizon de vingt, trente voire quarante ans. »

2009

■ **A. Grumbach, Seine Métropole, 02/2009, (182 p.)**

- « Dès que les coopérations au sein de Seine Métropole se substitueront à cette mosaïque administrative, ... »
- « trouver les formes d'association et de fusion des ports de Paris, de Rouen et du Havre dans une seule institution. » (2 occurrences)
- « la coordination portuaire doit être traitée : Là encore à défaut d'une fusion des 3 « Grands Ports » existants, une coordination serait à formaliser entre eux, sans manquer d'y associer VNF, compte tenu des enjeux du Canal Nord- Europe ; Mais dans ce domaine tout particulièrement, la création à l'initiative de l'état d'un Grand Port unique (Port Seine-Manche ?), aurait une valeur symbolique et pratique majeure. »
- **Enjeux globaux (occurrences) : écologique (31) ; environnement (28) ; climat (20) ;** écologie (16) ; développement durable (15).

■ **Président de la République, Cité de l'architecture et du patrimoine, 29/04/2009.**

- Le Grand Paris va « bien au-delà des limites de l'Île-de-France »-« Pour rester au premier rang » des capitales mondiales, « il faut voir loin, il faut voir grand »
- Faire « enfin le choix stratégique que nous dicte la géographie : Le Havre, c'est le port du Grand Paris et la Seine est l'axe nourricier autour duquel la métropole a vocation à s'ordonner »
- « Avec la décision de réaliser le canal Seine-Nord inscrite dans le Grenelle de l'environnement, le bassin de la Seine sera désenclavé dès 2015. La grande vitesse sur l'axe Le Havre-Paris, qui mettra Le Havre à une heure de Paris, et le développement d'un grand port de transformation à Achères (Yvelines) à l'embranchement du réseau fluvial Nord Europe et de la Seine s'impose logiquement. Pour tirer le centre de gravité de l'économie ouest européenne vers le sud, nous voilà obligés de penser le développement de la métropole du Grand Paris sur la grande échelle de la vallée de la Seine jusqu'à la mer et d'inverser les flux d'échanges vers l'Europe du Nord. »
- «mettre Le Havre à une heure de Paris" grâce un train à grande vitesse.

■ **A. Grumbach, CESER,HN,14/05/2009**

- Grand Paris : Métropole maritime • Le Havre, port de Paris
- Dissymétrie économique (« L'identité normande n'étant pas significative sur le plan économique »)

■ **Président de la République, Le Havre, 16/07/2009**

- « Je suis venu aujourd'hui au Havre réparer un oubli historique. L'oubli trop long qu'a fait la France de sa vocation maritime (...) Nous pouvons et nous devons faire du Grand Paris une véritable métropole maritime. Pour cela, nous devons tisser un lien nouveau à travers cette magnifique vallée de la Seine, entre une vieille capitale fluviale, Paris, dont le blason ne porte pas une nef par hasard, et ses deux ports traditionnels que sont Rouen et Le Havre. »
- « Je suis venu vous dire que la France doit cesser d'ignorer le formidable destin maritime qui doit être le sien (...) nous devons reconstruire une politique et une ambition maritimes pour la France »

■ **DG du port du Havre, Automne 2009**

- « Un porte-conteneurs peut passer la douane en moins de huit minutes »
- « "Le Havre, port du Grand Paris" est évidente. Il est extrêmement positif d'être associé à la capitale comme sa porte d'entrée maritime. Cela facilite les premiers contacts et les relations professionnelles à l'international. Une meilleure connaissance de cette position idéale peut favoriser le développement ou de nouvelles implantations logistiques par exemple. »

J-Y Péroudou. Sources multiples

2009 (SUITE)

■ **Secrétaire d'Etat aux Transports, Automne 2009**

- Comité coordonné (ports) • Comité de pilotage (LNPN) • OFP, Serqueux-Gisors

■ **A. Grumbach, Automne 2009**

- « La vallée de la Seine offre l'opportunité d'un développement métropolitain linéaire et multipolaire, associé à des espaces naturels d'une qualité exceptionnelle. L'opposition ville-nature est en passe d'être révolue. »
- Transport fluvial (« indispensable au développement de l'économie et au développement durable ».)
- La Seine constitue : « un élément de possible identification pour tous les habitants du Grand Paris (Rouennais, Parisiens, Havrais). Une identification importante pour partager et mener à bien des objectifs communs, en surmontant les discordances politiques »

■ **Maire du Havre, Automne 2009**

- Le Havre ne peut être « la station-service portuaire de Paris »
- « Le Havre traite 60 % des conteneurs en France, 60 % des marchandises conteneurisées arrivant en Ile-de-France proviennent d'Anvers, de Barcelone, de Rotterdam... Il y a des parts de marché à prendre »
- « Avec l'arrivée du TGV depuis Roissy, via la Défense, nous pourrions accueillir, projette-t-il, des sièges sociaux de grandes entreprises de logistique, de la recherche, des universitaires. »

2010

■ **Président SNCF (Le Havre, Seine d'Avenir, 10/05/2010)**

- Son entreprise « avait une "dette" envers la Normandie qu'il convenait de "réparer". »

2011

■ **Doctorante, Verdol M., Paris-Sorbonne, 01&02/2011, Population&Avenir, « Le Grand Paris et ses ouvertures portuaires », 6 p.**

- **Enjeux globaux (occurrences) : environnement (4) ; développement durable (4) ; écologique (1) ; climat (1) ; écologie (0).**

■ **Ministre de l'Aménagement du Territoire, Elu normand (Rouen, Axe Seine, Acte II, 23/05/2011)**

- Bases des coopérations entre les régions « Nous avons vocation à développer économiquement, socialement, culturellement, industriellement la Normandie avec la Région parisienne ; pas sous l'autorité de la Région parisienne, pas dans la dépendance de la Région parisienne. Normandie et Région parisienne doivent travailler main dans la main sur un pied d'égalité et de complémentarité »

■ **Création du CGDVS, 24/05/2011**

- Reconnaissance d'une initiative locale de 1<sup>er</sup> ordre, de la volonté, de la capacité collective des grands élus du Havre, de Rouen et de Paris, des territoires de l'axe Seine de parler d'une même voix et d'agir de concert.
- Responsabilité confiée en cohérence avec « Le Havre, port du Grand Paris », à A. Rufenacht, maire du Havre.
- Initialisation de la conception de l'aménagement de la VDS (dynamiques décrites dans le premier chapitre).

■ **Lancement du débat public sur la LNPN, 09/2011**

■ **Expressions de personnalités du Havre, veille du point d'étape du CGDVS, 22/09/2011**

- **Maire du Havre :** « Surtout, il ne faudrait pas réduire cette affaire à une aventure havraise. »
- **Député communiste, Le Havre :** « Ce projet concerne toute la Normandie ! »
- **Président de l'UMEP :** « Notre port n'a pas la place qui devrait être la sienne »
- **Président de la CCI, Le Havre :** « Une façade maritime rime avec des flux de marchandises, financiers et d'informations. Autant d'éléments qui font aujourd'hui la force économique d'une zone »

■ **Remise du rapport du CGDVS au 1<sup>er</sup> ministre, 02/2012, (99 p.)**

- **Enjeux globaux (occurrences) : environnement (28) ; développement durable (14) ; écologique (6) ; écologie (5) ; climat (1).**

■ **Décret n° 2012-420 instituant une conférence pour le développement de la vallée de la Seine, 29/03/2012**

J-Y Pérodou. Sources multiples.

### A1.3/2-Tableaux. Messages publics. Présidence F. Hollande. Période 2012/2017.

#### F. HOLLANDE, 15/05/2012, 14/05/2017, ou le pilotage du développement-aménagement de la VDS par l'Etat 2012 à 2013

<p>■ <b>Ministre en charge du dossier, 26/06/2012</b> • « la vision de certains de ses prédécesseurs dans ce domaine n'était plus d'actualité » • « la question prioritaire de la compétition entre métropoles, fondement de la démarche Sarkozy-Grumbach, n'était désormais plus prise en compte »</p>
■ <b>1<sup>er</sup> ministre, 13/11/2012</b> , • met fin à la fonction du Commissaire (sans dissolution du commissariat).
■ <b>Coopération des agences d'urbanisme de la Vallée, 11/2012</b> , Axe Seine, une vision partagée
■ <b>Grand réseau de recherche Transport et Logistique Technologies de l'Information. Chaire ISEL Performance logistique, Levêque L., 13&amp;15/11/2012</b> , « Attractivité des ports et organisation spatiale : exemple de l'axe Seine »
• <b>Enjeux globaux (occurrences)</b> : environnement (1), usage générique ; écologique (0) ; climat (0) ; écologie (0) ; développement durable (0).
■ <b>HAROPA, début/2013</b> , • opérationnel (DIDVS, Annales des Mines - Réalités industrielles, 11/2015)
■ <b>DIRECCTE-ÎdF<sup>1</sup>, 03/04/2013</b> , « La filière "Transport-Logistique" un enjeu stratégique pour l'Île de France »
• « lien privilégié entre la façade maritime du Port du Havre et le Nord de la France [...] de l'Europe »
• « dans la thématique plus générale de développement de la VDS. »
• Le GIE HAROPA, « participe à la création de valeur d'un nouveau territoire unifié par l'Axe Seine », « corridor économique. »
• <b>Enjeux globaux (occurrences)</b> : environnement (18) ; développement durable (10) ; écologique (9), référence à transport (technologie, véhicule électrique) ; climat (1) « le réchauffement climatique place la filière "Transport-Logistique" en paramètre incontournable du développement durable. » ; écologie (1), référence au ministère.
■ <b>DIDVS, 22/04/2013</b> , création par le Gouvernement de la :
• « Délégation interministérielle au Développement de la Vallée de la Seine »
■ <b>E. Philippe, 24/05/2013, (Les Echos)</b> • « dimension maritime au projet du Grand Paris. »
■ <b>Guermond Y., Brennetot A., Bussi M., 01/12/2013, (Métropoles)</b> , « Le Grand Paris et l'axe Seine. L'aménagement métropolitain à l'âge de la concurrence néolibérale »
• Analyse de 336 relevés d'expressions publiques sur la période de juin 2008 à juillet 2011.
• <b>Enjeux globaux (occurrences)</b> : environnement (10) ; écologique (2) ; développement durable (1) ; écologie (1) ; climat (0).
<b>2014</b>
■ <b>France Stratégie, CGI, CGEDD, 16/09/2014</b> , colloque (actes) : l'évaluation socioéconomique des projets de transport
■ <b>Agences d'urbanisme, 17/11/2014</b> • Charte de coopération des agences d'urbanisme de la Vallée
<b>2015</b>
■ <b>DIDVS, 16/01/2015, Caen</b> , présentation du schéma stratégique 2030 de développement de la VDS, (socle du futur CAPIER-VDS), à l'assemblée plénière-VDS (Départements, Agglomérations, Villes, CCI, CR d'Agriculture, CESER, rectorats, GPM...).
• « le schéma stratégique s'affirme comme un outil de cohérence d'ensemble des initiatives interrégionales, régionales et locales et non comme une fusion artificielle dans un espace indifférencié. »
• <b>Enjeux globaux (occurrences)</b> : écologique (39) ; environnement (24) ; développement durable (13) ; climat (5) ; écologie (3), 1 occurrence utile.
■ <b>Pdt CCI-Seine Estuaire, 06/02/2015</b>
• « Ce mode collaboratif découlera de la construction de l'axe Seine. Il n'y aura pas de place pour des querelles de clocher. »
■ <b>E. Philippe, 16/03/2015, (Tribune, Les échos)</b>
• opposition au CSNE, soutien à la rocade ferroviaire (NE) de contournement de Paris.
J-Y Péroudou. Sources multiples

<sup>1</sup> Sans toutefois faire référence aux dynamiques « Seine d'avenir », « axe Seine, Acte II », ni à l'intensité des mobilisations (Versailles) et travaux produits sur ce thème ainsi qu'à ceux du CGDVS.

**F. Hollande, 15/05/2012, 14/05/2017, ou le pilotage du développement-aménagement de la VDS par l'Etat 2015 (suite)**

<p>■ <b>Conférence nationale sur la logistique, 03/2015</b>, « La logistique en France. État des lieux et pistes de progrès »</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rapport du comité scientifique présidé par M. Savy. • Synthèse de différents positionnements : académiques, administrations d'Etat, acteurs économiques, acteurs socio-professionnels, etc.</li> <li>• <b>Enjeux globaux (occurrences) : environnement (90) ; développement durable (11)</b>, en référence à l'énergie ; climat (8), en référence à changement, risques ; écologie (6) ; écologique (0).</li> </ul>
<p>■ <b>1<sup>er</sup> semestre 2015</b>, • 5 relevés medias (prof., régional, national) d'opposition havraise au CSNE, préférence à la chatière, aux investissements ferroviaires, à l'axe fluvial Seine.</p>
<p>■ <b>Signature du CPIER Vallée de la Seine, Rouen, 25/06/2015</b> (dans ce premier CPIER Vallée de la Seine...)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Déclaration environnementale (3 p.). • <b>Enjeux globaux (occurrences) : environnement (32) ; développement durable (3) ; écologique (1) ; climat (0) ; écologie (0).</b></li> </ul>
<p>■ <b>Commission européenne, 07/2015</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La Commission EU participe au financement du CSNE (projet structurant) « au titre du mécanisme pour l'interconnexion en Europe » (MIE).</li> </ul>
<p>■ <b>CESER-ÎdF, 17/09/2015</b>, « Les activités de transport de fret et de logistique en Ile-de-France. Un atout pour l'attractivité de la Région »</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Enjeux globaux (occurrences) : environnement (48) ; écologique (2) ; développement durable (2) ; climat (1) ; écologie (0).</b></li> </ul>
<p>■ <b>HAROPA, 09/2015</b> • relance du Conseil de coordination interportuaire (DIDVS, Annales des Mines - Réalités industrielles, 11/2015)</p>
<p>■ <b>A. Grumbach, 03/12/2015</b>, (tribune) : • « La région capitale résultant de la fusion des régions Ile de France et des deux Normandie réunies acquerrait une dimension de mégapole mondiale. » • « Sans une représentation partagée, les habitants n'habitent que leur espace de vie quotidienne, [...]. La grande échelle leur échappe. L'identité géographique de la Seine associée à un plan de synthèse des transports de collectifs constitue l'une des réponses à notre interrogation. »</p>
<p><b>2016</b></p>
<p>■ <b>VP transports Région Normandie, 21/01/2016</b>, « Des travaux doivent éviter le demi-tour pour les trains » et difficultés d'acceptation locale.</p>
<p>■ <b>FCPAS, 21/04/2016</b>,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Création de la Fédération des Communautés Portuaires de l'Axe Seine (Le Havre, Rouen, Gennevilliers, Paris)</li> </ul>
<p>■ <b>Politique : DIDVS et Grands Elus, 03/2016</b> • Lancement de « Réinventer la Seine ».</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• H. Morin propose une démarche commune Îdf-Normandie car la VDS « sept après son lancement, en panne »</li> </ul>
<p>■ <b>Création de l'ADAS, 06/2016</b>, Association des Départements de l'Axe Seine</p>
<p>■ <b>Création de l'ADAPFER (27), 06/2016</b>, Association de Défense des Agriculteurs, Propriétaires Fonciers et de la Ruralité. Regroupe : des agriculteurs, des exploitants agricoles, des particuliers, des élus. Préférence à l'amélioration de l'existant plus qu'à la LNPN. Principaux arguments : consommation de terres agricoles (450 ha. Entre Mante-la-Jolie et Evreux) ; environnement (déplacements des animaux) ; qualité de vie des habitants (dégradation des paysages) ; économie résidentielle (effondrement du marché immobilier).</p>
<p>■ <b>Rapport parlementaire, Fourneyron-Revêt, 07/2016</b>, « Attractivité des ports maritimes de l'axe Seine »</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• « contribuer à préciser la vision à plus long terme du développement économique et logistique de l'axe Seine, de façon à préparer dès à présent les organisations et investissements qui prendront le relais des réalisations actuelles dès après 2020, dans le cadre de la prochaine génération de contractualisation. » ; « La logistique, qui a longtemps été un élément mineur de la stratégie industrielle et commerciale, est passée au premier plan dans le cadre de la mondialisation. Le port n'est plus le seul critère de choix en la matière [...] La vallée de la Seine doit s'imposer comme référence en particulier vis-à-vis de ses atouts sur le plan du développement durable en valorisant son lien avec le fleuve etc. » Rapport bien accueilli par les acteurs économiques.</li> <li>• <b>Enjeux globaux (occurrences) : environnement (5) ; développement durable (3)</b>, via le fleuve ; écologique (0) ; climat (0) ; écologie (0).</li> <li>• <b>Le Président de l'UMPEP</b> suggère l'organisation portuaire de la VDS « en une seule entité juridique et un seul port »</li> </ul>
<p>J-Y Pérodou. Sources multiples</p>

**F. Hollande, 15/05/2012, 14/05/2017, ou le pilotage du développement-aménagement de la VDS par l'Etat 2016 (suite)**

<p>■ <b>2016</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 4 relevés médias : financement du CSNE ; évolutions (acceptation-résignation) des positions normandes ;</li> <li>• 1 relevé sur Serqueux-Gisors.</li> </ul>
<p>■ <b>A. Juppé, 10/2016, • « Le développement du port du Havre et le canal peuvent être complémentaires »</b></p>
<p>■ <b>Opposition sociale à la LNPN, tracé Rouen-Yvetot, 24/11/2016</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Souhait de l'emprunt par la LNPN de l'actuel tronçon modernisé. Refus de la solution Rouen-Yvetot envisagée.</li> <li>• Pétition adressée au PDG de la SNCF.</li> </ul>
<p>■ <b>1ièmes rencontres normandes du développement durable, 07/12/2016</b></p>
<p>■ <b>Coopération Normandie-ÎdF, 12/01/2017, Gaillon</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>V. Péresse</b> : « une ambition commune » ; « il n'y a de grande capitale sans port et celui de Paris c'est Le Havre »</li> <li>• <b>H. Morin</b> : « nous marcherons main dans la main » ; « en travaillant conjointement » ; « Imaginez la création d'un port unique » ; « nous saurons attirer les crédits européens qui financeront ces projets audacieux »</li> <li>• <b>Enjeux globaux (occurrences) : développement (15), dont 1 durable ; écologique (4) ; environnement (1) ; climat (0); écologie (0).</b></li> </ul>
<p>■ <b>Rapport de la Cour des Comptes, 31/01/2017, « Le bilan de la réforme des grands ports maritimes : une mise en œuvre inégale, des effets modestes, une attractivité insuffisante »</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Enjeux globaux (occurrences) : environnement (12) ; développement durable (3) dont 1 en référence aux coûts de dragage ; climat (2); écologique (0) ; écologie (0).</b></li> </ul>
<p>■ <b>CESER Normandie, 03/2017, Pacte « Normandie – Grand Paris – Vallée de Seine ».</b> Rassemblement de 46 organisations<sup>2</sup>, malgré leurs différences.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Président du CESER Normandie</b>, permanence des attentes (depuis 2009-2012) : « "Cela fait longtemps que la société civile normande et francilienne est mobilisée sur ce sujet, mais nous restons sur notre faim quant à la mobilisation de l'Etat; les actes ne sont pas à la hauteur des mots »</li> <li>• <b>Président du Medef Rouen Métropole</b> : besoin d'un portage politique dont "l'influence d'un élu de poids" est nécessaire pour dynamiser un projet de cette envergure.</li> <li>• <b>Président du CESER Normandie</b> : envisage de se rapprocher de son homologue francilien</li> <li>• <b>Dirigeant de la CGME</b> : préparation d'« un partenariat avec l'Île de France, car il faut que les Parisiens comprennent les enjeux, »</li> <li>• <b>Fondateur de la filière LSN</b> : soulève l'enjeu de la transformation des atouts de la Basse-Seine en atouts franciliens.</li> <li>• <b>Association normandieXXL</b> : relaie les positions de grands acteurs politiques et économiques normands : A. Rufenacht, MEDEF-Rouen et la nécessité d'un portage politique ; l'accord conditionnel du représentant de LSN sur le sujet sensible du CSNE « on n'est pas contre mais il y a des conditions à son acceptabilité. »</li> <li>• <b>Enjeux globaux (occurrences) : environnement (2) ; développement durable (0) ; climat (0); écologique (0) ; écologie (0)</b></li> </ul>
<p>■ <b>CR-ÎdF, 03/2017, Région-ÎdF participe au financement du CSNE (110 Mio €)</b></p>
<p>J-Y Pérodou. Sources multiples</p>

<sup>2</sup> **Liste des signataires:** FFP Normandie, Rouen Normandy Invest, LSN, FRTP Normandie, CJD Normandie, Club Normandie Pionnières, Energies Normandie, UPR, IDIT, Union des Usagers du Paris-Cherbourg, Université du Havre, Pôle Mov'eo, Medef Normandie, Fédération départementale de la pêche de Seine-Maritime, Fédération des acteurs de la solidarité en Normandie, CPME Normandie, SEINORMIGR, CIDFF Manche, CFDT Basse-Normandie, Association pour la promotion de la LNPN, UFC Rouen, Associations et Territoires, Club Elan Normandie, JCI Normandie, CRITT, UPA Normandie, Normandie Université, Union régionale des SCOP-Ouest, Entreprenariat au Féminin, CGT Normandie, CROS Basse-Normandie, Pôle Hippolia, Confédération Française des retraités-délégation Normandie, Pôle Nucleopolis, UNSA Normandie, UIC Normandie, PSN, CCI Normandie, FSU Normandie, CFE-CGC, UFIP Normandie, Chambre des Métiers de Normandie, CRESS Normandie, CFDT de Haute-Normandie, Normandie AéroEspace, CESER Normandie.

### A1.3/3-Tableaux. Messages publics. Présidence E. Macron. Période 2017/2019.

#### E. MACRON, 14/05/2017, OU la confirmation des engagements de l'Etat et de la priorité à l'économie des flux 2017

<p>■ <b>Création d'une représentation auprès de la Commission, 27/06/2017</b>, signature multi-partite (Région Normandie ; Métropole Rouen Normandie ; Communauté urbaine Caen la mer ; Communauté de l'Agglomération Havraise ; Communauté d'Universités et Etablissements Normandie Université ; HAROPA, DG-GPMH ; UMEP et FCPAS ; Chambre régionale d'Agriculture ; CCI Normandie ; MEDEF Normandie). Représentation opérationnelle en 09/2017. Bureaux partagés avec l'Île-de-France.</p>
<p>■ <b>Serqueux-Gisors, 27/06/2017</b>, point sur le financement des travaux</p>
<p>■ <b>Décret présidentiel, 29/06/2017</b> : confirme la DIDVS, le préfet F. Philizot</p> <p>■ <b>Services du 1ier ministre</b> : poursuite du « Schéma stratégique Vallée de Seine » (06/2017).</p> <p>■ <b>Discours du président de la République, Rennes, 01/07/2017</b></p> <p>• « Le rêve des cinq prochaines années ne doit pas être un nouveau grand projet. Nous avons vécu dans le secteur sur beaucoup de mensonges. La réponse aux défis de notre territoire n'est pas aujourd'hui d'aller promettre des TGV à tous les chefs-lieux des départements de France. » « Il faut concentrer ses investissements sur la rénovation des réseaux existants » ; « L'État ne prendra plus de nouveaux engagements, ne lancera pas de nouveaux grands chantiers ».</p> <p>• <b>Décision gouvernementale</b> : « pause » (infrastructures de transports, 07/2017)</p>
<p>■ <b>Intervention, 17/07/2017</b>, Sénat, du <b>Président de la République : Conférence nationale des territoires.</b></p> <p>• <b>Inquiétudes</b> du Président du Conseil départemental du Calvados, 02/10/2017 : « Déjà le clap de fin pour la Normandie ? »</p>
<p>■ <b>Etude ministérielle et collectivité territoriale (HdF), 12/09/2017</b> : financement du CSNE ; rappel de la « pause » de 07/2019 demandée par la Président de la République.</p>
<p>■ <b>Financement du contournement Est de Rouen, 13/09/2017.</b> Europe, Etat, Normandie, Seine Maritime, Rouen</p> <p>■ <b>Assises de la mobilité, 20/09/2017</b>, étude par le gouvernement de la régionalisation du CSNE</p>
<p>■ <b>UPR, Propeller Club, 22/09/2017</b> • « Nos Grands Ports maritimes sont dirigés par des instances où le privé est quasiment absent [...] les collectivités régionales sont peu impliquées même quand elle souhaiterait le contraire comme cela semble le cas pour Hervé Morin, président du conseil régional de Normandie.[...] Les pays nord-européens, l'Espagne ou l'Italie associent davantage les acteurs économiques et commerciaux à la gouvernance de leurs ports. »</p>
<p>■ <b>Prise de position du Président des HdF pour le CSNE, 29/09/2017</b>, « Le hub logistique du Nord-Ouest de l'Europe »</p>
<p>■ <b>Rapport, CDER -CCI Paris ÎdF, 25/10/2017.</b> Lignes de force :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Soutien à la gouvernance étatique de la Vallée (DIDVS)</li> <li>• Renforcer les coopérations interportuaires</li> <li>• Accroître la présence des acteurs éco. et des régions dans les instances de décision des ports</li> <li>• Confirmation de la présence de l'Etat dans le pilotage stratégique des ports</li> <li>• Besoins en investissements dans les infrastructures de transport.</li> <li>• Soutien au transport fluvial.</li> <li>• <b>Enjeux globaux (occurrences)</b> : développement durable (1), non significatif ; environnement (0) ; climat (0) ; écologique (0) ; écologie (0)</li> </ul>
<p>■ <b>Avis du CESER-Normandie, 16/11/2017</b> (suite à l'accord-Gaillon, 12/01/2017).</p> <p>• Le CESER : « écarte actuellement l'idée d'une fusion des trois ports mais considère que le GIE n'est plus la formule juridique adéquate » ; propose une transformation des ports « en entreprises publiques, dont l'actionariat serait partagé entre les collectivités publiques concernées (majoritaires) et l'Etat (minoritaire). »</p>
<p>■ <b>Rapport du CESER-Normandie, 21/11/2017</b>, « Ports de la Vallée de la Seine, mettre la gouvernance au service de la performance »</p> <p>• <b>Enjeux globaux (occurrences)</b> : environnement (49) ; développement durable (7), dont 1 en référence à la mission des ports ; écologique (3) dont 2 en référence à l'estuaire ; climat (2) ; écologie (2)</p>
<p>■ <b>Assises de la mer, 21-22/11/2017, Le Havre, éléments du discours du Premier ministre</b> :</p> <p>• 3 systèmes portuaires ont un intérêt européen et international et doivent demeurer dans le giron de l'Etat : les ports de l'axe Seine, Le Havre, Rouen et Paris, le GP de Marseille, le GP de Dunkerque, • 1 seul port sur l'axe Seine (de la digue Sud du port du Havre, au Pont-Neuf à Paris), avec un pilotage plus unifié. • Lancement par le 1<sup>er</sup> ministre de 3 missions sur la gouvernance des ports</p>
<p>J-Y Péroudou. Sources multiples</p>

**E. Macron, 14/05/2017, ou la confirmation des engagements de l'Etat et de la priorité à l'économie des flux 2017 (suite)**

<p>■ <b>Diffusion, 22/11/2017, par les 3 Cese (HdF ; ÎdF ; Normandie) d'un document commun, unique :</b></p> <p>• « Dans leur texte commun, les représentants de la société civile des Hauts-de-France, d'Ile de France et de Normandie, attirent l'attention de l'Etat sur les conséquences pour la France et leurs régions d'une éventuelle remise en cause du projet Canal Seine-Nord Europe. <b>Ils insistent aussi fortement sur les investissements indispensables pour mettre à niveau la Seine</b> (accès fluviaux de Port 2000, rénovation des barrages et des écluses...) <b>et l'Oise</b> (projet MAGEO) <b>avant la mise en service du CSNE.</b> Les 3 Cese affichent leur ambition forte et commune pour que l'arrivée de cette nouvelle infrastructure fluviale et la modernisation de l'axe Seine soient <b>l'opportunité de construire un espace de fret fluvial et de logistique coordonné et complémentaire d'envergure européenne</b> au sein des 3 régions des Hauts-de-France, d'Ile-de-France et de Normandie. »</p>
<p>■ <b>Rapport du CESER ÎdF, 13/12/2017, « La régionalisation et la fusion du port autonome de Paris et des ports maritimes séquanais : opportunités pour le développement de l'Axe Seine ? »</b> <b>Éléments :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• « <b>idée de régionalisation des grands ports séquanais :</b> [...] un tel acte de décentralisation devrait obligatoirement résulter de nouvelles dispositions législatives »</li><li>• « <b>idée de fusion des ports du Havre, de Rouen et de Paris :</b> [...] devrait [...] être précédée par la définition d'une stratégie commune de développement de l'Axe Seine »</li><li>• « à côté des idées de régionalisation et de fusion des ports [...], d'autres voies et solutions plus souples méritent d'être étudiées [...] en associant tous les acteurs concernés, publics et privés, au processus de décisions, [...] »</li><li>• <b>Enjeux globaux (occurrences): environnement (29) ; écologique (3) ; développement durable (2) ;</b> écologie (1), urbaine ; climat (0).</li></ul>
<p>■ <b>Avis du CESER ÎdF, 13/12/2017,</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• « <b>Article 2. renforcer une coopération interrégionale</b> [...] y compris à l'échelle du « Bassin parisien » et des régions qui le composent. »</li><li>• « <b>Article 5.</b> le Cese se montre-t-il plus que réservé sur l'idée d'une fusion des trois ports »</li><li>• « <b>Article 9 :</b> Le Cese insiste par ailleurs sur le rôle et la place particulière de la Région Capitale [...] la prise en compte de sa situation géographique centrale et de la mise en œuvre d'une politique de développement et d'aménagement « poly axiale ». [...] tout en reconnaissant <b>la nécessité d'un partenariat naturel et resserré entre l'Ile-de-France et la Normandie autour de l'Axe Seine en aval de Paris,</b> préconise l'établissement ou l'approfondissement de <b>coopérations interrégionales plus larges [...] en amont de Paris avec la Région Grand Est [...] avec la Région des Hauts-de-France.</b> »</li><li>• « <b>Article 10 :</b> Le Cese réaffirme ainsi que l'échelle pertinente pour la définition d'une stratégie porteuse de développement pour l'Ile-de-France et l'Axe Seine solidairement est celle du Bassin Parisien aménagé »</li><li>• « [...] lignes directrices recommandées : concentrer les flux de marchandises intra ou bi-régionaux entre [l'ÎdF et] <b>la Normandie et de ses ports maritimes d'abord sur le mode fluvial / contourner l'Axe Seine,</b> [...] pour les origines ou destinations, hors les ports du Havre et de Rouen, sont extérieurs aux deux régions. / anticiper [...] la montée en puissance des trafics ferroviaires des « routes de la soie »</li><li>• « <b>Article 11 :</b> le Cese juge-t-il l'idée de <b>régionalisation des ports du Havre, de Rouen et de Paris comme aujourd'hui inappropriée</b> »</li><li>• « <b>Article 12 :</b> Le Cese réitère avec insistance ses appels à une coopération interrégionale renforcée »</li><li>• « <b>Article 13 :</b> <b>Le Cese considère comme opportun de conserver la fonction et la mission actuelles du Délégué interministériel au développement de la Vallée de la Seine</b> »</li><li>• « <b>Article 16 :</b> Le Cese suggère, [...] la création d'une entité juridique de tête, holding ou entreprise publique faîtière, et la transformation des trois ports actuels en filiales de l'entité précitée. »</li><li>• « <b>Article 17 :</b> préconise à la fois : le maintien du statut d'EPIC d'Etat tant pour l'entité de tête qu'il suggère de créer que pour les trois ports devenus ses filiales ; / la présence au sein du Conseil de surveillance de l'entité de tête d'un représentant de chacune des Régions Ile-de-France et Normandie, des trois présidents des Conseils de surveillance et d'administration des filiales, ainsi que des acteurs économiques et sociaux impliqués dans les problématiques de transport et de logistique de l'Axe Seine ; / le choix par l'Etat du Président du Directoire de l'entité de tête après consultation des présidents des deux Régions Ile-de-France et Normandie ».</li><li>• <b>Enjeux globaux (occurrences): environnement (3),</b> article 4 : marge de progrès via le fleuve pour éviter les nuisances routières ; écologique (0) ; développement durable (0) ; écologie (0) ; climat (0).</li></ul>
<p>J-Y Pérodou. Sources multiples</p>

**E. Macron, 14/05/2017, ou la confirmation des engagements de l'Etat et de la priorité à l'économie des flux 2018**

<p>■ <b>Haropa, (Les Echos) 08/01/2018</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Attente des résultats de la mission commandée par le 1ier ministre afin d'étudier comment arriver à : <ul style="list-style-type: none"> <li>• « une plus grande intégration » et « un pilotage unifié »</li> <li>• « Dès la constitution d'Haropa dans la foulée de la réforme portuaire, nous avons en tête qu'il s'agissait d'une première étape. Pour aller plus loin, il fallait que l'Etat se saisisse du dossier. C'est chose faite ».</li> </ul> </li> </ul>
<p>■ <b>Premier ministre, retrait de la candidature de la France pour l'Exposition Universelle 2025, 20/01/2018.</b> Annonce des Maires du Havre et de Rouen de développer le tourisme fluvial d'ici à cet évènement.</p>
<p>■ <b>Mobilisation des opposants</b> (Associations : Optifer-PN ; Adapfr) à la LNPN à Pacy-sur-Eure (27). • rassemblement de près de 300 personnes. Arguments : environnementaux-écologiques, modernisation du réseau plus que ligne nouvelle.</p>
<p>■ <b>Rapport de la Présidente du Conseil régional d'ÎdF, 03/2018</b>, « Stratégie régionale pour le fret et la logistique » • <b>Enjeux globaux (occurrences): environnement (14) ; écologique (1)</b>, pour les bus ; <b>climat (1)</b>, référence d'une délibération ; développement durable (0) ; écologie (0).</p>
<p>■ <b>Signature d'un accord d'une convention de partenariat entre la CODAH et « Paris-Île de France capitale économique » (PCE), 27/04/2018</b>, « coordonner leur action en faveur de l'attractivité ». • <b>Maire du Havre.</b> « Nous devons coordonner ensemble nos politiques d'attractivité,[...], capter les flux de cette voie royale. C'est la concrétisation de nos intérêts communs : logistique, économie industrielle et portuaire, environnement et développement durable. Ces facteurs d'attractivité, nous allons les porter ensemble. » • <b>C. Blanc :</b>« Il y a dix ans, personne n'aurait pensé que cette discussion serait possible. Shanghai n'existait pas encore au rang de ville-monde, et nous, avec le président Sarkozy, nous avons décidé de <b>lancer Paris ville-monde, avec l'évidence que la porte d'entrée essentielle du Grand Paris ne pouvait être que Le Havre.</b> Pour les élus d'Ile-de-France, le Grand Paris, ce n'était pas Le Havre. Or, pour moi, les deux sont indissociables. »-« Soyez très fermes sur la priorité absolue à apparaître [dirigeants parisiens] au Havre ne serait-ce que vis-à-vis de la capacité des ports néerlandais. Il en va de votre existence et de celle du Grand Paris. »</p>
<p>■ <b>Assemblée plénière de la région Normandie, 09/04/2018.</b> Création d'une ZES (zone économique spéciale, industrie, exonération fiscale pendant 5 ans) sur Port Jérôme-Caux Vallée de seine. Attractivité. ) Annonce de création formelle (été 2018) d'une société d'aménagement et de développement de la VDS (SEM)</p>
<p>■ <b>La FCPAS, 07/2018</b>, change de dénomination : « SeineportUnion. »</p>
<p>■ <b>Assemblée plénière de la région Normandie, 15/10/2018.</b> Orientations budgétaires 2019, Région la moins endettée de France. « Plan Normandie Hydrogène » (politique régionale pour la transition écologique) ; stratégie régionale pour une économie circulaire.</p>
<p>■ <b>Président de l'UMEP, 17/10/2018</b>, prend position en faveur: • « d'une stratégie maritime et portuaire pour la France » et d'une fusion des ports de la Vallée • « il faut une gouvernance de l'axe Seine, avec la fusion totale des trois ports au sein d'une société d'économie mixte où sont représentés État, régions et acteurs privés comme les investisseurs et les organisateurs des flux. Soit un seul port, avec une seule gouvernance, et trois sites d'exploitation. »</p>
<p>■ <b>2è CIMER, Dunkerque, 15/11/2018</b>, « <b>politique maritime pour les 5 ans à venir</b> » • <b>Le 1<sup>er</sup> ministre</b> annonce la création d'un établissement unique, opérationnel le 01/01/2021 au plus tard, pour les trois principaux ports de l'axe Seine. • <b>F. Moncany de Saint-Aignan</b> Président du Cluster Maritime Français (CMF), les 82 mesures présentées au CIMER « montrent que ce gouvernement a bien pris la mesure des enjeux de croissance bleue, levier majeur pour l'avenir de notre pays. »</p>
<p>■ <b>Haropa, 27-28/11/2018</b>, « <b>Forum Smart City</b> » (Paris) • Présentation de la stratégie « smart corridor » d'Haropa. Articulation de leviers dont ceux technologiques (fluidification du passage portuaire des marchandises ; optimisation des délais ; traçabilité ; agilité des organisations) ; les enjeux environnementaux (« Développer un nouveau modèle de territoire urbain et industrialo-portuaire durable intégré par l'innovation ») ; les relations villes-ports (capacité à rassembler les acteurs publics et privés autour d'une dynamique de place et de partenariats).</p>

J-Y Péroudou. Sources multiples

**E. Macron, 14/05/2017, ou la confirmation des engagements de l'Etat et de la priorité à l'économie des flux 2019**

<p>■ <b>Syndicat mixte Ports de Normandie, création : 01/01/2019</b>, même bannière pour les 3 ports (Cherbourg, Caen-Ouistreham et Dieppe) autour de la Région Normandie, avec les 3 Départements et les Agglomérations</p> <p>■ <b>Expressions d'acteurs, début 01/2019</b>, attente de la nomination du/de la « préfigurateur à la fusion ».</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>UMEP :</b><ul style="list-style-type: none"><li>• pilotage axe Seine «<i>un seul patron</i>», rapidement car</li><li>• «<i>on entrera en période préélectorale et plus rien ne sera possible!</i>»</li><li>• «<i>Nous, le privé, voulons peser dans l'organisation de la nouvelle gouvernance et ne pas rester avec un rôle consultatif comme aujourd'hui, au conseil de développement et au conseil des investisseurs</i> »</li></ul></li><li>• <b>UPR:</b><ul style="list-style-type: none"><li>• «<i>Le pouvoir veut une fusion des ports de l'axe Seine, nous en prenons acte</i>»</li><li>• «<i>l'on ne peut pas nager à contre-courant</i>»</li><li>• «<i>Tous les ans, les investissements privés sont plus importants que les investissements publics. Ceux qui les portent doivent être dans les instances de gouvernance, tout comme la Région</i>»</li></ul></li><li>• <b>Syndicats :</b><ul style="list-style-type: none"><li>• Craintes de suppressions d'emplois.</li></ul></li></ul>
<p>■ <b>Premier ministre, 05/02/2019</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• labellisation de 56 pôles de compétitivité pour la phase 4 des pôles de compétitivité (2019-2022)</li></ul>
<p>■ <b>DIDVS, 07/02/2019</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Ministre chargée des transports : lettre de mission de la Présidente du CA des Ports de Paris, nommée préfiguratrice Haropa</li><li>• Colloque « Vallée de la Seine. Regards croisés Île-de-France Normandie » (Cf. Les actes.)</li></ul>
<p>■ <b>07/02/2019, regard critique de Ouest-France lors du Colloque «Vallée de la Seine» (1/3)</b></p> <p>Reprise de déclarations :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Des maires : du Havre</b> («<i>des choses avaient été faites, mais c'est trop lent</i>») ; <b>de Rouen</b> («<i>C'est insuffisant. Nos pathologies demeurent : connexions portuaires, ferroviaires, mutations économiques après des années de désindustrialisation...</i> »)</li><li>• <b>D'A. Grumbach</b> : «<i>C'est trop dispersé et ça manque de cohérence.</i> »</li><li>• <b>Journaliste (conclusion)</b> : «<i>bonne nouvelle : le contrat quinquennal État Régions Normandie et Ile-de-France, à échéance en 2020, sera reconduit cinq années supplémentaire (2020-2025) avec un délégué interministériel pour le mettre en œuvre.</i> »</li></ul>
<p>■ <b>07/02/2019, Colloque «Vallée de la Seine» (2/3), EXPRESSIONS DE GRANDS ACTEURS (Les Actes) :</b></p> <p>► <b>POLITIQUES sur le principe du DEVELOPPEMENT DES COOPERATIONS :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Représentant de la région ÎdF (les principes) :</b> «<i>La coopération interrégionale ne va pas de soi.</i> » «<i>Nous ferons des efforts pour l'interrégionalité, qui n'est pas forcément dans les gènes immédiats de l'administration politique de la région Île-de-France,</i> » «<i>Elle devient d'autant plus nécessaire que les compétences des régions en matière de transport, d'aménagement du territoire et de développement économique ont été renforcées.</i> » «<i>Cette coopération est le cadre d'une fructueuse intensification avec l'élaboration de positions communes qui permettent un dialogue plus fluide avec l'Etat.</i> »</li><li>• L'«<i>un des bénéfices majeurs [du CPIER] est de donner aux acteurs franciliens et normands l'habitude de concevoir et de travailler ensemble.</i> » «<i>L'interrégionalité sur la Vallée de la Seine n'est pas un montage administratif, c'est une volonté de faire grandir ensemble notre espace commun,</i> » «<i>Nos territoires s'imbriquent, fonctionnent ensemble, sont indispensables les uns par rapport aux autres. Le destin de nos deux régions est lié, non pas pour faire de la Normandie le débouché de l'Île-de-France, mais pour créer ensemble la Vallée de la Seine.</i> »</li><li>• <b>Souligne</b> la volonté de la Présidente «<i>d'encourager, de faire émerger et d'accompagner les projets avec une véritable préoccupation environnementale</i> » «<i>je voulais ici manifester la complémentarité naturelle et désormais opérationnelle de nos deux régions. Le dialogue permanent, coopératif, voire cordial entre Valérie Pécresse et Hervé Morin.</i> »</li></ul>
<p>J-Y Péroudou. Sources multiples</p>

**E. Macron, 14/05/2017, ou la confirmation des engagements de l'Etat et de la priorité à l'économie des flux 2019 (suite)**

<p>■ <b>07/02/2019, Colloque «Vallée de la Seine» (3/3), EXPRESSIONS DE GRANDS ACTEURS (Les Actes) :</b></p> <p>▶ <b>POLITIQUES sur le principe du DEVELOPPEMENT DES COOPERATIONS (SUITE) :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Représentant de la région Normandie (les actes) :</b> « En l'espace de dix ans, beaucoup a été fait, souvent trop lentement, et beaucoup reste à faire. » « s'il reste encore à nos deux régions d'accorder leurs pendules sur certains points de dessertes ferroviaires, il n'en reste pas moins que la capacité de travailler de concert et d'avancer sur de grands projets est réelle, vécue, constante, et donne lieu à des échanges permanents. »</li> <li>• <b>Pose son intervention dans le registre des projets concrets :</b> GIP Seine aval (qualité de l'eau), développement (économique, culturel, recherche, etc), Trafis (information fluviale), Géomapa (économie circulaire).</li> <li>• <b>Dans celui des investissements ferroviaires réalisés par la Normandie :</b> Serqueux-Gisors ; avec l'Etat (700Mio €, trains neufs ; 100 Mio, maintenance) ; avec SNCF réseau (500 Mio €, infrastructures).</li> <li>• <b>Sur la fusion portuaire.</b> Rappelle la position normande « ce n'était pas la proposition de la région Normandie, mais nous en prenons acte et entamerons les discussions avec le préfigurateur » « Les évolutions extrêmement positives et récentes au sommet de l'Etat » (coûts des dragages ; suspension des prélèvements des dividendes portuaires).</li> <li>• « nous attendons de la fusion une meilleur représentation, au coté de l'Etat, des deux Régions, des grandes intercommunalités [...] et des entreprises privées dans les instances de gouvernance »</li> </ul> <p>▶ <b>ECONOMIQUES sur la LOGISTIQUE, « CARACTERE CRUCIAL dans L'ATTRACTIVITE » DE LA VDS :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• « Renforcer les infrastructures qui permettent de concentrer les flux logistiques et de les attirer autour de quelques points névralgiques [...], c'est donc, non seulement favoriser les échanges commerciaux, mais c'est aussi l'attractivité et le rayonnement intellectuel des métropoles. <b>On n'échange pas que des marchandises, on échange aussi des idées, et c'est cela qui fait l'attractivité des territoires.</b> » « le monde est un univers abouti. <b>Se trouver à mi-chemin d'un chemin stratégique n'est plus un atout en soi.</b> On doit chercher les outils de l'attractivité ailleurs. » « La richesse et la force des infrastructures constituent donc des éléments déterminants pour convaincre des entreprises de venir s'implanter. »</li> <li>• « A partir de n'importe quel point dans le monde, l'on doit pouvoir afficher les forces de cet axe Seine, ses entreprises, ses tissus de sous-traitantes. [...] le développement de l'axe Seine doit être un développement industriel appuyé sur la logistique ».</li> </ul>
<p>■ <b>14/02/2019. Ministres [de l'économie et des finances ; chargée des transports] et la secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'économie et des finances,</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• lancement d'«une mission sur la compétitivité de la chaine logistique en France» confiée à: P. Daher et E. Hémar.</li> </ul>
<p>■ <b>03/2019, CGEDD, rapport nuancé concernant la fusion d'Haropa.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• « cette fusion globale va trop loin. Une fusion entre les deux ports maritimes du Havre et de Rouen aurait été adaptée mais, dans un premier temps il faudrait exclure le port de Paris. Le Havre et Rouen ont des points communs d'activité. Le port de Paris est plus orienté sur la location d'immobilier logistique. La fusion aurait due être décalée ».</li> </ul>
<p>■ <b>04/2019, DIDVS, « Le CAPIER pour la Vallée de la Seine, une dynamique d'acteurs et de projets ».</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Enjeux globaux (occurrences):</b> écologique (58) ; environnement (42) ; développement durable (33) ; climat (10) ; écologie (2), tourisme, industrielle.</li> </ul>
<p>■ <b>05/03/2019, 70 parlementaires, s'engagent pour stabiliser le financement du CSNE</b></p>
<p>■ <b>05/03/2019, Conseil national de l'industrie, « guide pratique mis à la disposition des collectivités, des services de l'Etat, des industriels et des partenaires de l'initiative « Territoires d'industrie »</b></p>
<p>■ <b>29/03/2019, Président de la République, "l'Etat sera au rendez-vous de ce projet structurant".</b></p>
<p>■ <b>02/05/2019, Agence d'urbanisme AURBSE, « la Vallée de la Seine est labellisée "territoire d'industrie" »</b></p>
<p>■ <b>05/2019, Conseil régional d'Île-de-France, rapport « Bilan de l'évaluation du SDRIF de 2013. » 9 occurrences sur l'axe Seine (à renforcer, à valoriser)</b></p>
<p>■ <b>06/2019, Avis favorable de la commission d'enquête sur le SRADDET de la région Normandie.</b></p>
<p>J-Y Péroudou. Sources multiples</p>

**E. Macron, 14/05/2017, ou la confirmation des engagements de l'Etat et de la priorité à l'économie des flux 2019 (suite)**

<p>■ <b>18/06/2019, Maire du Havre, Président Havre Seine Métropole, Vice-président de la Région Normandie</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Rappel des avancées depuis 10 ans : Etat (DIDVS, CPIER) ; Régions (<i>capacité à collaborer</i>) ; Départements (ADAS) ; Villes (démarches conjointes : PIA3, mobilisation de 85 partenaires publics/privés) ; réseaux consulaires (marque PSN, filières) ; Ports (Haropa) ; infrastructures ferroviaires.</li><li>• « Toutes ces avancées sont notables, mais elles sont insuffisantes, et elles ont été trop lentes. [...] le moment est venu de donner un nouveau souffle au développement de l'axe Seine. La France tient là un grand territoire mondial, et le monde n'attend pas. »</li><li>• Indispensable : de consacrer « la Ligne nouvelle Paris-Normandie comme projet national prioritaire des prochaines années. » ; que la fusion des ports « réponde aux objectifs » stratégiques (énoncés.)</li><li>• « La promesse du Grand Paris sera tenue quand nous aurons mis en relation par un système de transport performant et complet des agglomérations denses, de grands parcs naturels de respiration et des espaces productifs de premier plan, [...] »</li><li>• « Ce n'est pas seulement un projet pour Paris ou pour Le Havre, c'est aussi un projet pour la France et pour l'Europe. »</li></ul>
<p>■ <b>06/2019, L'UMEP</b> : • « L'axe Seine est le laboratoire de la future politique maritime et portuaire du pays »</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• « voix délibérative et non plus seulement consultative » des unions maritimes/portuaires au sein des conseils de surveillance des ports »</li><li>• « pacte de confiance public-privé »</li><li>• « le ferroviaire et le fluvial sont les parents pauvres en France »</li><li>• interrogation : « Pourquoi les ports français ne participeraient pas aux conseils d'administration ou de surveillance de la SNCF et de Voies navigables de France, afin de définir une stratégie globale de l'axe Seine mais aussi des ports français » ?</li></ul>
<p>■ <b>13/09/2019, 1<sup>er</sup> Ministre</b>, « Territoires d'innovation. 24 projets lauréats »</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• dont 2 (Le Havre, Rouen) sur la VDS (dossier de presse)</li><li>• <b>Enjeux globaux (occurrences)</b>: <b>écologique (33)</b> ; <b>environnement (24)</b> ; <b>durable (20)</b>, développement, économie, énergie ; <b>écologie (19)</b>, tourisme, industrielle ; <b>climat (7)</b>.</li></ul>
<p>■ <b>16/09/2019, Rapport Daher et Hémar</b>, « Pour une chaîne logistique plus compétitive au service des entreprises et du développement durable. » • <b>Remise au Premier ministre</b>. Les auteurs affirment « la <b>nécessité d'une politique nouvelle de planification d'espaces dédiés à la logistique</b>, connectés [...] aux [...] grandes portes d'accès internationales de fret [...] Le Havre/Rouen et l'axe Seine, ... »</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Enjeux globaux (occurrences)</b>: <b>environnement (33)</b> ; <b>développement durable (19)</b> ; <b>écologique (4)</b>, dont 1 seul sur transition ; <b>écologie (0)</b> ; <b>climat (0)</b>.</li></ul>
<p>■ <b>16/09/2019, 1<sup>er</sup> Ministre</b> « Notre ambition pour la logistique » ; faire de la France « un carrefour stratégique logistique. » • <b>Décisions de Matignon</b> (dossier de presse, éléments) : <b>comité interministériel de la logistique</b> (réunion annuelle) ; plateforme France Logistique (« voix unifiée des entreprises ») ; « taskforce » État/partenaires (filiales, territoires) ; 6 mesures phares, d'application rapide (automne 2019-année 2021)</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <b>Enjeux globaux (occurrences)</b>: <b>développement durable (3)</b> ; <b>écologique (2)</b> ; <b>environnement (1)</b>, technologique ; <b>écologie (0)</b> ; <b>climat (0)</b>.</li></ul>
<p>■ <b>09/2019, INSEE</b>, endettement de la France, supérieur à 100% du PIB</p>
<p>■ <b>04/10/2019</b>, 3 relevés sur l'accord Etat et collectivités territoriales sur le financement du CSNE</p>
<p>■ <b>24/10/2019, 1<sup>er</sup> Ministre</b> Soutien de l'Etat au CSNE (<i>déplacement dans le nord</i>)</p>
<p>■ <b>30/10/2019, Président de l'UMEP-UMPF</b> : « l'exclusion des instances de décision des ports des unions maritimes qui ont été reléguées dans des conseils de développement à caractère purement consultatif »</p>
<p>■ <b>14/11/2019, media professionnel</b>, expressions d'inquiétudes concernant les capacités de l'Etat à s'engager sur les volets infrastructures des prochains CPER</p>
<p>■ <b>15/11/2019, GEMO (Le Havre)</b>, « Mettre en place le Grand Paris est urgent » ; « juge trop lente la constitution du Grand Paris, élément essentiel pour le développement du port normand et de l'axe Seine. »</p>
<p>■ <b>Année 2019. Préfiguratrice d'Haropa</b>, • Interventions publiques : <b>03/2019</b> (SITL) ; <b>06/2019</b> (Armada, Rouen) ; <b>10/2019</b> (entretien). • Notamment celle vers les <b>instances de l'Union (11/2019) sur des thèmes clés pour Haropa, la Vallée, et l'Union : les infrastructures, la transition énergétique, l'innovation, la numérisation, le financement, la démarche écologique "green" du GPMH</b>, qui devrait s'étendre à l'ensemble de l'axe Seine.</p>
<p>■ <b>Automne (10 à 12) 2019. 2 relevés medias</b>, dont l'un émanant du représentant d'une force politique, s'étonnent de l'éventualité du choix de Gennevilliers pour accueillir le siège du futur établissement public issu de la fusion des ports, incarnant la politique maritime de la France</p>
<p>■ <b>12/2019. Adoption du SRADDET</b> par les élus de la Région Normandie</p>

J-Y Pérodou. Sources multiples

**A1.3/4-Tableau. Le développement de la VDS : traverse les mandats présidentiels, dépasse les sensibilités politiques des Grands Elus.**

2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	20
<b>Profil politique des Présidents de la République</b>													
N. Sarkozy / UMP - LR				F. Hollande / PS				E. Macron / LREM					
Organisation du développement de la Vallée de la Seine													
Période maleuticienne				CGDVS				DIDVS					
<b>Profil politique des Présidents des Conseils régionaux de la Vallée de la Seine</b>													
ÎdF PS				LR puis SL				Normandie : UDI puis LC					
HN PS				BN PS									
<b>Profil politique des Présidents du Conseil général puis départemental de la "Vallée ADAS"</b>													
92 UMP puis LR													
95 UMP		PS		Divers droite puis UMP puis LR						LR			
78 UMP - PCD (intérim : 6 semaines) - UMP								LR					
27 PS				LR				Divers droite					
76 PS				UDI				LREM					
14 UDF => Divers droite				Nouveau Centre puis UDI									
<b>Profil politique des Présidents : MGP; des Conseils communautaires des pôles métropolitains VDS</b>													
										MGP - LR			
										Grand Paris Seine Aval - LR			
										Rouen Seine Eure - UDI			
										Estuaire de la Seine - LR			
										Caen Normandie Métropole - UDI			
<b>Profil politique des Maires de Paris - Rouen - Le Havre</b>													
Paris PS													
Rouen *		PS											
Le Havre				RPR puis UMP puis LR									
2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	20
Rouen *		jusqu'au 15/03/2008 : UDF puis Divers Centre											
Tableau. Jean-Yves Péroudou.													

### A1.3/5-Tableau. La Vallée de la Seine : approche par les départements.

SOURCE	PERIMETRE	IDENTIFICATION (1)	TYPE DE PERIMETRE
► <b>CGDVS (2012-Rapport au Premier Ministre)</b>	● Article « <a href="#">A titre d'illustration</a> », à partir de la diversité des acteurs, le « <i>périmètre</i> » sur : les 3 Régions, 6 Départements, 5 Communautés d'agglomérations normandes, celles d'Ile-de-France traversées par la Seine, Paris Métropole. (pp. 19'20)	● <b>14, 76, 27, 78, 92, 95,</b> et <b>75</b>	● Celui de l' <b>ESPACE NOYAU GEOGRAPHIQUE</b> (fleuve)
► <b>CPIER (2015-2020, V° du 04/2019)</b> ● En se référant au schéma stratégique 2030, publié en 2015	● La « <i>vallée de la Seine concerne 8 Dpts normands et franciliens</i> » (p. 5)	● 50, <b>14, 76, 27, 95, 78, 92,</b> 93	● <b>OFFICIEL</b> ou, <b>l'ESPACE NOYAU ELARGI</b>
► <b>CPIER (2015-2020, V° du 04/2019)</b> ● § « <i>La Vallée de la Seine, un laboratoire pour l'aménagement des territoires</i> »	● « <i>une mission de mise en réseau des acteurs de la Vallée et de la baie de Seine à l'échelle des 9 Dpts du périmètre du CPIER</i> » (p. 30)	● Non précisée	● Celui d'une <b>ACTION</b> (en référence à l'Ecole Nationale Supérieure de Paysage de Versailles)
► <b>ADAS (07/2016)</b> ● <a href="http://www.axeseine.fr">www.axeseine.fr</a> CPIER 2015-2020 (V° 04/2019)	● <b>6 Dpts (2)</b>	● <b>14, 76, 27, 95, 78, 92</b>	● Celui de l' <b>ESPACE NOYAU GEOGRAPHIQUE</b> (fleuve)
► <b>Haropa Ports de Paris Seine Normandie 24/01/2020</b> <a href="http://www.seine-maritime.gouv.fr">www.seine-maritime.gouv.fr</a> ● Plan stratégique 2020-2025 Déclaration d'intention	● <b>11 Dpts</b> (liste de communes par département)	● <b>14, 76, 27, 95, 78, 92,</b> 75, 93, 77, 94, 91	● Celui d'une <b>ACTION</b> (plan stratégique du moteur de l'économie des flux)
► <b>INSEE Normandie</b> ● Dossier n°17. « <i>Panorama de l'Industrie dans la Vallée de la Seine</i> »	● <b>9 Dpts</b> : « <i>Le territoire de la Vallée de la Seine [...] se compose de cinq départements de l'Île-de-France [liste] et de quatre départements normands [liste].</i> » (p. 7)	● 50, <b>14, 76, 27, 95, 78, 92,</b> 75, 93,	● Celui d'une <b>ETUDE</b> (se référant au périmètre tel que défini par le décret de 04/2013)

(1) Présentés de la mer vers l'intérieur des terres. (2) Surlignés en bleu pour faciliter leur identification.

Jean-Yves Pérodou.

- La « Vallée ADAS », configuration géographique construite sur le fleuve appréhendé de Paris au Havre, de Paris à la mer, représente une sorte de plus petit dénominateur territorial commun. La « Vallée ADAS » représente un espace de développement pour l'économie du tourisme par la valorisation des aménités naturelles et culturelles. La « Vallée ADAS » contribue au développement d'une culture propre à la Vallée de la Seine.
- Aménités. Sens Economique** (A. Silem et al, 2018) : « *Tout ce qui dans l'environnement peut être ressenti ou paraître comme agréable, tout ce qui procure du plaisir. La difficulté est de donner une valeur à cet agrément. Les aménités contribuent à l'attractivité d'un territoire, mais l'afflux d'entreprises peut porter atteinte à la nature de cet environnement attractif* ». **Sens Géographique.** (Sous-entrée. Entrée : Espace public. M. Lussault in J. Lévy-M. Lussault, 2013) : « *développer les sentiments d'appartenance des individus à une même "cité"* ».

### A1.3/6-Tableaux. La VDS appréciée selon la grille analytique de R. Pasquier.

#### APPLICABILITE DE LA GRILLE ANALYTIQUE A PARIS-SEINE-NORMANDIE.

Les 3 CAS analysés par R. PASQUIER (2016)

ECHELLES	GRANDES AGGLOMERATIONS	REGION
Cas N°1	▶ RENNES, BREST	▶ BRETAGNE
	■ « Bretagne : un jeu d'échelle régionalisé » • La région semble s'imposer progressivement. • Le modèle d'action collective breton • Force de l'identité régionale, orientée vers le Développement Economique (désenclavement)	
Cas N°2	▶ GRAND PARIS puis METROPOLE du GRAND PARIS (MGP) (intercommunalité, 01/01/ 2016),	▶ ÎLE-de-FRANCE / REGION-CAPITALE
	■ « Île-de-France : un jeu d'échelle copiloté par l'État » • Métropolisation puissante • Institutionnalisation par le gouvernement central. • La région ne peut imposer sa vision territoriale • Région et métropole s'opposent sur l'attractivité. • Faiblesse de l'identité régionale, un récit territorial conflictuel, stratégies intergouvernementales réactives, • Le gouvernement central et ses administrations joue le rôle de chef d'orchestre.	
Cas N°3	▶ METROPOLE de LYON	▶ AUVERGNE-RHÔNES-ALPES
	■ « Rhône-Alpes : l'affirmation d'un jeu d'échelle métropolitain » • Le fait métropolitain semble supplanter une régionalisation • Région et métropole s'opposent directement sur l'attractivité. • La métropole de Lyon à négocier un statut particulier [pour] contourner le chef-de-filat éco. de la région.	
Result(A)	▶ Ces 3 cas « révèlent donc des [idéaux] types différenciés de systèmes territoriaux dans la décentralisation française. »	
Result(B)	▶ « Ces trois jeux d'échelle révèlent des capacités politiques territoriales toujours plus différenciées »	

#### RAPPROCHEMENT avec PSN

▶ Dans les 3 cas, il s'agit de/du :	▶ Pour PSN, il s'agit de/du :
■ Extension échelle. Organisation territoriale (Métropole. Région) ET Développement Economique/Attractivité	■ Articulation de unités Pôles métropolitains, Régions, Echelle de l'espace articulé ET Développement Economique/Attractivité
■ Imbrication politique des 2 échelles (Métropole. Région).	■ Imbrication politique : Pôles métropolitains, Régions ET émergence de l'Echelle PSN
■ Moteurs des dynamiques Développement Economique/Attractivité (multi échelles).	■ Idem, Affirmation Géo [Pol. Eco] de PSN (Echelles EU, WW)
■ Tensions/conflits de concurrence politique (pouvoir), régionale ou locale	■ Idem ET Accentuation de l'échelle PSN
■ Rôle Etat : Politique. Cadre Juridique (MAPTAM-CTAP,2014 ; NOTRe, 2015)	■ Etat : Pilote la construction. S'appuie sur la/les coalitions d'acteurs

■ LA CAPACITE POLITIQUE ne se résume pas (ressource Institutionnelle), induit [...] des formes de COOPERATIONS\* entre INSTITUTIONS et ACTEURS divers autour d'un UNIVERS ANTICIPE.

## APPLICATION DE LA « CAPACITE POLITIQUE “TERRITORIALE” » A PARIS-SEINE-NORMANDIE.

► Concept **DEFINITION** • « processus de définition d'intérêts, d'organisation et de coordination de l'action collective qui permet à des institutions et à des groupes d'acteurs publics et/ou privés de réguler des problèmes collectifs sur un territoire donné. »

<p>► ► Articulant 2 <b>DIMENSIONS</b> Capacité à :</p> <p>1/ Produire une vision partagée du territoire   <b>CROYANCES</b></p> <p>2/ Construire des coalitions territoriales d'acteurs sur le temps long. »   <b>COALITION</b></p> <p>► ► ► Constituées de 6 <b>PARAMETRES</b> (Définitions)</p>	<p>Éléments représentatifs de l'<b>EXISTENCE</b> de la <b>CAPacité POLITIQUE TERRitoriale</b> de la Vallée De la Seine</p>	
<p>1 <b>Ressources institutionnelles</b> • « conditionnent le stock de ressources budgétaires et juridiques qui vont influencer sur la capacité d'intervention du système d'acteurs considéré. »</p> <p><b>COALITION I</b> • « Finances et compétences légales »</p>	<p>•CGDVS-2012 (&gt; 500 pers,) •DIDVS-2015 (Schéma Strat. 2030, À plusieurs mains) •CPIER n°1 et n°2 •CESER (Îdf, Normandie)</p> <p>•Missions de Préfiguration (1 et 2) •Seine Port Union •Filières</p>	
<p>2 <b>Ressources économiques</b> • « influent directement ou indirectement sur la capacité financière des acteurs publics et privés. » <b>COALITION I</b> • « Richesse relative des acteurs privés et publics »</p>	<p>•Maquette financière CPIER (2019) •CPIER n°2</p> <p>•Investissements (02/2021) de 1,450 Mrds €</p> <p>•Investissements privés</p>	
<p>3 <b>Logique d'identification</b></p> <p><b>CROYANCES I</b> • « Représentation de soi et sentiment d'appartenance »</p>	<p>•« renvoient à la configuration identitaire du territoire considéré et permettent d'évaluer le sentiment d'appartenance à une même communauté des acteurs d'un territoire et leur capacité à fabriquer un récit du territoire passé et à venir. »</p>	<p>•Rapport du CGDVS (2012) •Association Paris Seine Normandie •ADAS •Réinventer la Seine •Regards croisés (2019) •Les 4 Ateliers (2019-2020)</p>
<p>4 <b>Récit territorial</b></p> <p><b>CROYANCES I</b> • « Mise en récit du territoire, de son histoire et de son avenir »</p>		<p>•Expression d'A. Grumbach ( Regards croisés, 02/2019)</p> <p>•Site DIDVS: <a href="http://www.vdseine.fr">www.vdseine.fr</a></p> <p>•Site Media : <a href="http://www.lejournaldelaxeseine.fr">www.lejournaldelaxeseine.fr</a></p>
<p>5 <b>Relations inter-gouvernementales</b></p> <p><b>COALITION I</b> • « Coopération relative »</p>	<p>•« permettent de comprendre la capacité relative de la coalition territoriale à influencer dans les séquences décisionnelles nationales, européenne, voire internationale. »</p>	<p>•Coopération Bruxelloise des acteurs des coalitions</p>
<p>6 <b>Leadership politique</b></p> <p><b>COALITION I</b> • « Stabilité et accès à la décision de la coalition »</p>		<p>•Traverse les mandats présidentiels •ADAS •Perpétuation de dynamique des maires du Havre, Rouen, Paris (02/2021)</p> <p>•Accord des présidents de région (2017)</p>

Sources. Pasquier R., (2012). « Quand le local rencontre le global : contours et enjeux de l'action internationale des collectivités territoriales. » Cole A., Pasquier R., de Visscher C., (2016). « Avant-propos. Les régions européennes face à la crise : une grille lecture comparative. » Pasquier R. (2016). « Crise économique et différenciation territoriale. Les régions et les métropoles dans la décentralisation française. » Kernalegenn T., Pasquier R., (2018). « Les régions contre l'Etat ? Capacité politique et fragmentation territoriale en Europe »

**PARIS-SEINE-NORMANDIE ARCHETYPE DE LA « CAPACITE POLITIQUE “TERRITORIALE” ».**

Est constituées de 6 PARAMETRES :	Eléments d' <u>EXISTENCE</u> sur la Vallée De la Seine
<p><b>1 Ressources institutionnelles</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>COALITION</b> (Finances et compétences légales)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• CGDVS-2012 (&gt; 500 pers,) plusieurs mains (idf, Normandie)</li> <li>• SEINE PORT UNION</li> <li>• DIDVS-2015 (Schéma Strat. 2030, à venir)</li> <li>• CPIER n°1, n°2(à venir)</li> <li>• PREFIGURATIONS(1 et 2)</li> <li>• FILIERES</li> <li>• CESER</li> </ul>
<p><b>2 Ressources économiques</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>COALITION</b> (Richesse relative des acteurs privés et publics)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• CPIER (2019 Maquette financière )</li> <li>• INVEST. (02/2021) : 1,450 Mrds €</li> <li>• CPIER n°2 (à venir)</li> <li>• INVEST. PRIVES</li> </ul>
<p><b>3 Logique d'identification</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>CROYANCES</b> (Représentation de soi et sentiment d'appartenance)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• CGDVS (Rapport 2012)</li> <li>• ASSOCIAT°: Paris Seine Normandie, ADAS (2016)</li> <li>• REINVENTER la Seine</li> <li>• REGARDS CROISES (2019)</li> <li>• 4 ATELIERS (2019-2020)</li> </ul>
<p><b>4 Récit territorial</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>CROYANCES</b> (Mise en récit du territoire, de son histoire et de son avenir)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• A. Grumbach (Regards croisés, 02/2019)</li> <li>• DIDVS: <a href="http://www.vdseine.fr">www.vdseine.fr</a></li> <li>• SITES : <a href="http://metropolegrandparis.fr">metropolegrandparis.fr</a> ; <a href="http://lejournaldelaxeseine.fr">lejournaldelaxeseine.fr</a></li> </ul>
<p><b>5 Relations inter-gouvernementales</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>COALITION</b> (Coopération relative)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• COOPERATION Bruxelloise des ACTEURS des COALITIONS</li> </ul>
<p><b>6 Leadership politique</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>COALITION</b> (Stabilité et accès à la décision de la coalition)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• TRAVERSE les MANDATS PRESIDENTIELS</li> <li>• ACCORD des PSDT des CONSEILS de REGION (2017, 2021)</li> <li>• DYNAMIQUE des MAIRES (Le Havre, Rouen, Paris : 2010 - 02/2021)</li> <li>• ADAS (2016)</li> </ul>

Sources. Pasquier R., (2012). ; Cole A., Pasquier R., de Visscher C., (2016). ; Pasquier R. (2016).; Kernalegenn\_T., Pasquier R., (2018).

## A1.4-APPROCHE COMPARATIVE DES DEUX FORMES DE GOUVERNANCE.

### A1.4/1-TABLEAU. FORMES DE GOUVERNANCE. REPRESENTATIONS DES PARTIES ET FORCES PRENANTES DE PSN.

PROPOSITION A. RUFENACHT DECRET-2012-420 (29-03-2012) CONFERENCE - (V° initiale)	ORGANISATION COURANTE DECRET-2013-336 (22-04-2013) SCHEMA STRATEGIQUE VALLEE DE LA SEINE (07-2015)
A. — LE COLLEGE DES REPRESENTANTS (16) DE L'ÉTAT. (3 Préfets de région. 13 Représentants nommés par les ministres).	COMITE DIRECTEUR. ■ Pdt : DIDVS. Assistance : Préfet coordonnateur (Préfet Région Normandie)
B. — LE COLLEGE DES REPRESENTANTS (16) DES COLLECTIVITES TERRITORIALES ET DES ETABLISSEMENTS PUBLICS DE COOPERATION INTERCOMMUNALE (3 Pdt de CR. 7 Pdt de CG. 3 Pdt de Cté d'agglomération. 3 Représentant de 3 ensembles de communes).	■ Composition : État et régions (IDF, Normandie) ■ Vocation : pilote l'élaboration du schéma stratégique (DIDVS : anime, coordonne la démarche)
C. — LE COLLEGE DES REPRESENTANTS (16) DES MILIEUX ECONOMIQUES, SOCIAUX ET ENVIRONNEMENTAUX (3 Pdt de CESER. 1 D.G. de la CDC. 3 Pdt de CR-CI. 3 Pdt. de la CR- d'agriculture. 7 personnalités économiques qualifiées (entreprise)).	REUNIONS PLENIERES - ASSEMBLEE PLENIERE. ■ Composition : collectivités locales, départements et agglomérations, milieux socioéconomiques. ■ Vocation : « assure l'enrichissement des réflexions et débats et démultiplie les points d'appui pour les actions à conduire. » (Cf1. Schéma stratégique : 24 ; 25) (Cf2. La Normandie >> en débat. Régions et territoires. N°7-01-2016 : 10)

ARCHITECTURE DE CO-PRODUCTION DE PROJETS	ARCHITECTURE DE CONTROLE PAR L'ÉTAT
<p>■ Dispositif proposé au lendemain d'une crise économique mondiale sévère, d'un accroissement des concurrences d'attractivité, demandant que « certaines actions soient engagées de façon rapide » ; demandant de pendre en compte « l'urgence à agir ne doit pas être sous-estimée »</p> <p>■ Grande représentativité de l'intensité des mobilisations, des forces et parties prenantes de la société (représentants politiques, économiques et socio-économiques)</p> <p>■ Potentiel mobilisateur sur un temps long adapté à l'envergure du projet.</p> <p>■ Appréciation : brève du CNER (22/02/2012) (<a href="http://www.cner-france.com">http://www.cner-france.com</a>) : « ... instance de gouvernance de la Vallée de la Seine. Composée à parité de représentants de l'État, des collectivités territoriales et du monde économique, etc. »</p>	<p>■ Définition du rythme d'avancement de la construction compte-tenu :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De la sévérité des contraintes financières (endettement) ;</li> <li>• De la concurrence d'accès à la ressource émanant d'autres territoires ;</li> <li>• Des instabilités géo [Politique. Economique] qui obscurcissent l'horizon ;</li> <li>• Des difficultés sociales nationales.</li> </ul>
Jean-Yves Pérodou.	

**A1.5-APPRECIATIONS DU TERRAIN DE LA VDS : VALLEE ADAS (MACROECONOMIE, COMMUNICATION/CULTURE) ; AMENITES (UNESCO, PARCS NATURELS REGIONAUX) ; RAPPORTS ET DOCUMENTS ; EXPRESSIONS PUBLIQUES (MEDIA).**

- Le terrain et l’ancrage « au sol » de la recherche concernant la résurgence du développement de la Vallée (et de ses territoires constitutifs) sont en lien étroit avec :
  - l’unité de mesure (la dizaine d’années) de l’horizon du projet ;
  - la priorisation des actions dépendante de l’intensité de grands enjeux, de la temporalités des urgences, des contraintes notamment associées à la disponibilité des ressources publiques affectables ;
  - enfin avec l’apport (les apports) du projet global sur le développement territorial des territoires constitutifs de la VDS.
- Ces trois éléments de l’application de la notion de terrain au développement et l’aménagement de la VDS renforcent le besoin de l’entretien de la vitalité de l’échelle de la Vallée, celle du projet global.
- Le terrain de la Vallée est successivement appréhendé par trois sources documentaires complémentaires :
  - celle issue d’« *actions conjointes* » de territoires ci-après désignés par la « Vallée ADAS » ;
  - celle issue de Rapports et Documents rassemblant des analyses et prises de position de différents acteurs (politiques, économiques, de la société civile, socioprofessionnels, experts) ;
  - enfin celle de thèmes clés via leur résonance médiatique (presse grand public et professionnelle) auprès d’observateurs et analystes sectoriels avertis.

ADAS : Association des Départements de l'Axe Seine.

**A1.5/1-Tableau. Présentations socio-économiques détaillées de la « Vallée-ADAS »**

© Insee Comparateur de territoire. Données 2016. Téléchargement du 30/08/2019						
<b>POPULATION (1)</b>	<b>Hauts-de-Seine (92)</b> <a href="http://.hauts-de-seine.fr">.hauts-de-seine.fr</a>	<b>Val-d'Oise (95)</b> <a href="http://.valdoise.fr">.valdoise.fr</a>	<b>Yvelines (78)</b> <a href="http://.yvelines.fr">.yvelines.fr</a>	<b>Eure (27)</b> <a href="http://.eure-en-ligne.fr">.eure-en-ligne.fr</a>	<b>Seine-Maritime (76)</b> <a href="http://.seinemaritime.fr">.seinemaritime.fr</a>	<b>Calvados (14)</b> <a href="http://.calvados.fr">.calvados.fr</a>
Population	1 603 268,00	1 221 923,00	1 431 808,00	602 825,00	1 255 755,00	693 679,00
Densité ( <i>hab. /km<sup>2</sup></i> )	9 129,70	980,70	626,80	99,80	200,00	125,30
Superficie ( <i>en km<sup>2</sup></i> )	175,60	1 245,90	2 284,40	6 039,90	6 277,60	5 534,50
<b>LOGEMENT (2)</b>						
% Résidences ppales	89,8	93,1	91,4	85,7	88,2	75,2
% Résidences 2nd ( <i>inclus logemnts. occasionnels</i> )	3,4	1,2	2,5	6,5	3,8	18
<b>ETABLISSEMENTS (3)</b>						
Nbr d'établissements actifs (31/12/2015)	178 253,00	91 552,00	121 624,00	46 590,00	90 366,00	65 544,00
% Agriculture	0,1	0,8	1	9	5,4	8,2
% Industrie	3	4,2	3,5	5,9	5,1	4,8
% Construction	6,8	13,1	9,3	12,4	9	9,7
% Commerce, transports et services divers	78,5	68,8	71,4	59,7	64,8	63,4
▪dont % commerce et réparation automobile	12,3	18,1	15,7	17,3	17,7	17
% Administrat° publique, enseignement, santé et action sociale	11,5	13	14,7	13,1	15,6	13,9
% Etablissements de 1 à 9 salariés	19,8	22,6	21,3	25	26,6	25,1
% Etablissements de 10 salariés ou plus	6,3	6,3	5,9	6	7,9	6
<b>(1)</b> Sources : Insee, RP2011 et RP2016 exploitations principales en géographie au 01/01/2019						
<b>(2)</b> Source : Insee, RP2016 exploitation principale en géographie au 01/01/2019						
<b>(3)</b> Source : Insee, CLAP (connaissance locale de l'appareil productif) en géographie au 01/01/2019						
J-Y. Pérodou. Reprise des chiffres INSEE.						

### A1.5/2-Appréciation de la « Vallée-ADAS » dans les échanges internationaux.

ADAS	2016 (Mrd €)			2017 (Mrd €)			2018 (Mrd €)		
	Export	Import	Solde	Export	Import	Solde	Export	Import	Solde
Hauts-de-Seine	20,05	18,85	1,20	21,21	20,50	0,71	21,55	19,80	1,75
Val-d'Oise	14,90	18,33	-3,43	15,43	18,74	-3,32	17,31	19,67	-2,36
Yvelines	8,28	18,77	-10,49	9,27	17,73	-8,46	8,02	17,60	-9,68
Eure	7,11	4,92	2,20	7,69	4,90	2,79	7,86	5,22	2,64
Seine-Maritime	18,82	23,32	-4,50	20,62	28,52	-7,90	21,59	32,94	-11,35
Calvados	2,33	2,84	-0,51	2,38	3,07	-0,69	2,64	3,23	-0,58
<b>TOTAUX ADAS=&gt;</b>	<b>71,49</b>	<b>87,03</b>	<b>-15,54</b>	<b>76,58</b>	<b>93,45</b>	<b>-16,87</b>	<b>78,96</b>	<b>98,45</b>	<b>-19,59</b>
<b>Total France</b>	452,90	497,60	-62,30	473,40	531,20	-75,50	491,60	551,50	-78,50
<b>%ADAS/Tot France</b>	<b>15,78%</b>	<b>17,49%</b>	<b>24,94%</b>	<b>16,18%</b>	<b>17,59%</b>	<b>22,34%</b>	<b>16,06%</b>	<b>17,85%</b>	<b>24,95%</b>
<b>Total Île-de-France</b>	84,53	138,89	-54,36	89,93	144,39	-54,46	97,42	148,56	-51,14
<b>%ADAS/Tot IDF</b>	<b>84,57%</b>	<b>62,66%</b>	<b>28,58%</b>	<b>85,15%</b>	<b>64,72%</b>	<b>30,98%</b>	<b>81,05%</b>	<b>66,27%</b>	<b>38,30%</b>
<b>Total Paris</b>	12,42	24,36	-14,58	13,25	25,93	-12,69	14,77	29,43	-14,66
<b>%ADAS/Tot Paris</b>	<b>575,63%</b>	<b>357,29%</b>	<b>106,60%</b>	<b>578,10%</b>	<b>360,36%</b>	<b>132,99%</b>	<b>534,76%</b>	<b>334,53%</b>	<b>133,59%</b>
<b>Total Normandie</b>	30,76	33,41	-2,65	33,25	39,16	-5,92	34,73	44,10	-9,38
<b>%ADAS/Tot Normandie</b>	<b>232,41%</b>	<b>260,46%</b>	<b>585,90%</b>	<b>230,35%</b>	<b>238,63%</b>	<b>285,16%</b>	<b>227,37%</b>	<b>223,21%</b>	<b>208,88%</b>

Précisions statistiques des douanes. « Les statistiques régionales du commerce extérieur n'intègrent pas les échanges de matériel militaire qui ne peuvent être connus que globalement. »

Précisions statistiques des douanes. « Des effets de structure : Dans certains cas, le département indiqué sur les documents douaniers reprend celui de stockage et non forcément celui d'expédition (à l'exportation), de consommation ou d'utilisation (à l'importation). Ainsi, sans en être originaires ou à destination, des flux sont attribués aux régions possédant d'importantes plates-formes logistiques d'échanges commerciaux (aéroports, ports, entrepôts) : c'est notamment le cas pour les produits pétroliers. »

J-Y Péroudou. Données : <http://lekiosque.finances.gouv.fr> Source : douanes. Consultation du 16/09/2019.

**A1.5/3-Tableau. Analyse des 67 informations ADAS présentes sur [WWW.AXESEINE.FR](http://WWW.AXESEINE.FR)**

« ACTIONS CONJOINTES »	THEMES (11/2016 A 06/2019)		NBR ARTICLE / TERRITOIRE	
	THEMES1	THEMES2	AXE SEINE	SUR SEINE
<b>■ EXISTENCE-RECONNAISSANCE (2)</b>				
	•Visibilité ( <i>Nat. Internat.</i> )	•LH Forum. SIMI (92 ; 78)	2	
<b>■ ACTION CONJOINTE : VELOURUTE (8)</b>				
	•Mobilité touristique •Animation ADAS	•Aménagement (Paris↔LHavre)	1 5	2
<b>■ ACTION CONJOINTE : TOURISME FLUVIAL (1)</b>				
	•Marketing territorial	•Expérimental (NL croisiéristes)	1	
<b>■ ACTION CONJOINTE : DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE (54)</b>				
<b>► ECONOMIE TERRITORIALE (34)</b>	•Projets axe Seine	•Approche globale des projets	2	
	•Economie	•Régionale (Normandie), dont Femmes (Le Havre)		3
	•Tourisme	•Nature, culture, sports ( <i>Ateliers. Rencontres prof. Trophées. Festivités</i> )	4	13
	•Coopérat° transterrit.	•Rapprochement : Dpts (78-92)		1
	•Innovation	•Numérique (Silver éco.) •Administration publique		2
	•Industrie	•Culture industrielle •Agroalimentaire	1	1
	•Eco. circulaire	•Déchets	1	1
	•Culture entrepreneuriale	•Transmission, création		5
<b>► ECONOMIE -portuaire, -fluviale (20)</b>	•Réaménagement, rénovation, régulation (eau) •Ville port •Etudes	•Infrastructures ( <i>Tourisme. Transport, Logistique</i> ): -Connexion (entre dpt : 76 et 27) -Connexion (78) -De services fluviaux (Elect.,eau)	4	6
	•Organisation	•Fusion (ports)	2	
	•Prospect° ( <i>USA</i> )	•Visibilité		1
	•Innovation	•Numérique	1	2
	•Aménagement	•Projets (Chatière) •Corridor	1	2
	•Brexit	•Risques éco. ( <i>ports Manche</i> )	1	
<b>■ AUTRES ACTIONS CITEES (2)</b>				
<b>► Prévention. Risques</b>	•Eaux ( <i>Inondations, pollution</i> )	•Infrastructure spécialisée		1
<b>► Transition écologique</b>	•Environnement Rouen	•Technologies		1
J-Y. Péroudou.				

**A1.5/4-Tableau. Synthèse (à 09/2019) de l'analyse des 67 informations numérisées.**

« ACTIONS CONJOINTES » (1) DE CONSTRUCTION DE L'EEE <sub>PSN</sub>	SIGNIFICATION (Rubrique. Sous-rubrique)	NOMBRE D'ARTICLES NUMERIQUES
■ DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE (1)	<p>■ ECONOMIE TERRITORIALE : (Projets axe Seine ; tourisme ; coopérations interdépartementales ; innovation ; industrie ; Eco. circulaire ; culture entrepreneuriale)</p> <p>■ ECONOMIE PORTUAIRE, FLUVIALE : (Réaménagement ; ville-port ; études ; organisation ; prospection ; innovation ; Brexit)</p>	<p>• 34 articles</p> <p>• 20 articles</p>
■ VELO ROUTE (1)	<p>■ MOBILITE TOURISTIQUE</p> <p>■ ANIMATION ADAS</p>	• 8 articles
■ AUTRES ACTIONS CITEES	<p>■ PREVENTION DES RISQUES (Eaux : inondations, pollution)</p> <p>■ TRANSITION ECOLOGIQUE (Environnement. Technologie)</p>	• 2 articles
■ EXISTENCE-RECONNAISSANCE (International-National)	<p>■ IMMOBILIER (professionnel)</p> <p>■ ENJEUX DU XXI SIECLE (les territoires de la vallée dans)</p>	• 2 articles : [SIMI (78, 92) ; LH Forum (2018)]
■ TOURISME FLUVIAL (1)	■ MARKETING TERRITORIAL (expérimentation)	• 1 article
<b>(1) « Actions conjointes ». Consultation au 30/08/2019</b>		
J-Y. Péroudou.		

**A1.5/5-Tableau. Origine des 50 articles/dossiers de presse sur [WWW.AXESEINE.FR/](http://WWW.AXESEINE.FR/) (09 à 12/2018)**

NBR D'ARTICLE	CONCERNANT :		ORIGINE MEDIA DES 50 (/67) INFORMATIONS « SCOOPED »
	L'AXE SEINE	LES TERRITOIRES SUR SEINE	
17	4	13	■ INSTITUTIONNELLE (politique) (une région de l'axe Seine ; <a href="http://www.departements.fr">www.departements.fr</a> ; ADAS ; un département de l'Axe Seine)
17	3	14	■ CONSULAIRE (économie) - ( <a href="http://www.normandinamik.cci.fr">www.normandinamik.cci.fr</a> ; <a href="http://www.entreprises.cci-paris-idf.fr">www.entreprises.cci-paris-idf.fr</a> )
7	5	2	■ PRESSE SPECIALISEE - (Mer et Marine ; Le Marin ; VNF ; Haropa)
4	1	3	■ PRESSE LOCALE - ( <a href="https://actu.fr">https://actu.fr</a> )
2	2		■ PRESSE NATIONALE ET REGIONALE - (La tribune ; Le Monde ; france3-regions.francetvinfo.fr)
2	2		■ ASSOCIATIVE - ( <a href="http://www.velo-territoires.org">www.velo-territoires.org</a> ; Seine en partage)
1		1	■ SOCIO-ECONOMIQUE - (Filière LSN)
J-Y. Péroudou.			

### A1.5/6-Aménités : culturelles (UNESCO) ; naturelles (Parcs Naturels Régionaux) de la VDS

#### BIENS DE L'ÎLE-DE-FRANCE ET DE LA NORMANDIE INSCRITS AU PATRIMOINE MONDIAL

Source : Wikipedia.org (mise à jour du 03/11/2020)

Date	Bien	Île-de-France	Normandie
1979	Palais et parc de Versailles	v (78)	
1979	Mont-Saint-Michel et sa baie (2 composantes : le mont Saint-Michel et sa baie d'une part, le moulin de Moidrey d'autre part.)		v (50)
1981	Palais et parc de Fontainebleau	v (77)	
1991	Paris, rives de la Seine	v (75)	
1998	Chemins de Saint-Jacques-de-Compostelle en France	v	v
2001	Provins, ville de foire médiévale	v (77)	
2005	Le Havre, la ville reconstruite par Auguste Perret		v (76)
2008	Fortifications de Vauban (Forts de la Hougue et de Tatihou)		v (50)
2016	L'œuvre architecturale de Le Corbusier, une contribution exceptionnelle au Mouvement Moderne (Villa Savoye et loge du jardinier, immeuble locatif à la Porte Molitor)	v (78, 75)	

Ces Biens appartiennent tous à la rubrique « bien culturel » et font partie (2019) des 45 biens français inscrits au patrimoine mondial, dont 39 culturels, 5 naturels et 1 mixte

#### BIENS DE L'ÎLE-DE-FRANCE ET DE LA NORMANDIE INSCRITS SUR LE LISTE INDICATIVE DE LA FRANCE AU PATRIMOINE MONDIAL

Date	Bien	Île-de-France	Normandie
1996	Cathédrale de Saint-Denis	v (93)	
1996	Château de Vaux-le-Vicomte	v (77)	
1996	Le massif forestier de Fontainebleau	v (77)	
1996	Rouen : ensemble urbain à pans de bois, cathédrale, église Saint-Ouen, église Saint-Maclou		v (76)
2002	Ancienne chocolaterie Menier à Noisiel	v (77)	
2002	Hangar Y	v (92)	
2002	Office national d'études et de recherches aérospatiales, Meudon	v (92)	
2014	Les plages du débarquement, Normandie, 1944 (3)		v (14, 50)
2014	Sites funéraires et mémoriels de la Première Guerre mondiale (Front Ouest)	v	

Au 29/01/2019, la France a également inscrit 37 biens sur sa liste indicative : 24 culturels, 6 naturels et 7 mixtes.

Liste à jour à 07/2019. (Comité du patrimoine mondial, 43e Sess<sup>o</sup>, Bakou, Azerbaïdjan, 30/06-10/07/2019.

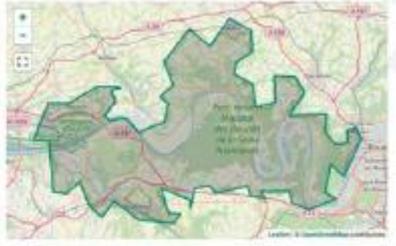
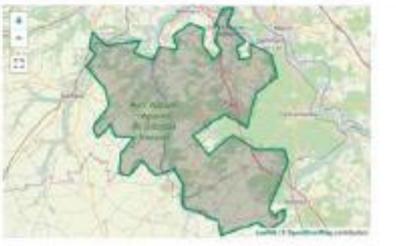
(3) Projet : lancé en 2006 ; inscrit sur la Liste indicative en 2014. Date de dépôt envisagée : à partir de 2017/2018

#### SITES DE L'ÎLE-DE-FRANCE ET DE LA NORMANDIE VISANT A UNE INSCRIPTION SUR LA LISTE INDICATIVE NATIONALE (1).

Date	Bien	Île-de-France	Normandie
	Jardins et maison de Claude Monnet à Giverny		v (27)

(1) Préalable obligatoire pour une instruction du dossier par le Comité ad hoc de l'UNESCO (Cf. [www.culture.gouv.fr](http://www.culture.gouv.fr))

## Parcs naturels régionaux de la Vallée de la Seine (consultations du 23/02/2021)

 <p>Parc naturel régional des Marais du Cotentin et du Bessin</p>	<p>► Parc naturel régional des Marais du Cotentin et du Bessin  <a href="https://parc-cotentin-bessin.fr">https://parc-cotentin-bessin.fr</a>            •Départements : 50, 14</p>	
 <p>Parc naturel régional des Boucles de la Seine Normande</p>	<p>► Parc naturel régional des Boucles de la Seine Normande  <a href="http://www.pnr-seine-normande.com">www.pnr-seine-normande.com</a>            •Départements : 76, 27            2016 : label international Ramsar (convention internationale des zones humides), pour le site marais Vernier - vallée de la Risle Maritime.</p>	
 <p>Parc naturel régional du Vexin français</p>	<p>► Parc naturel régional du Vexin français  <a href="http://www.pnr-vexin-francais.fr">www.pnr-vexin-francais.fr</a>            •Départements : 95, 78</p>	
 <p>Parc naturel régional Oise - Pays de France</p>	<p>► Parc naturel régional Oise - Pays de France  <a href="http://www.parc-oise-paysdefrance.fr">www.parc-oise-paysdefrance.fr</a>            •Départements : 95, 60</p>	
 <p>Parc naturel régional de la Haute Vallée de Chevreuse</p>	<p>► Parc naturel régional de la Haute Vallée de Chevreuse  <a href="http://www.parc-naturel-chevreuse.fr">www.parc-naturel-chevreuse.fr</a>            •Départements : 91, 78</p>	
 <p>Parc naturel régional du Gâtinais français</p>	<p>► Parc naturel régional du Gâtinais français  <a href="http://www.parc-gatinais-francais.fr">www.parc-gatinais-francais.fr</a>            •Départements : 91, 77</p>	

### A1.5/7. Grille analytique. Répartition des 51 Rapports et Documents surlignés en jaune.

(Base documentaire nettoyée de : 2 doublons, 1 inapproprié.)

	ORIGINE – FAMILLES d'ACTEURS			
	POLITIQUE	ECONOMIQUE	SOCIETE CIVILE SOCIO-ECONOMIQUE	EXPERT
<b>GRANDES PHASES</b> DE LA RESURGENCE DE LA VALLEE				
► <b>CONCEPTION</b> ( <i>Projet Global VDS</i> ) 25 ressources	15	7	0	3
► <b>MISE EN ŒUVRE</b> ( <i>Projet Global VDS : fabrication de Paris-Seine-Normandie</i> ) 26 ressources	16	3	7	0
<b>Grandes Phases /Origine documentaire</b>	<b>31</b>	<b>10</b>	<b>7</b>	<b>3</b>
<b>GRANDS THEMES</b> IDENTIFIES SELON L'ORIGINE DE LA PRODUCTION DOCUMENTAIRES				
► <b>PROJET GLOBAL VDS (1)</b> 12 ressources	4	6		2
► <b>ORGANISATION PORTUAIRE</b> 16 ressources	9	4	3	
► <b>LOGISTIQUE</b> 9 ressources	3		3	3
► <b>COOPERATION INTERTERRITORIALE</b> 5 ressources ( <i>Modalité d'action</i> )	4		1	
► <b>TOURISME</b> 1 ressource		1		
► <b>ESE</b> 5 ressources ( <i>Perspective</i> )				5
<b>Grands Thèmes /Origine documentaire</b>	<b>20</b>	<b>11</b>	<b>7</b>	<b>10</b>
<b>Nota.</b> Les 3 documents « Décrets » sont écartés pour l'identification des thèmes				
(1) Recouvre : <b>a)</b> l'approche géopolitique à l'origine de la résurgence de la Vallée ainsi que le positionnement géographique des MR, <b>b)</b> les réflexions prospectives et ses appréhensions de "territoire économique, d'innovations", <b>c)</b> le CPIER (2015) et la déclaration environnementale.				
<b>ECHELLES</b> DE LA PRODUCTION DOCUMENTAIRE				
► <b>LOCALE.</b> 1 ressource	1			
► <b>REGIONALE</b> 6 ressources ( <i>Île-de-France. Normandie</i> )	2		3	1
► <b>VALLEE DE LA SEINE</b> 30 ressources ( <i>Interrégionale</i> )	15	10	4	1
► <b>NATIONALE</b> 12 ressources ( <i>La VDS est positionnée dans une politique économique</i> )	5			7
► <b>INTERNATIONALE</b> 2 ressources ( <i>Européenne. Mondiale</i> )		1		1
<b>Echelles /Origine documentaire</b>	<b>23</b>	<b>11</b>	<b>7</b>	<b>10</b>

Malgré la faiblesse numérique du corpus, des enseignements généraux émergent.

- Un macro-équilibre entre la production documentaire des phases Conception et Production.
- **Les dynamiques de la VDS sont avant tout d'origine Politique.** (J. Gottmann, 1952 ; C. Carter, 2020, « *l'espace et la politique sont toujours fondamentalement connectés* ».)
- L'économie des flux, appréhendée par les productions consacrées à l'organisation portuaire et à la logistique, représente la moitié de la base documentaire.
- La Vallée de la Seine est l'échelle prioritaire de la production documentaire.

### A1.5/8. Analyses, grilles de lecture des 155 articles d'ancrage terrain surlignés en jaune.

- Cette approche couvre une large période (2009/2012-2019).
- Les expressions publiques sont à replacer dans ce contexte temporel.
- L'ancrage terrain de la recherche est apprécié par l'échelle de l'information diffusée.
- Cette échelle s'exprime soit par un thème spécifique, soit par l'expression d'acteurs.
- La démarche est articulée sur cinq étapes.
  - La première est dédiée à la constitution d'un corpus représentatif de l'ancrage terrain.
  - La seconde propose la grille analytique Echelle-Thème-Acteur (ETA)
  - La suivante répartit les 155 articles selon cette grille.
  - La quatrième analyse les articles de chacune des échelles retenues.
  - Enfin, la dernière fournit des tableaux explicatifs sur les regroupements effectués pour deux échelles de l'ancrage terrain retenu.

#### ETAPE N°1. CONSTITUTION DU CORPUS PREPARATOIRE A L'ANALYSE D'APPRECIATION D'ANCRAGE TERRAIN.

- **Des 168 expressions publiques**, reprises dans des articles de presse, **13 articles (art.)** ne présentant pas de caractère d'ancrage VDS ou de territoires de la VDS **sont retirés.**
  - **6** traitent de rapprochements portuaires en Belgique et aux Pays-Bas. Ces informations solidifient la dynamique de la Préfiguration.
  - **3** traitent du niveau de l'endettement français. Les utilisations politiques de ce critère influencent la disponibilité des ressources publiques affectées au développement de la VDS, le choix des actions.
  - **3** traitent de sujets généraux. Ils matérialisent les mouvements du Monde (monétisation du carbone) ; le temps long dans l'aménagement du territoire.
  - **1** traite d'un sujet d'éducation citoyenne. Réflexion qui pourrait trouver un intérêt pour la VDS et ses territoires dans le sens du développement d'une culture propre.
- **155 articles (art.) possèdent donc un potentiel d'ancrage.**

#### ETAPE N°2. DEFINITION DE LA GRILLE ANALYTIQUE ECHELLE-THEME-ACTEUR DES EXPRESSIONS PUBLIQUES

MOTS CLES	CRITERES D'ANALYSE	SIGNIFICATION
ANCRAGE ?	▶ A quelle Echelle l'information diffusée fait-elle référence ?	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Européenne ? •Nationale ?</li> <li>•VDS ? Régionale (<i>Île-de-France, de la Normandie; et des Hauts-de-France</i>) ?</li> <li>•Locale (<i>pôles métropolitains : Paris, Rouen, Le Havre</i>) ?</li> </ul>
Quoi ?	▶ Quel est (quels sont), le principal Thème de l'information diffusée ?	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Le projet global ?</li> <li>•La dimension politique (<i>politique maritime et portuaire, les coopérations, européenne</i>) ?</li> <li>•L'organisation portuaire et les flux (<i>logistique, les transports</i>) ?</li> <li>•Les infrastructures (<i>LNPN, Serqueux-Gisors, Chatière, le CSNE</i>) ?</li> <li>•Le tourisme fluvial et l'industrie ? etc.</li> </ul>
Qui ?	▶ Quel type d'Acteur est mis en avant dans l'expression diffusée?	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Politique ? (<i>grands élus nationaux, régionaux, des pôles métropolitains</i>)</li> <li>•Economique ? (<i>réseaux consulaires, associations professionnelles</i>)</li> <li>•Sociétaux ? (<i>représentants de la société civile. CESER</i>)</li> <li>•Associatif ? (<i>manifestant une opposition</i>). Etc.</li> </ul>

### ETAPE N°3. REPARTITION DES ART. SELON L'ECHELLE DE TRAITEMENT DE L'INFORMATION DIFFUSEE

Echelle	Nombre d'article/ Echelle	% / échelle	% VDS et échelle locale
Vallée de la Seine (1)	59	38,06%	38,06%
Locale (2)	49	31,61%	31,61%
Nationale (3)	26	16,77%	
Régionale (4)	16	10,32%	
Européenne (5)	5	3,23%	
Totaux	155	100,00%	69,68% (6)

(1), (2), (3), (4) et (5) renvoient aux numéros des commentaires de l'étape 4.

(6) Ce pourcentage est représentatif de l'objet de l'étude

### ETAPE N°4. COMMENTAIRES SUR LES ARTICLES DE CHACUNE DES ECHELLES

**(1)** Les **59 ART.** (38,06% du total) **D'ECHELLE VALLEE DE LA SEINE** font émerger deux **Thématiques** clés

- Celle des **29 art. dédiés à l'organisation portuaire, aux flux logistiques et aux transports terrestres, ainsi qu'aux infrastructures associées.**
- Celle des **14 art. regroupés sous la rubrique « politique ».** Ils traduisent la dimension politique, exprimée à différentes échelles, du projet de développement et d'aménagement de la Vallée de la Seine.

**(2)** Sur les **49 ART.** (31,61% du total) **D'ECHELLE LOCALE** :

- Ces **Acteurs** sont localisés dans : les **villes du Havre** (28 art.), de **Rouen** (2 art.), de **Paris/Grand Paris** (17) ; dans le **pôle métropolitain de l'Oise** (1) et de **l'Etat** (2).
- Ces expressions font ressortir deux orientations **Thématiques**. Celle du « **Projet Global** », centré sur la VDS pour les parties normandes, centré sur le Grand Paris pour Paris. Celle des **flux (portuaires et fluviaux, de logistique, des transports)** et conséquemment le **Thème des infrastructures** au sein desquels le CSNE occupe une place prépondérante.

**(3)** Ces **26 ART. D'ECHELLE NATIONALE** font émerger deux grands **Thèmes** représentatifs du contexte dans lequel la VDS s'insère, avec lequel elle compose.

- Le **Thème N°1 (17 art.)** est celui de la **politique maritime et portuaire** de la France articulant trois moments clés. Le premier moment est celui de l'initiation de la dynamique au Havre. Le deuxième, celui de France Logistique 2025, porte les activités logistiques au niveau des préoccupations politiques et économiques nationales. Le troisième moment, est celui déclenché par le Premier ministre à compter du CIMER 2018 et des actions de 2019/2020. Ce moment réalise l'articulation entre la politique maritime et portuaire et le traitement logistique des flux.
- Le **Thème N°2** est celui du **CSNE** (9 art.) sur lequel le Président de la République et des personnalités gouvernementales portent les engagements de l'Etat.

**(4)** Ces **16 ART. D'ECHELLE REGIONALE** se répartissent sur :

- 7 art. pour la Normandie (Commission européenne [2]. Environnement [2]. Projets de l'axe Seine [1]. Ports normands [1]. Pôles de compétitivité [1])
- 4 art. pour les Hauts-de-France (CSNE)
- 3 art. pour l'Île-de-France (CSNE [1]. Chantiers de transbordement [1]. Positionnement politique sur l'équation entre métropole et région [1])
- 1 art. de l'Île-de-France et de la Normandie souhaitant la fusion des ports
- 1 art. de la Haute-Normandie s'opposant au CSNE

**(5) 5 ART. D'ECHELLE EUROPEENNE font état :**

- Par 2 art. de l'orientation stratégique vers « l'économie verte » (« Green New Deal » ou « Green Deal for Europe ») tout en établissant un lien implicite avec le « New Deal » des années 1930.
- Par 1 art. aux infrastructures de transport
- A l'accord de financement du CSNE (1art.)
- Du souhait d'un acteur socioéconomique européen de visibilité européenne des projets d'échelle régionale (1 art.)

**ETAPE N°5. TABLEAUX DES REGROUPEMENTS THEMATIQUES (ECHELLES : VALLEE DE LA SEINE. LOCALE)**

**L'ANCRAGE LOCAL DES RELEVES MEDIA D'EXPRESSIONS PUBLIQUES D'ECHELLE VALLEE DE LA SEINE**

<b>VDS</b> <i>(Principaux thèmes relevés)</i>	<b>Nombre d'art. / Thème</b>	<b>Pol.</b>	<b>Port Flux Infra</b>	<b>Accessibilité Mobilité (personnes)</b>	<b>Culture VDS</b>	<b>Initiation Projet Global</b>	<b>Tourisme</b>	<b>Indus</b>
Politique :	<b>14 (5 Positions : Régions [1] ÎdF. Normandie ; CESER Normandie [2] ; politiques locaux [2]. 3 Analyses media. 2 Organisations socio-prof. [1], associative [1]. 2 Leitmotiv, Grande Rue, projet global 1.Décret 2013)</b>	■						
Organisation Portuaire.	<b>12 (11 Préfiguration-Fusion [Gouvernement. Initiation. Modèle. Points. Haropa. UE] ; 1 Analyse CG Environnement)</b>		■					
Flux	<b>8 (4 Haropa [smart corridor. Offre terrestre. RTE. Logistique] ; 2 transport fluvial ; 1 rapport parlementaire ; 1 « 3 ports »)</b>		■					
Infrastructure	<b>6 (1 Rapport2012. 3 Schéma stratégique/CPIER [2015-2020]. 1 DIDVS (Regards croisés). CPIER [2021-2027] infrastructures écartées)</b>		■					
LNPN	<b>5 (4 Mouvements d'opposition. 1 procédure de consultation)</b>			■				
Réinventer la Seine	<b>4 (2 Initiation. 1 Libération de foncier. 1 Lauréats du Havre)</b>				■			
Projet Global (CGDVS).	<b>3 (Initiation. Préconisations. Conférence)</b>					■		
Serqueux-Gisors	<b>3 (2 Fret ferroviaire portuaire. 1 investissement Normandie)</b>		■					
Tourisme (Fluvial)	<b>3 (2 ADAS [Giverny]. 1 compétition territoriale)</b>						■	
Industrie	<b>1 (Labellisation de la VDS)</b>							■
<b>Totaux</b>	<b>59</b>	<b>14</b>	<b>29</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>1</b>

## L'ANCRAGE LOCAL DES RELEVÉS MEDIA D'EXPRESSIONS PUBLIQUES D'ECHELLE LOCALE

<b>LE HAVRE.</b> (Principaux thèmes relevés)	Nombre d'art. / thème	Projet Global VDS	Infra.	Dynamique VDS	Enjeux Globaux	UE (Commiss°)
CSNE	<u>8</u> (7 d'opposition, 1 d'acceptation)		■			
Le Havre port de Paris	<u>6</u> (dont 2 sur l'accord de coopération de 2018)	■				
La politique maritime et portuaire	<u>6</u> (dont 2 sur la gouvernance portuaire)	■				
Transition énergétique	<u>2</u> (dont 1 sur les ENR-Eoliennes)				■	
Réinventer la Seine	<u>2</u> (projet des 3 pôles métropolitains)			■		
Présence à Bruxelles	<u>1</u>					■
Terminal multimodal	<u>1</u> (améliorer le fonctionnement)		■			
Les atouts du port du Havre	<u>1</u>	■				
Dynamiser la VDS	<u>1</u>			■		
<b>Totaux</b>	<b><u>28</u></b>	<b>13</b>	<b>9</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>1</b>

<b>ROUEN</b> (Principaux thèmes relevés)	Nombre d'art. / thème	Projet Global VDS	Infra.	Dynamique VDS	Enjeux Globaux	UE (Commiss°)
CSNE	<u>1</u> (acceptation résignée, position partagée avec les acteurs du Havre)		■			
La politique maritime et portuaire	<u>1</u> (opposition à la gouvernance portuaire)	■				
<b>Totaux</b>	<b><u>2</u></b>	<b>1</b>	<b>1</b>			

<b>PARIS-MGP</b> (Principaux thèmes relevés)	Nombre d'art. / thème	Projet Grand Paris	Infra.	Dynamique VDS	Enjeux Globaux	Coopération Le Havre
Le Grand Paris	<u>9</u> (dont : 1 gouvernance du Grand Paris. 1 différenciant Le Grand Paris des notions de Géographie)	■				
Flux portuaires	<u>2</u> (1 Gennevilliers, 1 Paris Terminal)		■			
Coopération avec Le Havre	<u>2</u>					■
Dynamique	<u>1</u> (réinventer la Seine)			■		
Les projets associés au Grand Paris	<u>2</u> (1 : projets logistiques. 1 : territoires stratégiques-Grand Paris)		■			
CSNE	<u>1</u>		■			
<b>Totaux</b>	<b><u>17</u></b>	<b>9</b>	<b>5</b>	<b>1</b>		<b>2</b>

**A1.5/9. Analyse du terrain de PSN par la complémentarité de la diversité des sources.**

Origine	Nbre	Unité de temps (élaboration)	Type d'auteurs	Vocation	Type de sujet	Apports (qualitatifs)
Academ. (cités)	376	Année	Recherche	Connaissance	1 question de fond	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Appréhension des Dynamiques (Concordance - Opposition/ Diversité des acteurs)</li> <li>• Appréhension des « réalités » d'une question,</li> <li>• Distance par rapport au sujet</li> </ul>
Rapports et Documents	51	Mois	Expert	Eclairage (1 thème appliqué)	1 question générale	
Media (1)	155	Jour	Traducteur	Communication / Diffusion à la société	1 question locale	
Documents (1)	108	Mois Jour Année	Expert Traducteur Recherche			
Documents ADAS	67	Jour	Traducteur			

**(1)** Application de la grille E.T.A pour analyser les évolutions des dynamiques de l'objet de la recherche par des expressions du terrain.

Il est à remarquer la grande cohérence des principaux enseignements analytiques des matériaux du Terrain PSN réalisés d'une part à partir des informations de l'association ADAS (32,52%) et d'autre part par la grille ETA (100%).

## A1.5BIS-AUTRE EXEMPLE DE COOPERATION SUR LA VALLEE. TERRITOIRES D'INDUSTRIE AXE SEINE.

Suite à l'initiative gouvernementale (11/2018) « *La vallée de la Seine parmi 10 territoires normands labellisés* » ([www.aurbse.org](http://www.aurbse.org) ,02/05/2019) regroupe les activités stratégiques de l'automobile, de l'aéronautique, de la pharmacie, de la logistique. Le pilotage est assuré par 8 binômes (élu/industriel), correspondants aux 8 EPCI de la VDS, et la Région Normandie. Un élu politique des 8 binômes les représente. L'objectif est de formaliser « *un projet de territoire* » (attractivité, métiers de l'industrie, formation/compétences, existence/accessibilité des infrastructures [transport, numérique, foncier...], services au public, l'innovation, croissance des entreprises, simplification administrative.)

### Territoire d'industrie Axe Seine

#### Composition des comités de projet en avril 2019

EPCI	Elu	Industriel
Métropole Rouen Normandie	M. Frédéric SANCHEZ Président	M. Philippe ENXERIAN Président de l'UIMM Rouen Métropole
Communauté d'Agglomération Seine-Eure	M. Bernard LEROY Président	M. Emmanuel MORICE Schneider Electric
Communauté de communes Lyons Andelle	M. Philippe GERICS Président	M. Guillaume LENTIER, CAUDRILLIER SA et président du GIVAP (Groupement des Industriels de la Vallée de l'Andelle et des Plateaux Est de Rouen)
Communauté de communes Eure Madrie Seine	Mme Catherine MEULIEN Présidente	M. Pierre-Jean LEDUC Président / CEO DEDIENNE MULTIPLASTURGY GROUP
Le Havre Seine Métropole	M. Luc LEMONNIER Président	M. Guillaume VALLE Président de l'UIMM Région havraise
Caux Seine Agglo	Mme Virginie CAROLO Vice-Présidente économie	M. Lucien MALLET Président de H2V
Evreux Portes de Normandie	M. Arnaud MABIRE VP innovation et numérique	M. Pierre SAINFORT PDG de Compin
Seine Normandie Agglomération	M. Pierre CRENN Vice-président au développement économique	M. Jean-Pierre SOULIE DG ROWENTA France (Groupe SEB)

Source : Région Normandie – AURBSE, 2019

## A1.6-LE SYSTEME HAROPA OU LA « MOTORISATION » DE L'ECONOMIE DES FLUX DE LA VDS.

### A1.6/1-Le système Haropa (1/3) : les ports maritimes.

LE SYSTEME HAROPA (Consultation : 07/09/2019)	M/F/FM (1)	WEBSITE	TRAFICS (MOTS CLES)
<b>PORTS D'HAROPA</b>			
▶ <a href="#">LE HAVRE</a>	M	<a href="http://www.haropaports.com/fr/lehavre">www.haropaports.com/fr/lehavre</a>	
▶ <a href="#">ROUEN</a>	M	<a href="http://www.haropaports.com/fr/rouen">www.haropaports.com/fr/rouen</a>	
Honfleur	M	<a href="http://www.haropaports.com/fr/rouen/terminal-de-honfleur">www.haropaports.com/fr/rouen/terminal-de-honfleur</a>	•Vracs solides •Marchandises diverses •Passagers
Radicatel	FM	<a href="http://www.haropaports.com/fr/rouen/terminal-de-radicatel">www.haropaports.com/fr/rouen/terminal-de-radicatel</a>	•Colis lourds •Conteneur •Divers
Port Jérôme	FM	<a href="http://www.haropaports.com/fr/node/2508">www.haropaports.com/fr/node/2508</a>	•Vracs ( <i>tôle, tourbe, granulat</i> )
St Wandrille	FM	<a href="http://www.haropaports.com/fr/terminaux-conventionnels">www.haropaports.com/fr/terminaux-conventionnels</a>	
Le Trait	FM	<a href="http://www.haropaports.com/fr">www.haropaports.com/fr</a>	
<b>(1) M= maritime. F = fluvial. FM = fluvio-Maritime</b>			
J-Y Péroudou. Sources : Haropa, sites des ports.			

### A1.6/2-Le système Haropa (2/3) : les ports intérieurs.

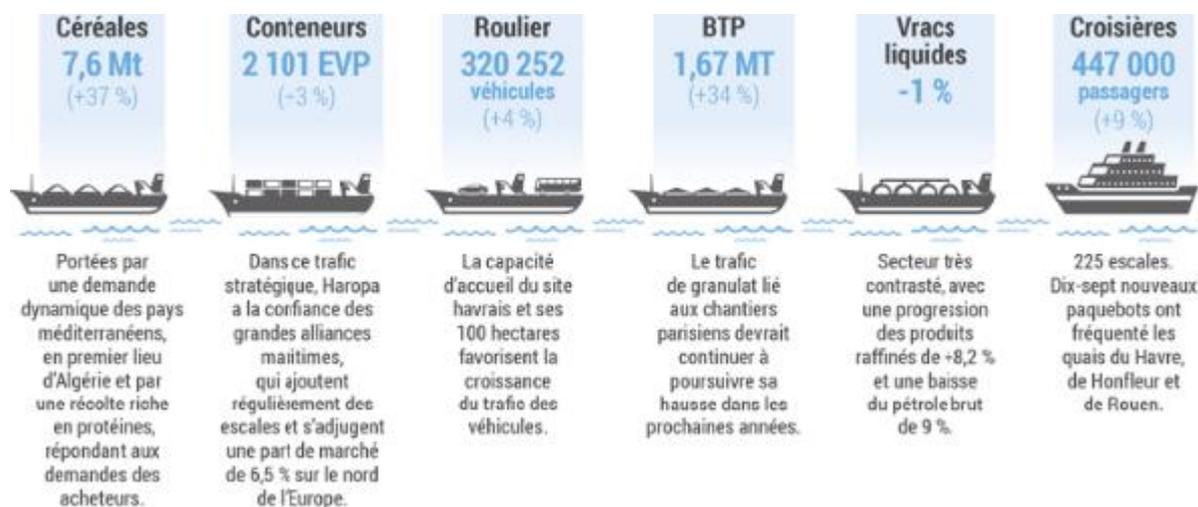
LE SYSTEME HAROPA (Consultation : 07/09/2019)	M/F/FM (1)	WEBSITE	TRAFICS (MOTS CLES)
		<a href="http://WWW.HAROPAPORTS.COM/FR">WWW.HAROPAPORTS.COM/FR</a>	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>•BTP/Mat.Construct.</li> <li>•Chimie_</li> <li>•Colis exceptio.</li> <li>•Conteneur (reefer)</li> <li>•Eco-indus.</li> <li>•Énergie</li> <li>•Foncier/Immob</li> <li>•Logistics &amp; Distrib</li> <li>•Agro.</li> <li>•Passager_</li> <li>•Automobiles</li> <li>•Vracs conventionnels</li> </ul>	
► <b>PARIS</b>	F	<a href="http://www.haropaports.com/fr/paris">www.haropaports.com/fr/paris</a> ► <b>L'ANTENNE (29/04/2016)-</b> •Besoin de chantiers de transbordement Rail ↔ Route : 11 sites ÎdF identifiés.	<b>Chiffres-clés- Région ÎdF 2019</b> •2 <sup>ème</sup> plate-forme fluviale d'Europe (70 ports, 6 terminaux à conteneurs, 6 plates-formes multimodales, sur 500 km de voies navigables)
► <b>PORTS DE PARIS : AGENCE SEINE AVAL</b>	F	<a href="http://www.haropaports.com/fr/paris/agence-seine-aval">www.haropaports.com/fr/paris/agence-seine-aval</a> <b>PORTS GERES :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Courbevoie</li> <li>•Asnières-bas</li> <li>•Clichy</li> <li>•Asnières-haut</li> <li>•St-Ouen</li> <li>•St-Denis l'Etoile</li> <li>•Epinay-la-Briche</li> <li>•Argenteuil</li> <li>•Nanterre</li> <li>•Le Pecq</li> <li>•Achères (étude)</li> <li>•Les Mureaux</li> <li>•Limay/Porcheville</li> <li>•L'Oise</li> <li>•Bruyères-sur-Oise</li> <li>•Persan</li> <li>•St-Ouen-l'Aumône</li> <li>•Pontoise</li> <li>•Persan</li> <li>•Conflans-fin-d'Oise</li> <li>•Triel (étude)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•13 ports urbains</li> <li>•4 plateformes multimodales</li> </ul>
<b>Limay-Porcheville</b> •Caboteur-mer (600-2600 t.)	F FM	<a href="http://www.haropaports.com/fr/paris/">www.haropaports.com/fr/paris/</a> •1 <sup>st</sup> port FM-IDF •Equip. Multimodal. •Terminal conteneurs	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Logistique</li> <li>•Energie</li> <li>•BTP</li> <li>•Agroalimentaire</li> <li>•Industrie</li> <li>•Environnement</li> </ul>
<b>Gennevilliers</b> •5 modes (F-FM-Route-Pipe-Fer) •1 centre de transp. Combiné •38% (Paris-Ports)	F FM	<a href="http://www.haropaports.com/fr/paris/port-de-gennevilliers">www.haropaports.com/fr/paris/port-de-gennevilliers</a>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•BTP</li> <li>•Conteneur</li> <li>•Métallurgie</li> <li>•Agro.</li> <li>•Environnement</li> <li>•Produits valorisables</li> <li>•Produits énergétiques</li> <li>•Automobiles</li> <li>•Logistique &gt; 370000 EVP (fluvial : 120 000)</li> </ul>
► <b>PORTS DE PARIS : AGENCE SEINE AMONT</b> •26 ports sur 3 depts (77, 94, 91)	F	<a href="http://www.haropaports.com/fr/paris/agence-seine-amont">www.haropaports.com/fr/paris/agence-seine-amont</a> <b>PORTS GERES : SUR LA SEINE :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Bray-s/Seine</li> <li>•Montereau-Fault-Yonne</li> <li>•Varenes-s/Seine-Gare d'eau</li> <li>•Melun-la Reine Blanche</li> <li>•Dammarie-les-Lys</li> <li>•Corbeil-St-Nicolas</li> <li>•St-Germain-les-Corbeil (projet)</li> <li>•Evry</li> <li>•Viry-Châtillon</li> <li>•Athis-Mons</li> <li>•Vigneux-s/Seine (projet)</li> <li>•Villeneuve-St-Georges-Bergeron</li> <li>•Orly</li> <li>•Choisy-le-Roi</li> <li>•Alfortville</li> <li>•Ivry-s/Seine</li> </ul> <b>SUR LA MARNE :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Meaux</li> <li>•Esbly</li> <li>•Esbly/Coupvray</li> <li>•Lagny/St-Thibault-des-Vignes</li> <li>•Gournay-s/Marne</li> <li>•St-Maur</li> <li>•Bonneuil-s/Marne</li> </ul> <b>SUR LE LOING :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Souppes-sur-Loing</li> <li>•St-Pierre-les-Nemours-les-Fontaines</li> <li>•Nemours-les-Buttes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Logistique</li> <li>•Agroalimentaire</li> <li>•BTP</li> <li>•Environnement</li> <li>•Services</li> <li>•Postes à colis lourds ou encombrants : Evry (91) ; Bray-s/Seine (77).</li> </ul>
<b>Bonneuil-sur-Marne</b> •Caboteur (1200 t.)	F	<a href="http://www.haropaports.com/fr/paris/port-de-bonneuil-sur-marne">www.haropaports.com/fr/paris/port-de-bonneuil-sur-marne</a> •2 <sup>nd</sup> port fluvial-IDF	<ul style="list-style-type: none"> <li>•tri-modal (eau, fer, route)</li> </ul>
<b>(1) M= maritime. F = fluvial. FM = fluvio-Maritime</b>			
J-Y Pérodou. Sources : Haropa (partenariats, 31/01/2019), sites des ports.			

### A1.6/3-Le système Haropa (3/3) : les partenariats.

LE SYSTEME HAROPA (Consultation : 07/09/2019)	M/F/FM (1)	WEBSITE	TRAFICS (MOTS CLES)
		<a href="http://WWW.HAROPAPORTS.COM/FR">WWW.HAROPAPORTS.COM/FR</a>	
<b>► PORTS PARTENAIRES D’HAROPA</b>			
<b>Cherbourg</b>	M	<a href="http://www.pna-ports.fr">www.pna-ports.fr</a>	•Vracs •Colis lourds ou encombrants, dangereux
<b>Caen- Ouistreham</b>	M	<a href="http://www.pna-ports.fr">www.pna-ports.fr</a>	•Export céréales •Trafics variés •Trafics réguliers de voyageurs transmanche.
<b>Fécamp</b>	M	<a href="http://www.portdefecamp.fr">www.portdefecamp.fr</a>	•Vracs ( <i>solides, liquides</i> ) •Marchandises diverses en lots et en colis lourds
<b>Dieppe</b>	M	<a href="http://www.portdedieppe.fr">www.portdedieppe.fr</a>	•Trafic maritime de marchandises •Trafics réguliers de fret et de voyageurs transmanche.
<b>Port Angot.</b> (06/2013) (St Aubin-les-Elbeuf)	F	<a href="http://www.elbeuf.cci.fr/port-fluvial/">www.elbeuf.cci.fr/port-fluvial/</a>	•Vrac
<b>Longueil-Ste Marie</b> •2modes (F-Route •Fer ( <i>étude</i> ))	F	<a href="http://www.ccplaine-estrees.com/developpement-du-territoire/entreprendre/port-fluvial/">www.ccplaine-estrees.com/developpement-du-territoire/entreprendre/port-fluvial/</a>	•Conteneur •Vracs •Granulats •Matériaux ( <i>construc.</i> )
<b>Nogent s/Seine</b> 04/2013	F	<a href="http://www.unm-portdelaube.fr">www.unm-portdelaube.fr</a>	•Vrac solide ( <i>céréale, métallurgie, etc.</i> ) •conteneur •colis lourds.
<b>Gron</b> (06/2013)	F	<a href="http://www.yonne-en-seine.com">www.yonne-en-seine.com</a>	•Conteneurs •Colis lourds
<b>► PARTENARIATS EN PROJET</b>			
<b>Le Tréport</b>	M		
<b>► PARTENAIRES LOGISTIQUES D’HAROPA</b>			
<b>Schéma Park</b>		<a href="http://www.shema.fr">www.shema.fr</a>	
<b>Vallée de Seine Logistique</b>			
<b>(1) M= maritime. F = fluvial. FM = fluvio-Maritime</b>			
J-Y Péroudou. Sources : Haropa (partenariats, 31/01/2019), sites des ports.			

## A1.7-REPARTITION DES PRINCIPAUX TRAFICS DU SYSTEME HAROPA.

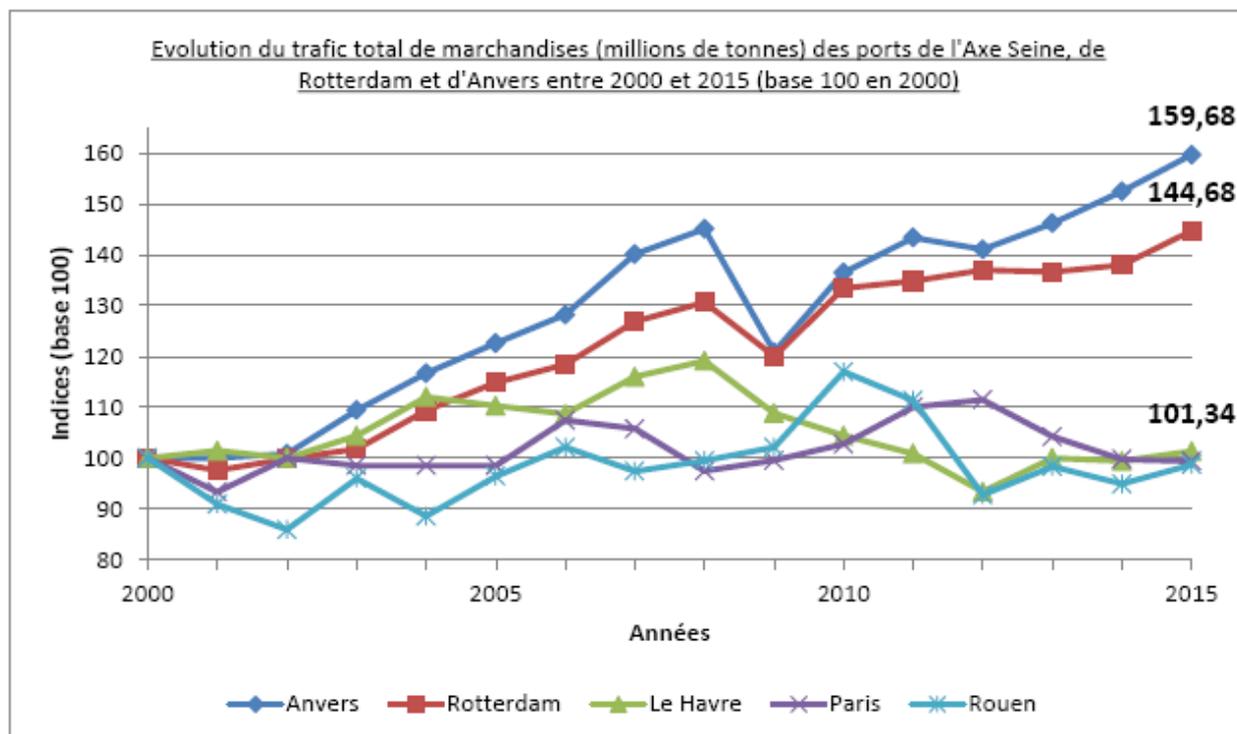
### A1.7/1-Infographie. Les trafics 2018 d'Haropa.



Source1 : [www.normandinamik.cci.fr/haropa-vent-en-poupe/](http://www.normandinamik.cci.fr/haropa-vent-en-poupe/) (18/04/2019. Bertrand Lefetz)

Source2 : « Bilan 2018. Perspectives 2019. HAROPA confirme son développement. » Dossier de presse. 22/01/2019. 11 p.

### A1.7/2-Evolution comparée du trafic total des marchandises de l'axe Seine (CDER CCI Paris île-de-France, 2017).

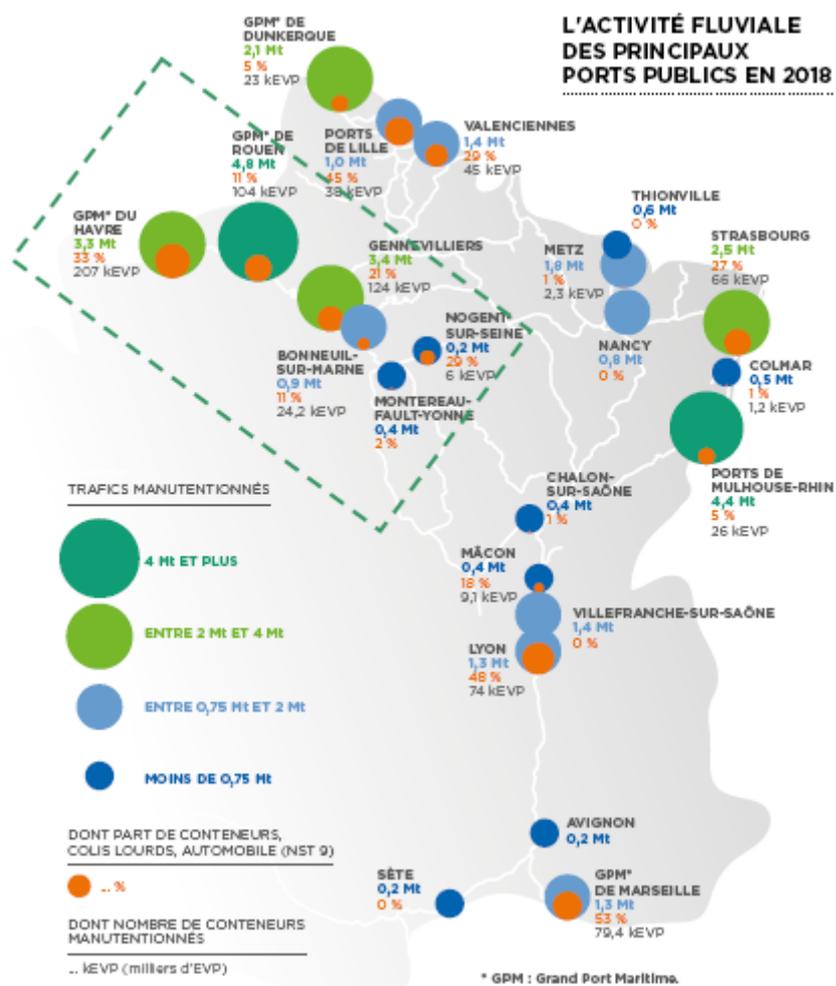


## A1.8-LES PARTS MODALES DE L'ECONOMIE DES FLUX DE LA VALLEE DE LA SEINE.

### A1.8/1-Approximation raisonnée des parts modales.

		REPARTITION MODALE DES FLUX. PARTS MODALES. POINTS DE REPERE. (1)		
		NORMANDIE	IDF	FRANCE
~ 8 7 %	R O U T E	▶ 2009-2010 (LSN-HN-PSN) : • ~85%	▶ 09/2015 (CESER-IDF) : • ~85% (base 2000) ▶ 29/04/2016 (L'ANTENNE) – (2) • Risque de congestion. ▶ 2017 (CEDER CCI-ÎdF) • >85% (conteneur)	▶ 2016 (FERDEFrance) : • 86% (base 2014) ▶ 2019 (CGDD-CHIFFRES CLES TRANSPORT) : • 88,5% (base 2017)
		▶ HAROPA (LH↔Gennevilliers) : • ~200km (L'Antenne. 08/2017)		
~ 8 %	F L E V E	▶ 2009-2010 (LSN-HN-PSN) : • ~9% ▶ 08/2019 (Atlas VDS) • 9% (Haropa-Le Havre)	▶ 09/2015 (CESER-IDF) : • IDF (tt marchand. confondues) : ~7%	▶ 2016 (FERDEFrance) : • 3% (base 2014) ▶ 2019 (CGDD-CHIFFRES CLES TRANSPORT) : • 1,9% (2017)
		▶ HAROPA (LH↔Gennevilliers) : • ~300km (L'Antenne. 08/2017)		
~ 5 %	F E R	▶ 2009-2010 (LSN-HN-PSN) : • ~6%	▶ 09/2015 (CESER-IDF) : • <5% (tt marchand. confondues) : ▶ 2017 (CEDER CCI-ÎdF) • ~5% (conteneur)	▶ 2016 (FERDEFrance) : • 11% (2014) ▶ 2017 (BOURDIN) • <10%. ▶ 02/2018 (SPINETTA, RAPPORT AU 1 <sup>ER</sup> MINISTRE.) • <10%. (trafic nat. Tt fret) ▶ 2019 (CGDD-CHIFFRES CLES TRANSPORT) : • 9,6% (2017)
(1) : hors oléoducs (2) 363 Mio t/an : prévisions 2030 de trafic ÎdF (CGDD) soit 25 %/2009 (progression / an : 1,1 %)				
J-Y Pérodou. Sources : académique ; CEDER CCI-ÎdF ; CESER-IDF ; CGDD ; FerdeFrance ; Haropa ; LSN ; media professionnel ; Mission ferroviaire.				

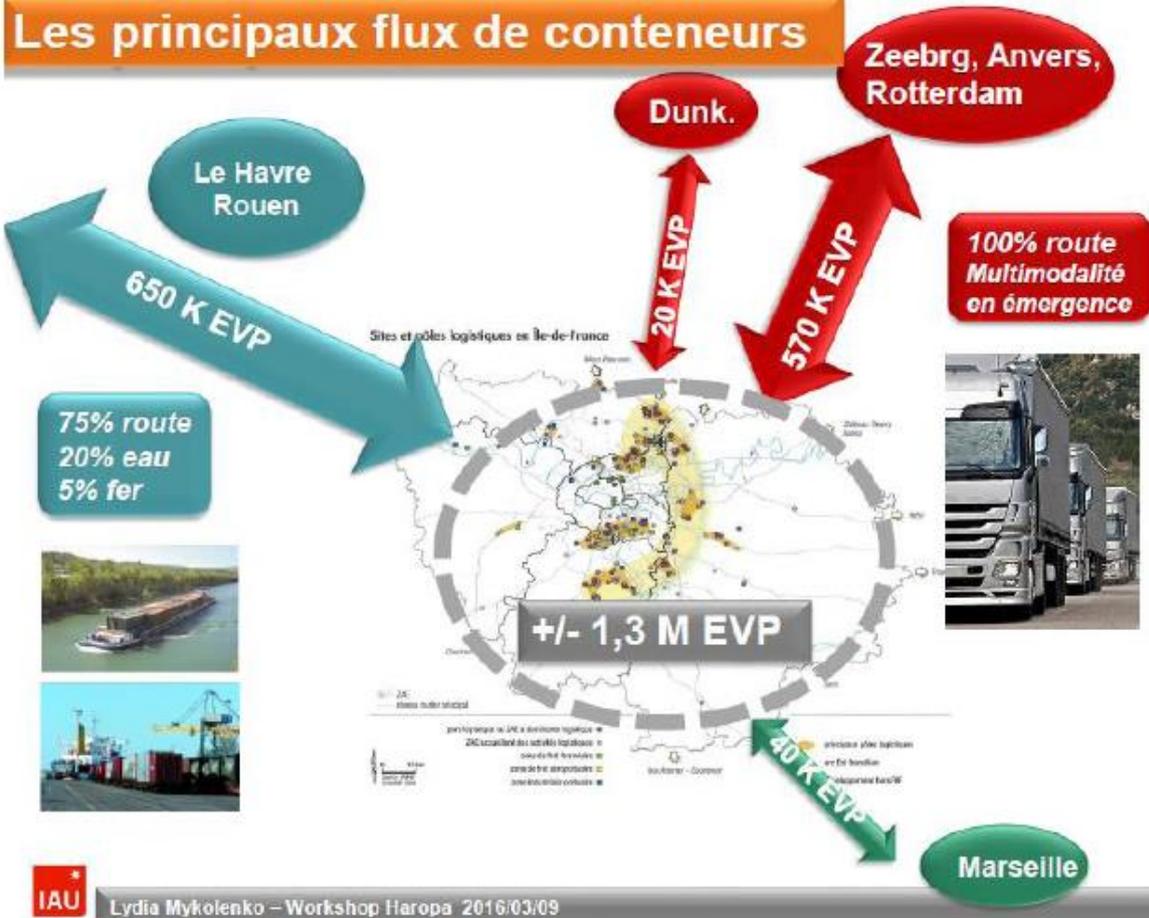
A1.8/2-« Activité fluviale des principaux ports publics en 2018 » (source VNF, 04/2019).



## A1.9-REPARTITION DES FLUX DE CONTENEURS DE L'ÎLE-DE-FRANCE.

### A1.9/1-Les principaux flux de conteneurs (Assises Port du futur 2017).

2017 – Assises Port du Futur



## A1.10-LES DISPONIBILITES FONCIERES SUR LA VALLEE DE LA SEINE.

### A1.10/1-Des différences d'appréciations de disponibilités foncières selon les études.

APPRECIATIONS DE LA PROBLEMATIQUE DES DISPONIBILITES FONCIERES - EXTRAITS	
CESER-IDF 09/2015	<p>► « Un <b>facteur de coût comme le foncier</b>, et sans oublier la problématique de la disponibilité des surfaces, a bien souvent <b>un impact plus important que le différentiel du coût de transport</b>. »</p> <p>► « ... le <b>coût du foncier</b> tend à <b>croître</b> du fait de la <b>rareté croissante des disponibilités foncières utiles</b>. »</p> <p>► « Mais le <b>surcoût</b> de celui-ci [accroissement de la distance terminale de transport] est <b>compensé</b> par : - <b>l'économie sur le foncier</b> permise par l'éloignement du site en périphérie, sans parler même <b>du besoin de grandes parcelles</b> »</p> <p>► « L'ordre de grandeur attendu de la <b>croissance des surfaces d'entrepôts</b> nécessaires à l'horizon 2025 est de <b>+50%</b> avec un passage <b>de 17 millions de m2</b> aujourd'hui <b>à 25-35 millions de m2</b>. »</p> <p>► « Les <b>besoins fonciers (totalement) nouveaux</b>, en dehors de ce qui est déjà en projet et des "coups partis", peuvent être évalués à <b>1000 hectares environ</b>. »</p> <p>► « ...compte tenu de la <b>carence foncière</b> constatée : <b>où trouver / comment réserver les surfaces nécessaires, en évitant le mitage</b> de l'espace et en les <b>connectant convenablement aux réseaux de transport</b> ? »</p>
AGENCES URBANISME VDS 10/2015	<p>► « Les grands entrepôts sont rejetés loin des centres urbains pour des <b>raisons de disponibilités foncières, de coût du foncier et d'acceptabilité locale</b>. »</p> <p>► « <b>La question première est celle du foncier disponible pour la logistique</b>. »</p> <p>► « Le <b>foncier disponible</b> en bord d'eau ou de voie ferrée est dans cet esprit stratégique. » Il doit être « au <b>préalable</b> inscrit[e] dans un <b>cadre stratégique</b> de moyen terme »</p> <p>► « Le soutien au Seine Gateway® ne peut s'envisager sans une <b>mobilisation</b> plus forte <b>des territoires</b> à une échelle englobant l'<b>Ile-de-France</b> et l'ensemble de la <b>Normandie</b>. »</p> <p>► « ... rôle est <b>crucial</b> notamment dans <b>l'anticipation foncière</b> »</p> <p>► « Mais il [ÎdF] devrait aussi pouvoir se tourner vers la <b>façade maritime</b> et accueillir des activités en lien avec les unités industrielles implantées le long de la Seine [...] certaines <b>importent et exportent</b> via les <b>ports de Rouen et du Havre</b>. »</p> <p>► « Il faut pour cela leur [secteurs d'activités] <b>prévoir le foncier</b> dont ils auront besoin en reconvertissant les sites [...], en ports fluvio-industriels et logistiques. »</p> <p>► « le prix du <b>foncier ne cesse de progresser</b> et vient surenchérir les coûts d'implantation dont l'amortissement est souvent très long. »</p> <p>► « ..., <b>la mise en place d'une stratégie foncière anticipatrice pour la logistique s'avère indispensable</b>. »</p>
CEDER CCI-ÎdF 07/2017	<p>► « En tant que <b>gestionnaires et propriétaires de plus de 14 000 hectares</b> de foncier, les <b>ports de l'Axe Seine</b> disposent de <b>leviers d'action puissants</b> pour le développement économique, dans la mesure où ils <b>permettent l'implantation d'activités industrielles et logistiques</b> et leur donnent <b>accès au fleuve</b>. » (Proposition 8)</p>
AGENCES URBANISME VDS 2017	<p>► « La <b>signature de partenariats</b> [Haropa, VNF, ADP, ports de la façade Manche, ports du bassin de la Seine] va dans le sens de la <b>constitution d'une offre élargie et coordonnée</b> qui se déploie à la fois sur la façade maritime et <b>le long de l'axe dessiné par la Seine</b>. C'est l'objectif également de Haropa Solution qui propose une offre commerciale et foncière clarifiée commune aux ports du Havre, Rouen et Paris. »</p> <p>► « Les rapports parlementaires de <b>juillet 2016</b> proposent [...] un <b>inventaire tenu à jour des réserves foncières disponibles, ...</b> ».</p>
PANORAMA ECONOMIQUE NORMANDIE 2019	<p>► « Mobilisation d'une <b>Société d'aménagement régionale pour l'Axe Seine</b> et qui travaillera en lien étroit avec l'EPFN (établissement public foncier de Normandie) pour le <b>développement des zones industrialo-portuaires et logistiques</b>. »</p> <p>► « <b>2 220 ha. de foncier logistique disponible</b> »</p>

J-Y Pérodou.

### A1.10/2-Les principaux acteurs des disponibilités foncières sur Paris-Seine-Normandie.

ENTITES PROPOSANT LES DISPONIBILITES A L'ECHELLE DE LA VALLEE		
	<a href="http://www.haropaports.com/fr/foncier-immobilier">www.haropaports.com/fr/foncier-immobilier</a>	<a href="http://www.logistique-seine-normandie.com/observatoire-logistique-paris-seine-normandie.html">www.logistique-seine-normandie.com/observatoire-logistique-paris-seine-normandie.html</a>
CONSULTATIONS (15/09/2019)		
<b>OFFRE FONCIERE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>6 000 ha.</b> (« terrains dédiés à l'activité portuaire, industrielle, logistique et touristique »)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>971 ha.</b> (« foncier logistique immédiatement disponible »)</li> <li>• <b>264 ha.</b> (« en zone portuaire »)</li> <li>• <b>762 ha.</b> [« d'offre foncière à court terme (base 2017) »]</li> </ul>
<b>OFFRE IMMOBILIERE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 2,7 Mio. de m<sup>2</sup> [« de disponibilité immobilière, dont : <ul style="list-style-type: none"> <li>• 500 000 m<sup>2</sup> en cours de développement sur sites propres, ou en proximité immédiate</li> <li>• 700 000 m<sup>2</sup> gérés en qualité de propriétaire « ]</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 328 306 m<sup>2</sup> [« (entrepôts de plus de 5 000m<sup>2</sup>) d'immobilier disponible immédiatement »]</li> </ul>
<b>REFERENCE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• « Le réseau portuaire francilien, composé de plateformes multimodales et de ports urbains [...], dispose d'une offre foncière et immobilière vaste et diversifiée. »</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• « En collaboration avec HAROPA, nous faisons l'inventaire des réserves foncières disponibles permettant d'accueillir des investisseurs et de développer des activités logistiques. »</li> </ul>

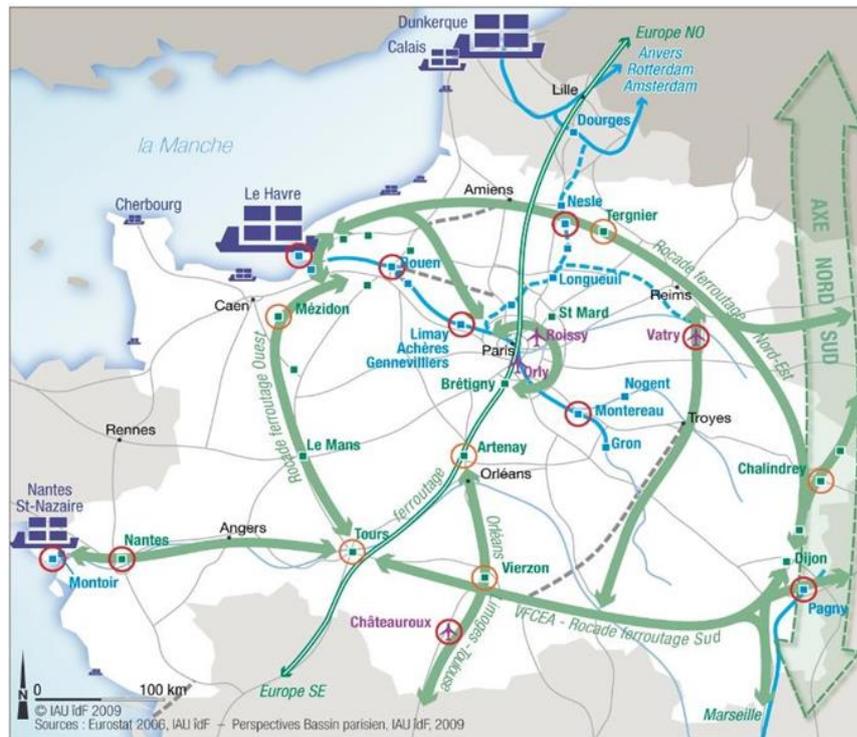
#### SCENARIOS DE RECHERCHE DE FONCIER (exercices du 15/09/2019)

<b>RECHERCHE1</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ <b>Tous</b> : Type de bien ; Prix ; Département</li> <li>• <b>557</b> « Offres correspondant à votre recherche »</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cet exercice montre que la visibilité numérique de l'appréhension de la Vallée de la Seine comme un espace logistique, positionné dans les enjeux durables globaux (environnement, climat) reste à développer.</li> </ul>
<b>RECHERCHE2</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ <b>Bien avec</b> : Accès maritime ; Embranchement fluvial ; Embranchement ferré</li> <li>• <b>11</b> « Offres correspondant à votre recherche »</li> <li>• Localisations : Le Havre et Rouen</li> </ul>	
<b>RECHERCHE3</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ <b>Bien avec</b> : Accès maritime ; Embranchement fluvial ; Embranchement ferré ; Haut débit internet</li> <li>• <b>5</b> « Offres correspondant à votre recherche »</li> <li>• Localisation : Le Havre</li> </ul>	
J-Y Péroudou.		

### A1.11-POSITIONNEMENT DE PSN DANS LES ARCHITECTURES DE FLUX HEXAGONALE, EUROPEENNE.

Le corridor de fret de PSN positionné dans les influences de l'économie des flux de la ville-monde/région-capitale et les architectures de trafic massifié du « corridor circulaire » facilitant les connexions européennes.

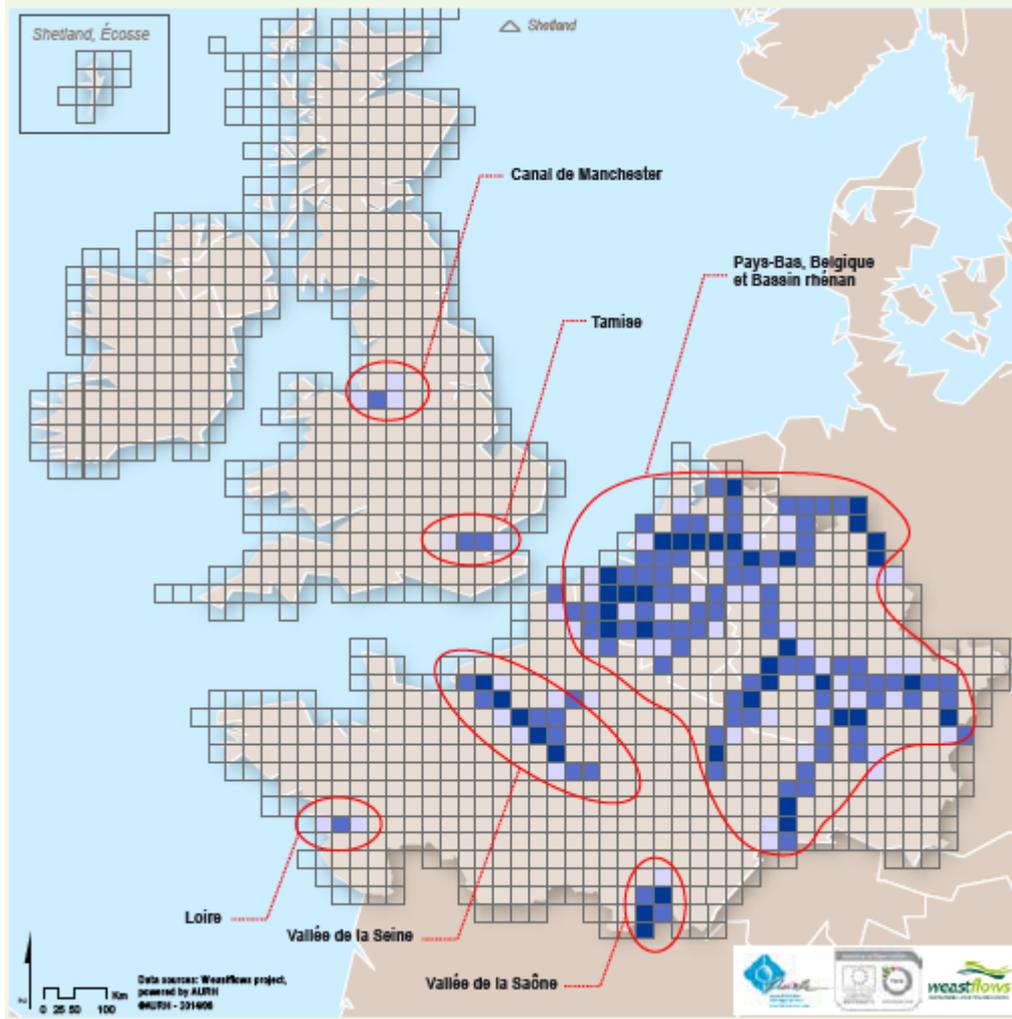
#### A1.11/1-Schéma. Perspectives du ferroutage. Schéma stratégique 2030- IAU IdF 2009.



#### Ressources documentaires concernant les « rocades » de transport ferroviaire massifié.

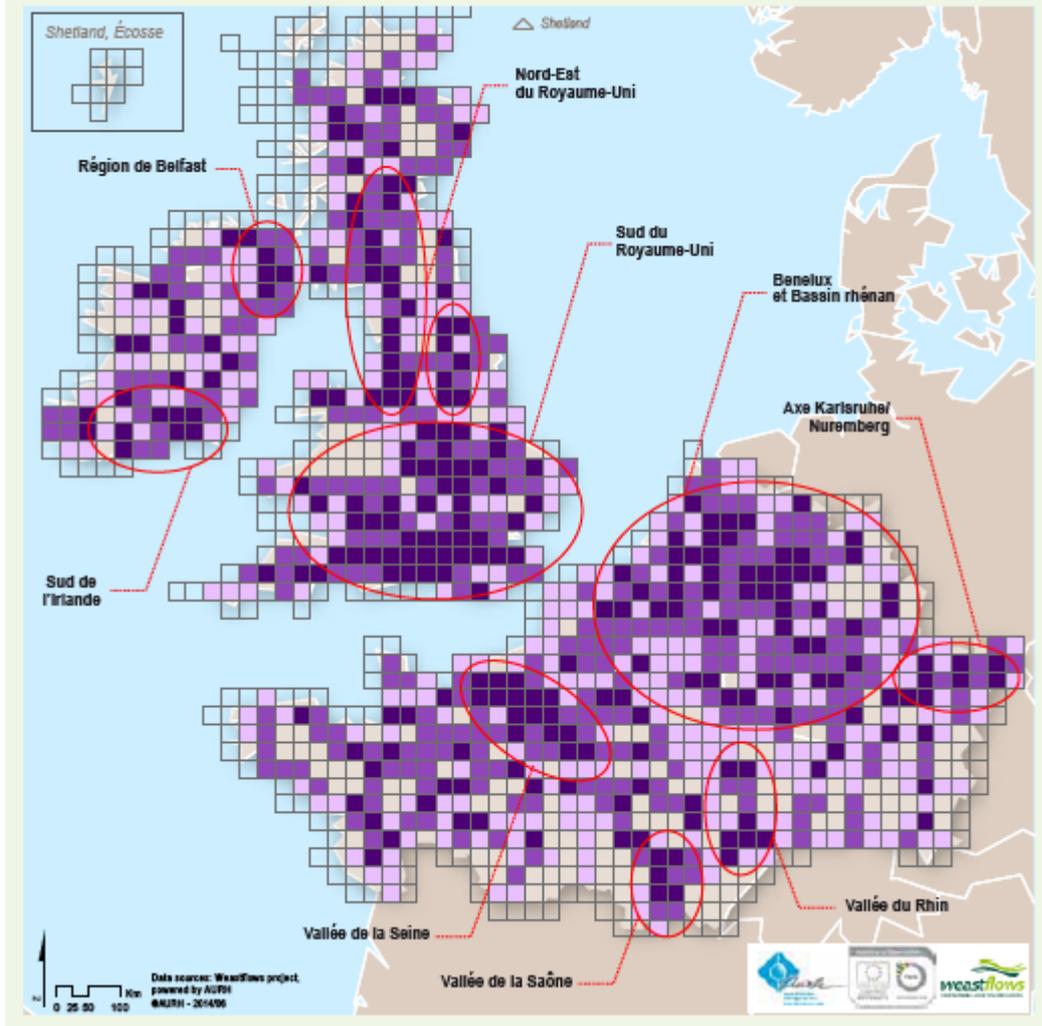
- **Calvados Stratégie & Orne Développement.** Débat Public (03/10/2011-03/02/2012). Cahier d'acteur. « Fret ferroviaire : la Rocade Ouest de l'Île-de-France pour le développement de l'Axe Seine ». Priorité de Basse-Normandie N°6. « L'intégration du fret sur l'axe ferroviaire Le Havre, Rouen, Mézidon-Canon, Alençon, Le Mans, Tours est une des clefs de la réussite de l'Axe Seine ». 12/2011.
- **CESR Champagne-Ardenne.** « Quel axe ferroviaire structurant Nord Sud pour Champagne-Ardenne ? » Les priorités en matière d'infrastructures ferroviaires pour le transport de fret et de voyageurs. Rapport adopté le 23/01/2009.
- **Diagnostic SRIT Picardie.** « 4. Quelques éléments prospectifs sur les transports pour une meilleure vision stratégique ». 18/12/2009.
- **Lauterfing R.** Université Paris IV Sorbonne-DESS Transport, Logistique et Communication 2000 « Le projet de grand contournement ferroviaire du bassin parisien au départ du port du Havre dans le cadre des corridors de fret européens. » <http://www.memoireonline.com/12/05/47/>
- **Révision du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France.** « Contribution sur les déplacements. 2 Le transport de marchandises : enjeux et opportunités pour l'Île-de-France Une région logistique majeure à l'échelle européenne ». 23/11/2006.

## Réseau des voies navigables : analyse par carroyage



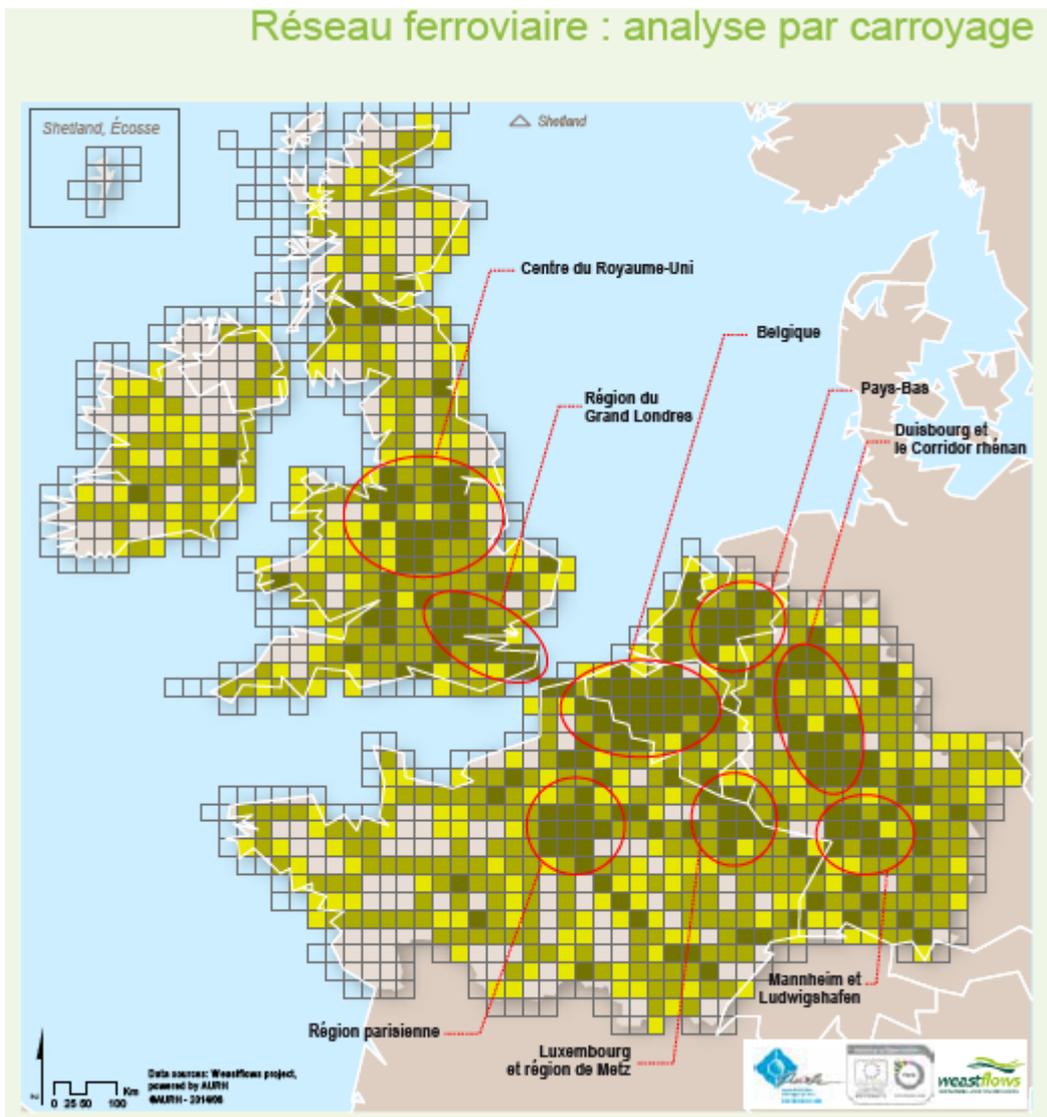
La technique du carroyage utilisée par l'AURH découpe « l'Europe du Nord-Ouest en 1290 carrés de 800 km<sup>2</sup> chacun », soit la Vallée de la Seine zonée en carrés de 28,2843 km de côté.

## Réseau routier : analyse par carroyage

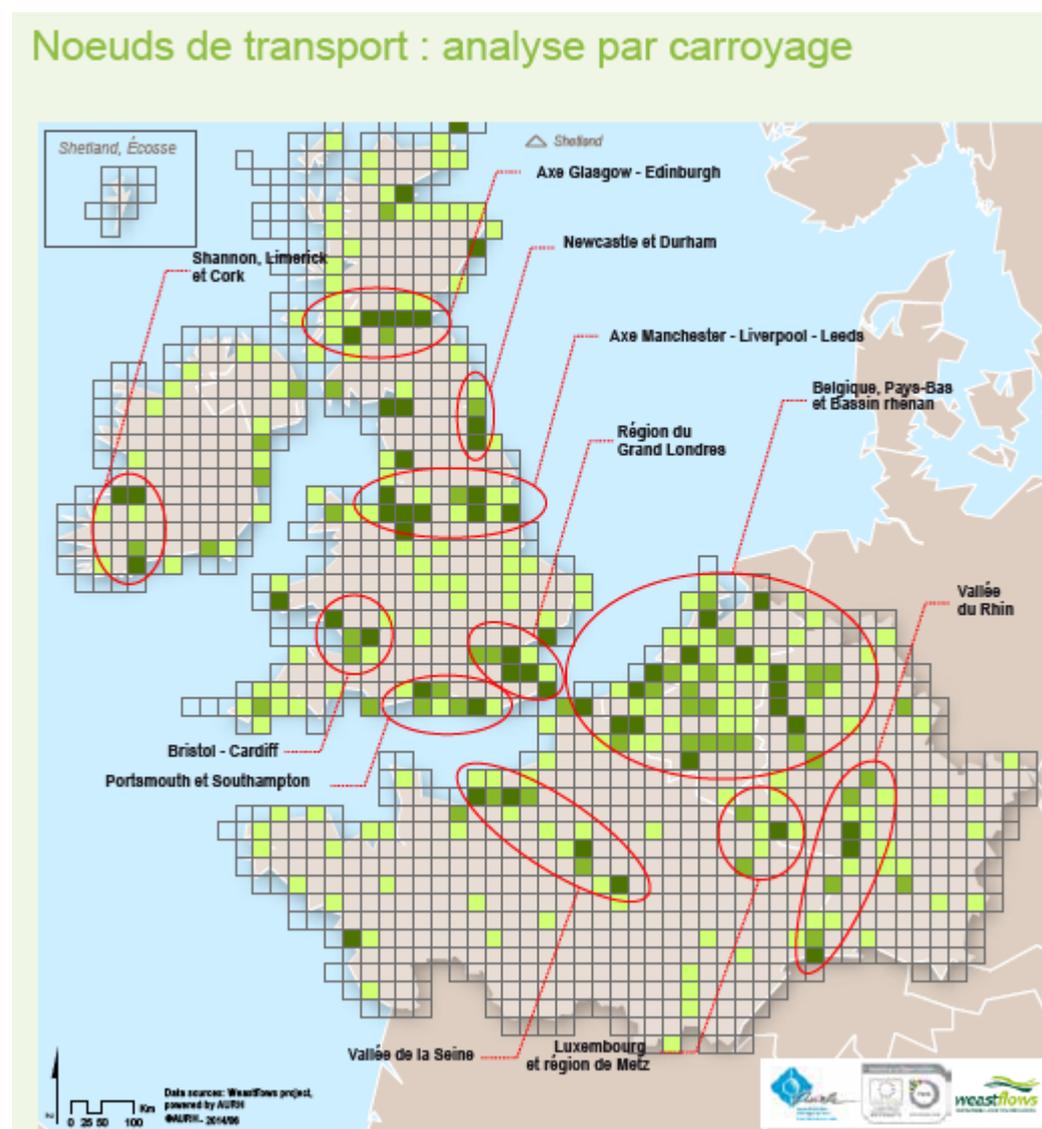


**A1.11/4-Carte. Réseaux de transport. Ferroviaire. AURH (Atlas analytique. 09/2014)**

### Réseau ferroviaire : analyse par carroyage



**A1.11/5-Carte. Réseaux de transport. Nœuds. AURH (Atlas analytique. 09/2014)**



**A1.11/6-Tableau. Positionnement logistique de la France. (écologie.gouv Rubrique : France logistique 2025)**

Extrait des classements LPI 2010-2012-2014-2016 de la Banque Mondiale

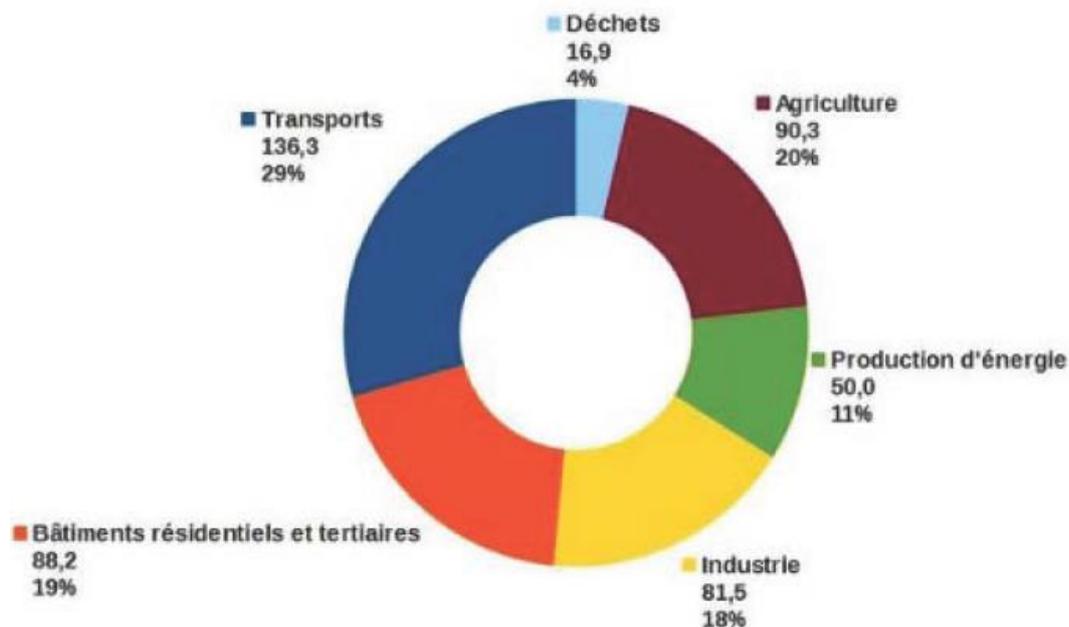
Pays	France	Allemagne	Pays-Bas	États-Unis	Chine
Classement général 2010-2012-2014-2016	14	1	2	9	26
Formalités douanières	17	2	3	15	32
Infrastructures	14	1	2	5	24
Envois internationaux à prix concurrentiels	12	7	6	21	17
Qualités et compétences logistiques	18	1	2	7	26
Suivi et traçabilité	13	1	6	4	28
Ponctualité, respect des délais	11	2	5	10	32

## A1.12-EXTERNALITES DES FLUX MARCHANDISES-PRODUITS. DIFFERENCIATIONS. ENJEUX.

### A1.12/1-Schéma. Répartition sectorielle des GES en France (statistiques 2016-2017).

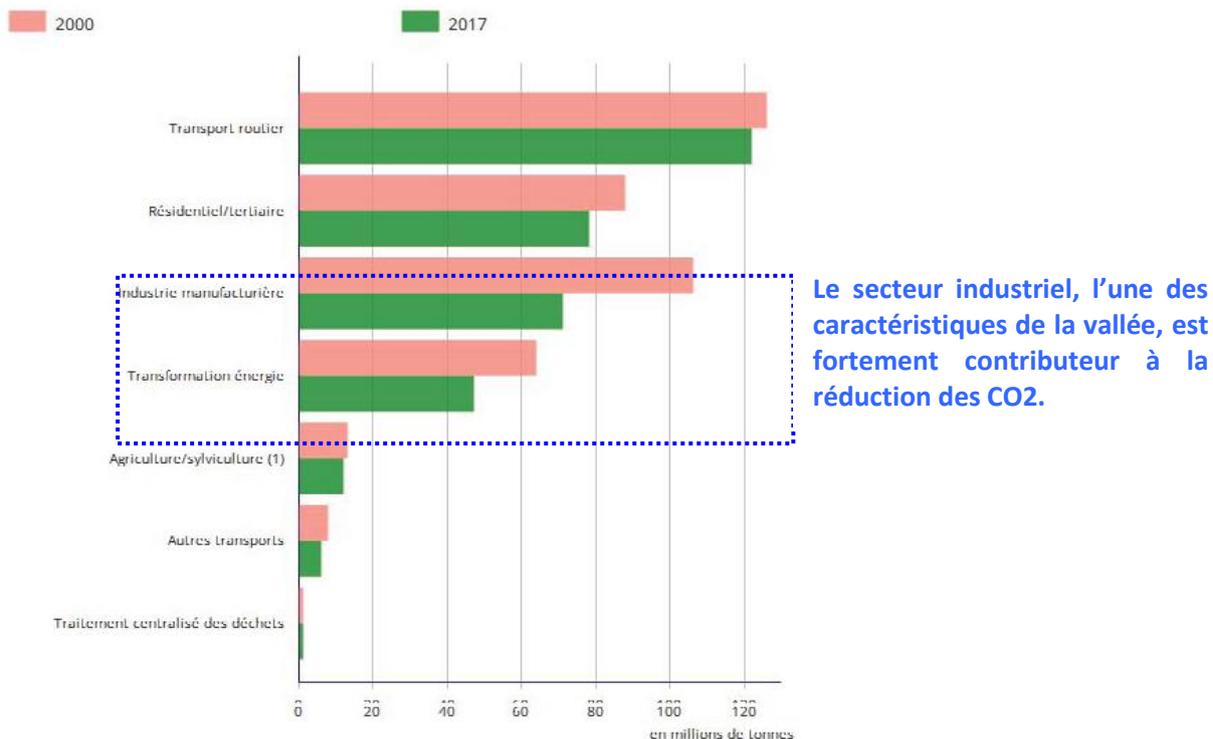
Source1 : Ministère de la transition écologique et solidaire

Emissions sectorielles estimées en 2016, en MCO<sub>2</sub>eq



Source2 : [www.insee.fr/](http://www.insee.fr/). Source3 : Citepa (Centre Interprofessionnel Technique d'Etudes de la Pollution Atmosphérique); rapport Secten (SECTeurs Economiques et éNergie), 05/2018 ; Inventaire SECTEN, 21/01/2019.

Émissions de CO<sub>2</sub> par activité en 2000 et 2017



## DEFINITIONS RETENUES POUR « EXTERNALITE »

Silem A. et al. (2018). « *Lexique d'économie* ».

- **Externalité.** « *Effet sur le bien-être d'un ou plusieurs autres agents dû à l'action d'un autre agent non suivie d'indemnisation par le bénéficiaire pour les avantages retirés (externalité positive ; économie externe), ou par le responsable pour les coûts engendrés (externalité négative, déséconomie externe). L'externalité peut-être de production ou de consommation, pécuniaire ou technologique.* »
- **Effet externe. Externalité.** « *Conséquence négative ou positive de l'interdépendance des agents économiques qui échappe au système d'appréciation du marché. La conséquence bénéfique pour un agent de l'action d'un autre agent est appelée économie externe ; la conséquence défavorable ou nuisible est une déséconomie externe. Les exemples d'effets externes sont très nombreux : la pollution, le bruit fait par les autres entraînent des dépenses médicales et d'insonorisation par ceux qui en sont victimes. [...] L'encombrement et les différentes nuisances de toutes sortes sont des externalités technologiques négatives.* »

Echaudemaison C-D et al. (2019). « *Dictionnaire d'économie et de sciences sociales.* »

- **Externalité.** « *Effet crée par un agent économique lorsqu'il procure à autrui par son activité une utilité, un avantage gratuits ou une désutilité, un dommage, sans compensation monétaire. [...] Exemples d'externalités négatives : [...] les coûts de la nature (fumées, nuages toxiques, déchets, bruit, encombrements, dégradation des sites, disparition des espèces, épuisement du sol et du sous-sol, etc.)* »

## COMMENTAIRE DE L'A1.12/1 (REPARTITION SECTORIELLE DES GES EN FRANCE).

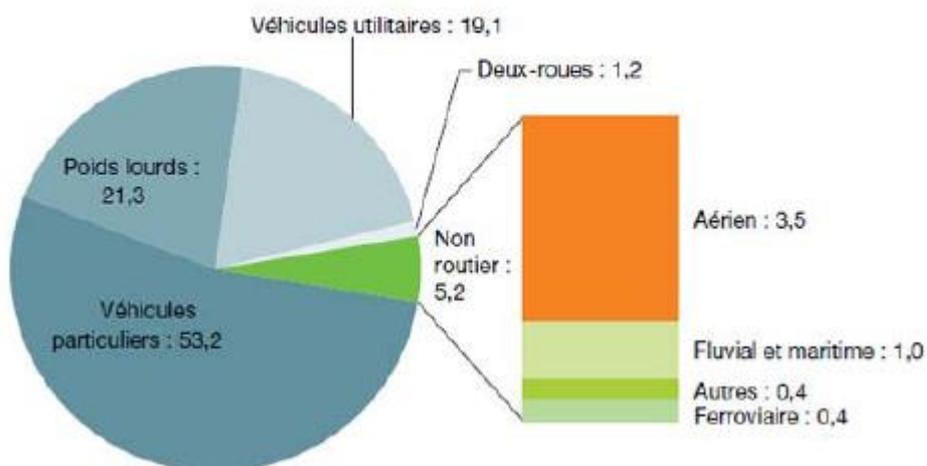
- La plus forte diminution des émissions (pointillés bleus) est réalisée par les secteurs de la transformation industrielle, valorisant ainsi l'une des caractéristiques de la Vallée, notamment de sa partie Basse-Seine.
- Les plus faibles diminutions concernent les secteurs « transport routier », « résidentiel », sous les influences du nombre, de sa mobilité et des mouvements des choses qui lui sont nécessaires. Cette observation confirme le rôle de l'économie des flux pour contribuer au positionnement mondial environnement/climat de la Vallée par un significatif report modal, de celui routier vers les modes massifiés ferroviaires et surtout fluviaux. La configuration de PSN est particulièrement adaptée au transport massifié fluvial.

**A1.12/2-Schéma. Répartition / mode de transport des GES en France (statistiques 2016-2017).**

Source1 : Citepa, juin 2016

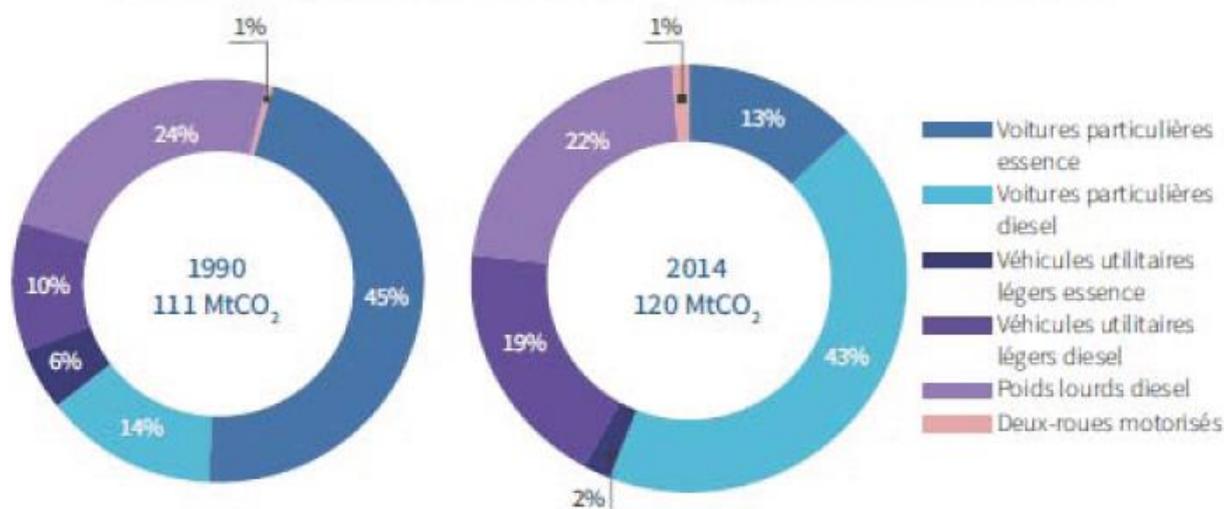
**ÉMISSIONS DE GES PAR MODE DE TRANSPORT EN FRANCE (DOM INCLUS)**

En %



Source2 : Ademe 04/2018

**Répartition des émissions de CO<sub>2</sub> du transport routier**



Source : CITEPA - « Inventaire des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre en France (format SECTEN) » - avril 2016  
Champ : France métropolitaine

- Le transport de marchandises représente 40,4% des GES (21,3% : poids lourds ; 19,1 % : véhicules utilitaires) Les autres modes terrestres (ferroviaire, fluvial), montrent sans surprise la meilleure adéquation entre les mouvements nécessaires aux flux et les préoccupations de réduction des GES.

**A1.12/3-Tableau. Expressions des pathologies et dysfonctionnements associés aux flux.**

■ CRITERE : LOCALISATION.		EXPRESSIONS
▶ Centralités interconnectées	▶ Villes	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Congestion.</li> <li>• Pollution, nuisances diverses. (<i>Grande fluidité. Indépendance par rapport aux frontières</i>)</li> <li>• Conflits dans l'occupation de l'espace public.</li> </ul>
	▶ Pôles. ▶ Parcs/Plateformes. ( <i>Entrepôts logistique-industrie</i> )	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Multiplication et dispersion d'unités consommatrices de foncier.</li> </ul> <p><b>Nota.</b> Tendance lourde vers une concentration d'unités de grandes dimensions (<i>Plateforme. Parc. Pôle. Village de fret.</i>)</p>
▶ Inter-modalité des systèmes de flux	▶ Nœuds	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Degré de la <i>rugosité</i> des interactions entre modes entachant l'interopérabilité, la fluidité du trafic.</li> </ul>

■ CRITERE : MODE DE TRANSPORT.		EXPRESSIONS
▶ Routier	▶ Transport de distance (A)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pour (A) : pollution, nuisances diverses, coûts d'entretien des réseaux.</li> </ul>
	▶ Transport en ville (B)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pour (B) : cf. villes, coûts de maintenance des voiries.</li> </ul>
▶ Ferroviaire	▶ Gares fret	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Expressions des intensités aux extrémités (<i>chargement-déchargement</i>)</li> </ul> <p><b>Nota.</b> Concentration temporelle des charges à traiter suite à la croissance des capacités unitaires.</p>
▶ Fluvial	▶ Ports intérieurs	
▶ Maritime	▶ Ports maritimes	
▶ Aérien	▶ Aéroports	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pollutions, nuisances diverses (<i>sonore, qualité de l'air, congestion des voies d'accès, ...</i>).</li> </ul>

■ CRITERE : EXPRESSIONS DE SPECIFICITES.		EXPRESSIONS
▶ Transverse ( <i>Ville. Plateforme. Nœud. Porte</i> )	▶ Corridor	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Divergences d'intérêts des parties prenantes au système de gouvernance (<i>Autorité publique. Territoire. Opérateur de transport. Opérateur de terminaux. Clients.</i>)</li> <li>• Complexité de la coordination entre acteurs (<i>Politique. Opérateurs. Chargeurs</i>)</li> </ul>
▶ Concurrence d'utilisation	▶ Mode ferroviaire	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Partage d'utilisation des infrastructures entre fret ↔ passagers</li> </ul>

Jean-Yves Péroudou.

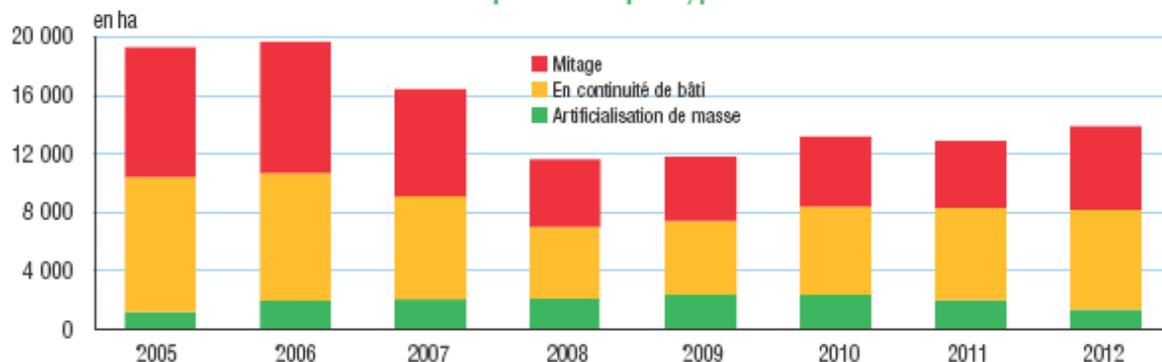
### A1.12/4-Tableau. Différenciations/Enjeux PSN par les flux de marchandises.

DIFFERENCIATIONS ORIENTÉES VERS : ↓	RELEVÉ DE : ↓	ENJEUX - APPRÉCIÉS DE :	
		L'INTERNE PSN (population, acteurs)	L'EXTÉRIEUR PSN (investisseurs, particuliers)
<ul style="list-style-type: none"> <li>•Externalités des flux (énoncés déterritorialisés)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Environnement (sens large)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Santé publique</li> <li>•Efficacité (acteurs)</li> <li>•Outil. Mesures. Adaptation (collectivités territoriales)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Image : qualité vie, environnement (classements mondiaux)</li> <li>•Attractivité qualité</li> <li>•Influence (Soft power)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>•Architecture spatiale</li> <li>•Architecture de flux (ressources)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Aménagement (EEE<sub>PSN</sub> appréhendé comme corridor officiel FR et EU)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Préservation espaces</li> <li>•Investissements localisés (grands)</li> <li>•Optimisation éco moyens-ressources</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Visibilité opportunités d'invest.</li> <li>•Stabilité des opportunités</li> <li>•Localisation optimisée</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>•Pilotage numérique des flux</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Efficacité opérationnelle</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Efficacité opérationnelle</li> <li>•Fluidité</li> <li>•Préparation à la monétisation des externalités</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Organisation flux optimisée</li> <li>•Service (efficacité des ops.)</li> <li>•Information externalités (instruction, monétarisation)</li> </ul>

Jean-Yves Péroudou

### A1.12/5-Infographie. Artificialisation des sols. Etude INSEE 2017.

#### 6. Évolution de la surface consommée par le bâti par type de construction entre 2005 et 2012



Champ : France métropolitaine.

Lecture : en 2005, près de 20 000 hectares ont été consommés par le bâti, 46 % de cette surface correspond à du mitage, 48 % à des constructions en continuité de bâti et 6 % à de l'artificialisation de masse.

Sources : SDES, Sit@del, CORINE Land Cover ; IGN, BD CARTO® ; DGFIP, Fichiers fonciers.

**A1.12/6-Tableau. La structuration de l'espace et les « infrastructures logistiques » : une convergence de signaux.**

●L'effet structurant de la structuration spatiale par les infrastructures logistiques pour contribuer à réduire les externalités. ●Lien entre attractivité et développement durable.

SIGNAUX/INDICES	ECHELLE	INFRASTRUCTURES LOGISTIQUES (action de type)	CONTRIBUTION A LA DIMINUTION – EXTERNALITES	ATTRACTIVITE ET DEVELOPPEMENT DURABLE
-----------------	---------	---	---	---------------------------------------

► RECHERCHE

P. Ingellina (2009)	•Urbaine	NA	NA	•Attract.(endo/exo)•Tendances : dév. dur, cohésion sociale (solidarité environ.)
E. Olszak (1) (2010)	•EU (Etat)	NA	NA	•Interdépendant• $\geq$ de l'Eco. •Corrélat° $\geq$ 0 (Attract./socio-éco du dév-dur.)•Corrélat° $\leq$ 0 (Attract./Environ. du dév-dur.)
S. Masson, R. Petiot (2012)	•EU Sources : 27 (FR. BE) 15 (USA. GB. DE)	•Structuration •Concentration	•Schéma : polarisat° d'activités	
F.Deisting, P. Paumard (1) (2012)	•Locale (FR) (Pays : l'Adour)	NA	NA	•Correspondance
K. Bachar, L. Kernevez (2013)	•Régionale (FR)	NA	•Conclusion paradoxale	•Equilibre difficile. •Pas de corrélat° directe. •Correlat° >0 dépend de la densité.
L. Dablanc, A. Frémont (2015)	•Mondiale (USA)	•Structuration •Concentration •Smart growth	•Une préoccupation  •Concurrence locale vive (attirer)	
	•Régionale (IDF)	•Plateforme. (Exemples de grande distribution)	•Localisation sur : flux (réseau, nœud) ; marché foncier ; enjeux sociaux (domicile) •Economie locale	
D. Guerrero, L. Proulhac (2016)	•Nationale (FR)	•Structuration •Concentration	•Supra	

► EEE COMPETITEUR

Delta d'Or – Anvers (2018. AURH)	•Méga-régionale	•Structuration de l'arrière pays •Outil numérique	•Massification, report modal, plateformes intérieures, bases arrière	
----------------------------------	-----------------	--	--	--

► TERRITOIRE EUROPEEN

RTE-T (2010) (cf. annexe A5)	•Européenne	•Structuration	•Massification, report modal.	
------------------------------	-------------	----------------	-------------------------------	--

(1)Existence de nombreux : indicateurs, tableaux de bord. Suggestion : « indice composite d'attractivité d'un territoire durable »

Jean-Yves Pérodou.



## A2-LES MOUVEMENTS DU MONDE : IDENTIFICATION DES CENTRALITES MONDIALES.

### A2.1-TABLEAUX. VENTILATION ANALYTIQUE DES CLASSEMENTS (2012 à 2020) DU GAWC.

<u>2020</u> SOUS-CATEGORIE→ ↓CATEGORIE	CAT. (++)	CAT. (+)	CATEGORIE	CAT. (-)	TOTAL	COMMENTAIRES
Alpha	2	7	15	26	<u>50</u>	■ Paris en 6 <sup>e</sup> position de la CAT. (+)
Beta	PSC (1)	23	24	44	91	■ Lyon (B-)
Gamma		30	24	29	83	■ Nantes (G)
High Sufficiency	PSC		27	PSC	27	■ Strasbourg
Sufficiency			143		143	■ Marseille. Toulouse. Montpellier. Lille. Bordeaux. Nice. Grenoble.
Total	2	60	233	99	<u>394</u>	

<u>2018</u> SOUS-CATEGORIE→ ↓CATEGORIE	CAT. (++)	CAT. (+)	CATEGORIE	CAT. (-)	TOTAL	COMMENTAIRES
Alpha	2	8	23	22	<u>55</u>	■ Paris en 6 <sup>e</sup> position de la CAT. (+)
Beta	PSC (1)	20	26	34	80	■ Lyon (B-)
Gamma		19	36	22	77	■ Nantes (G-)
High Sufficiency	PSC		24	PSC	24	■
Sufficiency			138		138	■ Strasbourg, Marseille. Toulouse. Bordeaux. Lille, Grenoble. Montpellier. Nice.
Total	2	47	247	78	<u>374</u>	

<u>2016</u> SOUS-CATEGORIE→ ↓CATEGORIE	CAT. (++)	CAT. (+)	CATEGORIE	CAT. (-)	TOTAL	COMMENTAIRES
Alpha	2	7	19	21	<u>49</u>	■ Paris en 3 <sup>e</sup> position de la CAT. (+)
Beta	PSC (1)	24	19	38	81	■ Lyon (B-)
Gamma		24	28	32	84	■ Strasbourg (G-). Marseille. (G-)
High Sufficiency	PSC		35	PSC	35	■ Lille
Sufficiency			112		112	■ Bordeaux. Grenoble. Toulouse. Montpellier. Nice.
Total	2	55	213	91	<u>361</u>	

<u>2012</u> SOUS-CATEGORIE→ ↓CATEGORIE	CAT. (++)	CAT. (+)	CATEGORIE	CAT. (-)	TOTAL	COMMENTAIRES
Alpha	2	8	13	22	<u>45</u>	■ Paris en 2 <sup>e</sup> position de la CAT. (+)
Beta	PSC (1)	24	18	36	78	■ Lyon (B-)
Gamma		19	18	22	59	■ Marseille (G). Nantes (G-).
High Sufficiency	PSC		41	PSC	41	■ Strasbourg. Lille.
Sufficiency			84		84	■ Toulouse. Bordeaux. Montpellier. Nice.
Total	2	51	174	80	<u>307</u>	

(1) PSC : Pas de Sous-Catégorie. ● Total des catégories Alpha, Béta, Gamma : 56,85%<sub>2020</sub>. 56,68%<sub>2018</sub>. 59,27%<sub>2016</sub>. 59,28%<sub>2012</sub> ● Variation du poids de la catégorie High Sufficiency : 6,85%<sub>2020</sub>. 06,41%<sub>2018</sub> 09,69%<sub>2016</sub> 13,35%<sub>2012</sub> ● Variation du poids de la catégorie Sufficiency : 36,29%<sub>2020</sub> 36,89%<sub>2018</sub> 31,02%<sub>2016</sub> 27,36%<sub>2012</sub> ● Villes passées en «Béta+2020» : Barcelona. Bogota. Washington (DC). Rome. Budapest. Houston. ● Ville entrée en sous catégorie «Alpha-2020» : Boston

## A2.2-LES EXTENSIONS DES CHAMPS D'ANALYSE DU GAWC.

### A2.2/1-Tableau. Une analyse de l'étendue des champs d'études couverts par le GaWC.

CHAMPS D'ETUDES	ILLUSTRATIONS.
<b>■ ■ THEMES GENERAUX</b>	
■ <b>Technologies numériques</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Réseaux de <b>liens hypertexte</b> ▪ Google et les villes ▪ <b>Connectivité des villes mondiales</b></li> <li>▪ Développement des TIC dans 3 grandes "Ville-Région" en Chine ▪ Etc.</li> </ul>
■ <b>Histoire urbaine</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Les <b>villes universitaires</b> mondiales</li> </ul>
■ <b>Méthodologie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Recherche empirique sur la complexité de la conceptualisation urbaine mondiale</b></li> <li>▪ Les changements dans le réseau des villes mondiales par les <b>apports des sciences de l'information et de la modélisation</b>.</li> </ul>
■ <b>Construction d'une matrice des services fonctionnels</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Recrutement de dirigeants</b> ; comptabilité-finance ; marketing ; communication ; Etc.</li> </ul>
■ <b>Villes et ports</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Relations entre : <b>cité portuaire et ville-mondiale</b>.</li> </ul>
<b>■ ■ SPECIFIQUES A UNE VILLE MONDIALE, UN ETAT</b>	
■ <b>Chine</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Chengdu et les ETI-PME</li> </ul>
■ <b>Espagne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Accent sur Madrid</li> </ul>
■ <b>Grande-Bretagne.</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Londres : les interdépendances du secteur financier de gros et de détail.</li> </ul>
<b>■ ■ SPECIFIQUES A UNE ZONE ECONOMIQUE MONDIALE</b>	
■ <b>Zone Asie-Pacifique</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Les relations entre <b>villes mondiales de la zone avec l'Australie et la Chine</b>.</li> <li>▪ Sydney comme centre financier de la zone. ▪ L'Australie et l'EU</li> </ul>
<i>Jean-Yves Pérodou</i>	

Cette extension est concrètement illustrée par la ventilation des 102 descriptifs de projets disponibles sur le site Internet à fin 2015. Cette illustration apporte des éléments significatifs sur la vitalité à un niveau mondial de ces concepts. En résonance avec les préoccupations mondiales d'évolutions des grands concepts de la géographie, de la ville-monde, des interrelations entre celles partageant ce qualificatif, de la globalisation, les fonctions supérieures de l'économie dites de commandement ont fait l'objet d'études et d'analyses, sans pour autant oublier le rôle des dimensions historiques et culturelles dans le positionnement et le développement des principales métropoles économiques mondiales. Six projets sur les 102 projets du GaCW y font référence notamment deux d'entre eux illustrent l'importance mondiale du concept. Le projet 91, mené dans le cadre du projet européen ESPON : TIGER - *Territorial Impact of Globalization for Europe and its Regions*, est présenté comme suit : « Ce projet analyse l'impact de la mondialisation sur les structures territoriales de l'Europe ».

Le projet 65, « Mega-regions : America 2050 », reprend dans sa présentation le descriptif des méga-régions (*infra*) américaines : « *By the year 2050 10 polycentric city regions are expected to house 70% of the US population. The starting point is to identify these incipient*

*mega-regions today.* » **Traduction libre:** « D'ici à 2050, 10 régions urbaines polycentriques sont attendues pour abriter 70% de la population américaine. Le point de départ est d'identifier ces méga-régions naissantes aujourd'hui. »

Notons qu'un seul projet, sur les 102, le N°96, mené en partenariat avec l'Université de Lorraine : « *Genova and Milan in the Maritime Economy* » concerne les activités maritimes et portuaires : « *L'objectif de ce projet est de comprendre les relations entre la ville portuaire (Gênes) et la ville globale (Milan et Rome).* » pour « *analyser les relations entre les entreprises et la ville portuaire/ ville globale* »

Sur ces 102 projets, à fin 2015, aucun ne prend comme champ d'étude, dans son intitulé, les flux de marchandises de ces espaces économiques. Outre ces 102 projets, dix projets *Post graduate* sont mentionnés. Deux d'entre eux concernent l'Europe : par d'une part l'étude des évolutions historiques de ses ville-monde ; et, d'autre part par l'analyse des modifications des relations internationales entre villes et cités européennes du Royaume Uni et de l'Allemagne. Deux autres concernent l'impact économique de l'industrie musicale en Grande-Bretagne notamment à Londres et le pouvoir d'attractivité de talents. Deux encore concernent Paris. L'un comme nœud mondial de la création artistique. Le second sur l'importance des liens entre enseignement supérieur de haut niveau et croissance économique urbaine via le retour de migrants chinois sur Shanghai. Ces derniers projets font entrer le champ du culturel dans le qualificatif mondial d'une ville. Les thématiques traitées par le GaWC sont porteuses d'une grande ouverture des champs analytiques, tous s'articulant sur les points communs de : ville-mondiale ; de fonctions clés pour un positionnement géoéconomique ; de mondialisation.

En une vingtaine d'années, le centre a couvert toutes les régions du monde, et bien naturellement les fonctions de commandement et professions intellectuelles supérieures mais également l'histoire (l'architecture religieuse du Royaume Uni, 1050-1450), la culture (l'industrie musicale en Grande- Bretagne. Paris comme nœud mondial de la création artistique), le rôle de l'homme et des communautés étrangères (l'intégration de migrants pakistanais au Royaume Uni), l'urbanisme et la ville, l'analyse du positionnement de villes des nouvelles économies.

## A2.3-LA GENERALISATION DES CLASSEMENTS MONDIAUX.

### A2.3/1-Tableau. Autres classements. Exemples.

ÉMETTEUR DU CLASSEMENT	OBJET DU CLASSEMENT	ÉLÉMENTS CARACTÉRISANT LE CLASSEMENT
■ Economist Intelligence Unit <a href="http://www.eiu.com">www.eiu.com</a>	■ Disponibilité de biens et de services. ■ Sécurité, qualité des infrastructures.	■ <b>Ne prend pas en compte le coût de la vie.</b>
■ McKinsey Global Institute <a href="http://www.mckinsey.com/mgi/overview">http://www.mckinsey.com/mgi/overview</a>	■ Urban world: mapping the economic power of cities.	■ <b>Orientation affirmée sur la puissance économique des villes.</b>
■ Mercer <a href="http://www.mercer.fr">www.mercer.fr</a>	■ Quality of living survey.	■ <b>Classement basé sur 9 critères.</b> ▪ Sécurité ▪ Education ▪ Hygiène ▪ Soins de santé ▪ Culture ▪ Environnement ▪ Loisirs ▪ Stabilité (politique-économique) ▪ Transports publics.
■ Monocle <a href="http://monocle.com">http://monocle.com</a>	■ Les 25 villes les plus agréables ou détenant la meilleure qualité de vie.	■ <b>Articulé sur 12 dimensions.</b> ▪ Sécurité ▪ Connectivité internationale ▪ Climat ▪ Architecture ▪ Transports publics ▪ Marché du travail ▪ Tolérance des habitants ▪ Accès à la nature ▪ Soins médicaux ▪ Aménagement urbain ▪ Politiques de développements
■ PwC <a href="http://www.pwc.fr">www.pwc.fr</a>	■ Cities of Opportunity	■ <b>Analyse le développement économique et social de 30 métropoles mondiales.</b> ▪ Mieux comprendre les politiques publiques de soutien à l'attractivité des écosystèmes urbains. ▪ Famille de critères sur Puissance économique.
■ University College London (2016) <a href="http://www.ucl.ac.uk">www.ucl.ac.uk</a>	■ Le changement climatique	■ Les dépenses de dix mégapoles en la matière.

Jean-Yves Péroudou

Cette illustration de la variété des acteurs et des thèmes, n'omet pas les travaux du Foreign Policy (<http://foreignpolicy.com/2010/08/11/the-global-cities-index-2010/>) conduits en collaboration avec AT Kerney et le Chicago Council on Global Affairs, ni les données, analyses, études d'organisations internationales telles que l'ONU, l'OCDE. Le champ d'appréhension du réel par la méthode du classement s'exprimant également sur l'échelle supérieure des Etats. L'IMD de Lausanne propose un classement pays selon leur gestion des ressources économiques et humaines pour accroître leur prospérité (*World competitiveness scoreboard yearbook*) ; ou celui du World Economic Forum de Davos (*The global competitiveness report*) ; ou encore celui de l'acteur national COFACE sur les risques des pays. Dans cet effort de compréhension des

orientations du monde, ceux de *MasterCard* illustrent la dynamique passant de la ville comme objet à celui des pays. En 2007, le *Worldwide Centers of Commerce* classait les 50 premières villes mondiales conduisant le commerce mondial avec un modèle à 6 dimensions intégrant plus d'une centaine d'indicateurs séparés (41 indicateurs et 111 sous-indicateurs). En 2008, le *MasterCard Worldwide Centers of Commerce : Emerging Markets Index* élargissait géographiquement son champ analytique aux 65 villes de nouvelles économies. En 2012, le *The Mobile Payments Readiness Index : a global market assessment* articule 50 variables de 6 familles de données (Préparation des consommateurs. Environnement économique et démographie. Services financiers. Infrastructures numériques. Clusters de commerce mobile. Régulation} pour 34 pays (<https://mobilereadiness.mastercard.com/the-index/>). En 2014 le *Global Destination Cities Index* (suivi depuis 2010), mesure et classe l'attractivité touristique des villes mondiales par leur accessibilité aérienne. Ce mouvement mondial d'appréhension du réel est également observable sur le territoire national par diverses analyses, études, comme celle du positionnement comparatif de 17 villes selon 10 familles de critères par le J.D.E. (Journal des Entreprises).

## A2.3/2-Tableau. Comparatif entre cinq classements (09-2016).

Document 4 - Classement des villes mondiales selon 5 organismes spécialisés

Rang	Foreign Policy 2016 (1)	Fondation Mori 2015 (2)	GaWC 2012 (3)	Economist Intelligence Unit 2012 (4)	Master Card 2008 (5)
1	Londres	Londres	Londres	New York	Londres
2	New York	New York	New York	Londres	New York
3	Paris	Paris	Hong Kong	Singapour	Tokyo
4	Tokyo	Tokyo	Paris	Paris	Singapour
5	Hong Kong	Singapour	Singapour	Hong Kong	Chicago
6	Los Angeles	Séoul	Shanghai	Tokyo	Hong Kong
7	Chicago	Hong Kong	Tokyo	Zurich	Paris
8	Singapour	Berlin	Beijing	Washington	Francfort
9	Beijing	Amsterdam	Sydney	Chicago	Séoul
10	Washington	Vienne	Dubai	Boston	Amsterdam
11	Séoul	Francfort	Chicago	Francfort	Madrid
12	Bruxelles	Sydney	Mumbai	Toronto	Sydney
13	Madrid	Zurich	Milan	San Francisco	Toronto
14	Sydney	Los Angeles	Moscou	Genève	Copenhague
15	Melbourne	Stockholm	Sao Paulo	Sydney	Zurich
16	Berlin	Toronto	Francfort	Melbourne	Stockholm
17	Toronto	Shanghai	Toronto	Amsterdam	Los Angeles
18	Moscou	Beijing	Los Angeles	Vancouver	Philadelphie
19	Vienne	Copenhague	Madrid	Los Angeles	Osaka
20	Shanghai	Vancouver	Mexico	Stockholm	Milan
21	Buenos Aires	San Francisco	Amsterdam	Séoul	Boston
22	Amsterdam	Madrid	Kuala Lumpur	Montréal	Taipei
23	San Francisco	Boston	Bruxelles	Houston	Berlin
24	Boston	Osaka	Séoul	Copenhague	Shanghai
25	Istanbul	Bruxelles	Johannesburg	Vienne	Atlanta
26	Barcelone	Barcelone	Buenos Aires	Dallas	Vienne
27	Montréal	Chicago	Vienne	Dublin	Munich
28	Dubai	Genève	San Francisco	Madrid	San Francisco
29	Francfort	Milan	Istanbul – Jakarta	Seattle	Miami
30	Miami	Washington	Zurich – Varsovie	Philadelphie	Bruxelles
31	Zurich	Istanbul	Washington	Berlin	Dublin
32	Stockholm	Taipei	Atlanta – Miami	Atlanta	Montréal
33	Munich	Bangkok	Boston	Oslo	Hambourg
34	Sao Paulo	Kuala Lumpur	Melbourne	Bruxelles	Houston
35	Rome	Fukuoka	New Delhi	Hambourg	Dallas
36	Genève	Moscou	Prague – Stockholm	Auckland	Washington
37	Vancouver	Mexico	Barcelone	Taipei	Vancouver
38	Houston	Sao Paulo	Bangkok	Birmingham	Barcelone
39	Mexico	Mumbai	Taipei	Beijing	Düsseldorf
40	Atlanta	Le Caire	Dublin – Munich	Dubai	Genève

### Les sources

- 1 – Global Cities 2016, 2016, AT Kearney, USA
- 2 – Global Power Cities Index 2015, Fondation Mori, Tokyo
- 3 – Globalization and World Cities Research Network, Département de Géographie, Loughborough University, Royaume-Uni, 2012
- 4 – Hot spots, Benchmarking global city competitiveness, Economist Intelligence Unit, The Economist, 2012, New York
- 5 – World Centers of Commerce Index, 2008, Mastercard, New York

Conception et réalisation – Vincent Lahondère, septembre 2016

**Nota.** V. Lahondère. Producteur de différentes analyses<sub>2016</sub> dont : « *Un monde de grandes villes.* » ; « *Les villes par grandes régions ou continents.* » « *Les villes les plus riches dans le monde.* » ; « *Grandes villes et villes mondiales.* »

**A2.3/3-Tableau. Présentation générale de deux classements de notoriété mondiale (GaWC, Mori).**

<p>► <a href="#">GaWC (Globalization and World Cities, UK)</a></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ UNIVERSITE DE LOUGHBOROUGH</li> <li>■ FACULTE DE GEOGRAPHIE</li> <li>■ Groupe et réseau d'études</li> <li>■ <a href="http://www.lboro.ac.uk/gawc">www.lboro.ac.uk/gawc</a></li> <li>■ 1<sup>er</sup> classement : 1998</li> <li>■ Rythme : bisannuel</li> <li>■ Dernier observé : 2020</li> <li>■ Classement • 2020 : 394 villes • 2018 : 374 villes • 2016 : 361 villes • 2012 : 307 villes</li> </ul>	
<b>BASES DE L'APPRECIATION</b>	<b>SEGMENTATION ANALYTIQUE</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Mondialité des villes.</li> <li>■ Insertion dans les réseaux des firmes de services supérieurs.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Classement des villes en <b>5 catégories</b> :</li> <li>■ <b>ALPHA</b> (A++ ; A+ ; A ; A-) ■ <b>BETA</b> (B+ ; B ; B-) ■ <b>GAMMA</b> (G+ ; G ; G-)</li> <li>■ HIGH SUFFICIENCY ■ SUFFICIENCY.</li> </ul>
<p>► <a href="#">MORI MEMORIAL FOUNDATION (JP)</a></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ INSTITUT DES STRATEGIES URBAINES DE LA FONDATION</li> <li>■ <a href="http://mori-m-foundation.or.jp/">http://mori-m-foundation.or.jp/</a></li> <li>■ 1<sup>er</sup> classement : 2008</li> <li>■ Rythme : annuel</li> <li>■ Dernier observé : 2020</li> <li>■ Classement des premières villes : <b>2020 (48), 2019 (48), 2018 (44) ; 2017 (44) ; 2015 (40).</b></li> </ul>	
<b>BASES DE L'APPRECIATION</b>	<b>SEGMENTATION ANALYTIQUE</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Le « <i>magnétisme</i> » par le <b>Global Power City Index (GPCI)</b>.</li> <li>■ i.e. l'intensité de la <b>puissance de l'attractivité</b> (<i>activités ; humains</i>) et de la <b>capacité à assurer un développement</b> par une mobilisation des ressources (<i>éco, social, environnement</i>).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>Les 48 (en 2020) 1<sup>ères</sup> mondiales.</b></li> <li>■ <b>Sélection de classements</b> : Global Financial Centres Index (<i>GFCI, Z/Yen Group</i>) ; Global Cities Index (<i>GCI, A.T. Kearney</i>) ; Cities of Opportunity (<i>PWC</i>) ; Global Competitiveness Report (<i>World Economic Forum</i>) ; IMD (<i>Competitiveness Ranking</i>).</li> <li>■ <b>Indice composite</b> (<i>6 Groupes de données ; 70 Indicateurs</i>) • Economie (<i>6G-13I</i>) • R&amp;D (<i>3G, 8I</i>) • Interaction culturelle (<i>5G,16I</i>) • Habitabilité (<i>5G,14I</i>) Environnement (<i>3G,9I</i>) • Accessibilité (<i>4G,10I</i>).</li> <li>■ Complété de qualitatif auprès de 4 acteurs globaux (<i>Dirigeant. Chercheur. Artiste. Touriste</i>) et d'un acteur local (<i>Résident</i>)</li> <li>■ <b>Nota1.</b> Appréciation (en 10 et 11/2020) des impacts de la Covid-19 par une enquête auprès de 1000 habitants de chacune des 5 premières villes globales (Londres, New-York, Tokyo, Paris, Singapour)</li> <li>■ <b>Nota2.</b> Introduction de nouveaux critères pour apprécier le positionnement Post-Covid-19 des villes globales (dont le rôle des TIC)</li> </ul>
<p><i>Jean-Yves Pérodou à partir des informations du GaWC et de la Mori Memorial Foundation</i></p>	

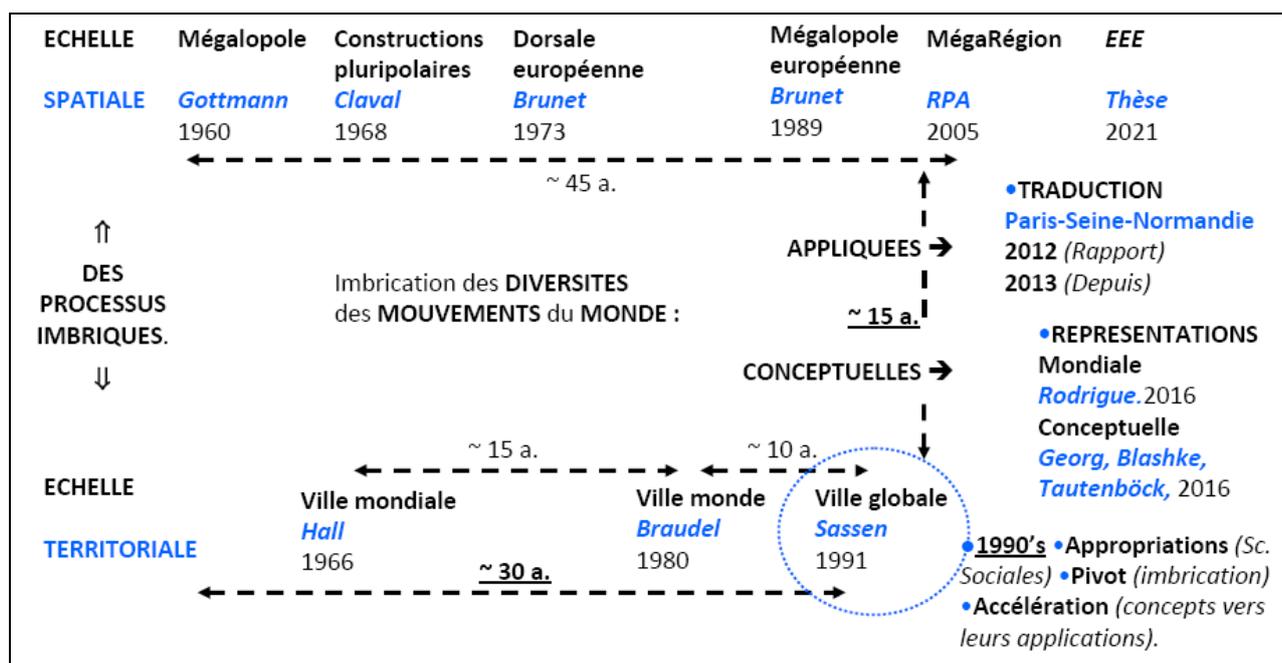
## A2.4-LES MOUVEMENTS DU MONDE. APPROCHE : UN ENCHAINEMENT DE POLARISATIONS.

Cette approche d'une logique d'enchaînements fait apparaître deux dynamiques complémentaires. Celle de la métropolisation, et, celle de la mégalopolisation, toutes deux expressions « territoriales » de polarisations. Ces ensembles sont renforcés par d'intenses réseaux interconnectés, des systèmes de réseaux, qui avec leurs nœuds renforcent les dynamiques initiales des polarisations. Ils font notamment apparaître, avec un regard analytique des organisations et technologies au service des mouvements des personnes et des biens, la notion de corridor de J-P Rodrigue (2017).

### A2.4/1-Tableau. Une approche analytique.

ENCHAINEMENTS DES POLARISATIONS				
DEPART	TYPE DE MOUVEMENT	ARRIVEE	TYPE DE DYNAMIQUE	OBJET GEOGRAPHIQUE
▪ <b>Ville</b>	▪ Croissance démographique ▪ Attractivité	▪ <b>Agglomération</b>	▪ Urbanisation	▪ Territoire
▪ <b>Agglomération</b>	▪ Structuration de l'expansion	▪ <b>Métropole</b>	▪ Urbanisation ▪ Politique	▪ Territoire ( <i>étendu, élargi sur la proximité, ajourée</i> )
▪ <b>Métropole</b>	▪ Réseaux d'interconnexions	▪ <b>Mégalopole</b>	▪ Politique ▪ Sciences	▪ Territoires ( <i>urbanisation</i> ) ▪ Espace (« <i>Spatialisation1</i> »)
▪ <b>Mégalopole</b>	▪ Infrastructures et inter-modalité	▪ <b>Espace économique étendu</b>	▪ Technologies	▪ Espace (« <i>Spatialisation2</i> ») ▪ Territoires ▪ Corridors
▶ « <i>Spatialisation1</i> ». Comme processus de développement d'interconnexions entre unités d'urbanisation.				
▶ « <i>Spatialisation2</i> ». Comme processus d'existence-reconnaissance Géo [Politique. Economique].				
Jean-Yves Péroudou				

### A2.4/2-Schéma. Approche de l'imbrication des polarisations.



## A2.5-GENERALISATION DES CLASSEMENTS, PARTAGE D'EXPERIENCES ET PRINCIPE DE CONVERGENCE.

Les apports concrets des comparatifs issus des classements, sont ceux du développement des pratiques de *benchmark* (ou étalonnage concurrentiel) sur tout sujet, du partage d'expériences, de la formalisation de recueils de bonnes pratiques. Autant d'éléments concrets d'orientation d'actions, mondialement partagés, illustrées par les documents et rapports de l'UCLG ([www.gold.uclg.org](http://www.gold.uclg.org)), par les diffusions rapides de l'information et l'extension des facilités de mobilité.

Ils font apparaître : « *Un destin commun, des réponses distinctes* » S. Jean, (CEPII, 2018) soulignant que, « [...] *les interactions internationales ont déjà créé une communauté de destin.* » ; une identification de problématiques déterritorialisées. Elles sont appréhendables comme un ensemble de questions financières-techniques-organisationnelles, telles que : l'accès à l'eau ; à l'électricité ; la congestion urbaine ; l'approvisionnement et la distribution de l'alimentation et de ceux des objets du quotidien (les marchandises) ; l'énergie ; les déchets ; l'éducation ; la santé ; les adaptations au vieillissement de la population (dans de bonnes conditions intellectuelles et physiques) ; les infrastructures.

Ces différentes questions possèdent une neutralité, voire une certaine standardisation, dans leurs énoncés, dans leurs possibles champs de résolutions et orientations de solutions. Elles sont à l'origine d'un principe de convergence articulé sur trois composantes. La première est celle de l'identification de problématiques concrètes communes. Elles se posent concrètement pour tous les espaces et territoires indépendamment de leurs caractéristiques géographiques, des cultures des peuples. La seconde est le partage d'expériences, des apprentissages et enseignements issus des efforts de telle ou telle société sur son territoire pour les résoudre, accompagnés de la formalisation de recueils de bonnes pratiques. Enfin, la troisième composante, celle de la mise en œuvre, est en dépendance des caractéristiques physiques, sociales des territoires ; des éléments culturels des peuples ; des positionnements politiques. Elle exprime l'adaptation de la convergence au terrain. « *A même nature, destins différents* » selon l'expression.

L'élévation mondiale sans précédent du niveau des connaissances et du nombre d'individus en capacité de s'en servir, la banalité de l'identification de difficultés, la formalisation commune d'énoncés de problématiques se posant à tous, à résoudre par chacun, peut générer le sentiment d'une « *mondialisation [est] vectrice d'uniformisation* » (Quiec. 2018). L'énoncé de nombre de problématiques, notamment celles articulant un ensemble de données organisationnelles et technologiques dépendantes d'outils, se déterritorialise. L'histoire et la culture, propres à chacun, s'expriment au moment de la mise en œuvre des solutions, maintiennent la diversité des sociétés.

La banalisation des énoncés de problématiques communes (externalités associés aux mouvements, énergie, déchets), voire de celle d'orientations de solutions (systèmes organisationnels de contraintes de limitation des externalités), souvent appréciés par les différents classements mondiaux, par le partage d'enseignements formalisés, sont à appréhender comme des enjeux mondiaux dont l'intensité se pose à chacun et à tous.

Cette appréhension les positionne dans un champ d'ordre Géo [Politique. Economique], ne remet en rien en cause la richesse des diversités culturelles, celle de la créativité des hommes et des sociétés pour les résoudre. Pour la métaphore : la formule de calcul d'une surface est d'une importance moindre que les principes et règles adoptées par les sociétés pour organiser les dimensions de terres affectées à l'agriculture. La formule résout une question déterritorialisée. Les sociétés organisent l'affectation et la vocation des terres. Ce principe de convergence ne réduit pas les influences de l'histoire, des cultures, des principes politiques et économiques, caractéristiques essentielles de chaque peuple. Il n'uniformise pas.

En revanche il est possible de soutenir qu'à énoncé commun de problème, toute orientation de solution reposant majoritairement sur l'appel à des technologies ou sur l'utilisation d'équipements, conduit à une certaine standardisation. La standardisation de solution à base technologique, sur des problèmes déterritorialisés, ne révèle pas une uniformisation du Monde. La troisième composante (culture, singularité de la diversité humaine) éloigne l'uniformisation redoutée par nombre d'auteurs en réalisant l'équilibre entre énoncé commun de problématiques universelles et une relative standardisation apportée par les technologies utilisées pour les résoudre.

Avec une orientation d'action d'ordre géostratégique, ces orientations de solution, expérimentales ou ancrées dans une réalité, formalisées en des recueils de bonnes pratiques, représentent, compte tenu de l'intensité des concurrences d'attractivité et compétitions d'une acuité grandissante, un vecteur de valorisation territoriale pour le territoire qui les aura mis en œuvre. Constitutives d'une référence voire d'un modèle, elles deviennent éléments d'influences sur les plans économiques et politiques, des véhicules d'attractivité. Permettant la constitution de bases de critères utilisables lors de la construction des classements, le modèle pourra jouer un rôle différenciateur.

La généralisation de l'identification de ces problématiques communes, celle presque instantanée des diffusions de possibles solutions, modifient profondément le rapport au temps. Particulièrement celui nécessaire aux prises de décisions des dirigeants politiques et économiques confrontés à la recherche de résultats visibles dans un horizon limité, dépendant de la durée de leur mandat électif ou de celle des responsabilités confiées.

### **A3-LES MOUVEMENTS DU MONDE : IDENTIFICATION DES GRANDS ENSEMBLES GEOGRAPHIQUES ET ECONOMIQUES.**

L'ordre de présentation est celui de la rotation de la terre : l'Asie, l'Europe et l'Amérique du nord.

Le Moyen-Orient, l'Afrique, l'Amérique du sud et l'Océanie sont regroupés.

Les expressions européennes des mouvements sont plus travaillées.

PSN est appréhendé sur deux échelles (nationale, européenne).

Ces tableaux permettent de dégager la ligne générale d'occupation de l'espace au XXI<sup>e</sup> siècle. Ils n'ont pas pour visée l'expression d'une formalisation encyclopédique exigeant exhaustivité et précision. Les bases (classements, constitutions de grands ensembles) de leur construction sont assimilables à un échantillon représentatif des mouvements du Monde et de leur échelle.

### A3.1-TABLEAUX. GRANDS ENSEMBLES D'ASIE. LA VILLE-MONDE ET LA MER.

#### A3.1/1-Tableau. Lien entre la ville globale et la mer – Asie.

VILLE MONDE (GaWC <sub>2016</sub> )(1)	POP (Millions Habit.)(2)	'M' 'I' 'F'(3)	~KM / MER	PORT MARIT. PROXI.	RANG <sub>2016</sub> PORTS(4)	ESPACE ECONOMIQUE ETENDU (10*'n')	CARACTERISTIQUES GENERALES (11)
Hong Kong (A+)	09,565	M		Hong Kong Shenzhen	5 3	Pearl River Delta Megalopolis (5)-(6) (*28-21)	•~ de 60Mh à ~ 120Mh •~ 20% (à ?) PIB CN
Shenzhen (B) Guangzhou (A-)	10,800 13,100	M I-F	140	(Guangzhou)	7		
Shanghai (A+)	24,256	M-F	89 à 106	Yangshan	1	Yantze River Delta Megalopolis (5)-(7) (*4)	•~ 88 Mh à 93 Mh •~ 21% du PIB-CN •~ 23,9 Mh (8).
Tokyo (A+)	42,796	M			52		
Beijing (A+)	21,516	I	140	Tianjin (B-) (15,3)	3	"JingJinJi" (5)-(9) (*7-14)	•~ 130Mh (~ 10% Tot. Pop) ▪ ~ 10% PIB-CN •42Mh (8).
Seoul (A)	25,620	I	30-50	Incheon	38	Seoul-Incheon Développé(*5)	24,6
Taipei (A-)	09,153	M-F	25	Keelung	100	Taipei-Kaohsiung Mégalopole émergente	~11,933 Mh sur 350 km ~ 50% Tot. Pop.
Singapore (A+)	05,6 à 06,686	M			2		CU
Mumbai (A)	21,4 à 21,900	M		Nhava Sheva	32		Mumbai Metro. Region. CU
Kuala Lumpur (A)	07,9 à 08,063	I	45	Port Kelang	12		Klang Valley : ~24% total population. CU
Jakarta (A)	30,326	M		Tanjung Priok	26		
New Delhi (A-)	21,753	I	1400	Bombay Calcutta		Calcuta-New Delhi	•~ 41,5 Mh (New Delhi : 26,5) RME-CU
Bangkok (A-)	18,927	M		Laem Chabang	20		
Manila (A-)	24,600	M-F		Manila	33	Méga Manille (35,607 MioHab. 37,8%POPTot/20% land/60%GDP)	Metro Manila (22,710)Aggl / incl. Kalookan, Quezon City / Pasig River

J-Y Péroudou,

#### NOTES DU TABLEAU A3.1/1- LIEN ENTRE LA VILLE GLOBALE ET LA MER – ASIE.

(1) GaWC. Catégorie Alpha (A++ / A+ / A / A-).

(2) Pour l'ensemble du tableau. Multiplicité de sources : [populationdata.net](http://populationdata.net) ; [diplomatie.gouv.fr](http://diplomatie.gouv.fr) ; [wikipedia.org](http://wikipedia.org) (FR-EN); [asianews.fr](http://asianews.fr) ; [clio-carto.clionautes.org](http://clio-carto.clionautes.org) ; [universalis.fr](http://universalis.fr) ; « La métropole logistique » (06-2015) ; site propre à chaque ensemble, dont pour Greater Bay Area : <http://www.cmab.gov.hk> «Agreement on Deepening Guangdong-Hong Kong-Macao Cooperation in the development of the Bay Area»; pour Greater Kuala-Lumpur/Klang Valley : [www.mymrt.com.my](http://www.mymrt.com.my).

**(3)** « M » = maritime. « I » = de l'intérieur. « F » = Port Fluvial

**(4)** La vallée de la Seine XXL-2017. Agences d'urbanisme. "Flux portuaires" (:17). 'Ports mondiaux 2016' (: 19)

**(5)** Eléments (09-2018) de [en.wikipedia.org/](http://en.wikipedia.org/) (*Metropolitan regions of China*). "City cluster" : terme officiel de megalopolis. 2005 : date officielle de la politique d'aménagement. Développement par : transport ; communications. Données(2007-2010-2013-2018) : les 9 plus grandes représentent ensemble environ : 1/10ième (9.99%) de la surface ; 1 tiers (35.02%) de la pop. ; la moitié (52.83%) du GDP(2005). Les 3 plus importantes représentent les centres de développement. *La National Development and Reform Commission* (NDRC<sub>2016</sub>) a complété la liste initiale : de 6 « city cluster » ; 5 en 2017. 19 pour 2020.

**(6)** Regroupe : 'Yuegang'ao Greater Bay Area' ET "Pearl River Delta Economic Zone".

**(7)** Regroupe : "Shanghai Metro. Area" ET "Jiangsu Yangtze Metro. Belt" ET "Zhejiang Hangzhou Greater Bay Area."

**(8)** Aires métropolitaines. Compte non tenu des villes de leurs vallées.

**(9)** Regroupe: "Beijing Metropolitan Area" ET "Tianjin Metropolitan Area"

**(10)** Rang des aires métropolitaines. Cf. Données de (4)

**(11)** Inspiration.J-P Rodrigue (Cf. [hofstra.edu/geotrans/](http://hofstra.edu/geotrans/))-(02-2017)-MR : mégarégion. RME : région métropolitaine étendue. CU : corridor urbain

### A3.1/2-Tableau. Autres objets n°1 géographiques mondiaux d'Asie.

OBJETS GEOGRAPHIQUES	ÉTAT	Méga Région (11)	Région Métropolit. Etendue (11)	Corridor Urbain (11)	ELEMENTS DE DESCRIPTION GENERALE
■Shenyang (G-) Dalian (G) (Mid-Southern Liaoning Megalopolis)	Chine	✓	✓	✓	■"Shenyang Metropolitan Area" ET "Dalian Metropolitan Area" ■~ 27 Mh.
■Shandong Peninsula Megalopolis (Jinan Metro. Area ET Qingdao Metro. Area)	Chine	✓	✓	✓	■~28 Mh
■Chengyu Metropolitan Region (Chengdu Metro.Area ET Chongqing Metro.Area)	Chine	✓	✓	✓	■~90,940 Mh
■Chennai-Pondicherry Bengalore	Inde		✓	✓	■~ 21,7 Mh (Principales aires métropolitaines)
J-Y Péroudou,					

**(11)** Cf. Note du tableau précédent

### A3.1/3-Tableau. Autres objets n°2 géographiques mondiaux d'Asie.

OBJETS GEOGRAPHIQUES	ETAT	TAILLE (Population. Millions)	POIDS ECONOMIQUE
■ <b>Tōkaidō megaroporisu</b> (Tokyo, Nagoya, Osaka, Kobe) Et ou :	Japon	■ ~ 55Mh+	
■ <b>Taiheiyō Beruto</b> (Tokyo à Fukuoka)		■ De 85Mh+ à 115Mh+ soit ~ 81% de la population nationale	■ Soit ~ 80% du PIB national
■ <b>Seoul-Pusan (1)</b>	Corée du sud	■ ~ 34Mh soit ~ 70% de la population nationale	■ Soit ~ 75% du PIB national
J-Y Périodu,			

**(1)** Présentée, il y a peu, comme la troisième mégapole mondiale, après Tokyo et Mexico, juste devant New York.

#### ILLUSTRATION DE L'INTENSITE DES GRANDS D'ENSEMBLES D'ASIE ORIENTALE.

Cinq grands ensembles totalisent environ 460 millions d'habitants.

Grand ensemble	Population approximée (Million d'habitant)
JingJinJi	130
Yangtze River Delta Megalopolis	90
Pearl River Delta Megalopolis	120
Taiheiyō-Beruto	85
Seoul-Pusan	34
J-Y Périodu,	

### A3.2-TABLEAUX. GRANDS ENSEMBLES EUROPEENS. LA VILLE-MONDE ET LA MER.

#### A3.2/1-Tableau. Lien entre la ville globale et la mer – Europe.

VILLE MONDE ( <i>GaWC</i> <sub>2016</sub> ) (1)	POP. (10 <sup>6</sup> ha)(2)	'M-'I' 'F'(3)	~KM/PO RT(6)	PORT MARIT. PROXI.	RANG <sub>2016</sub> PORT (4)	ESPACE ÉCONOMIQUE ÉTENDU (7)
Londres (A++)	14,184	M	48 110	London Gateway Felixstowe	37	South East England. Méga-région urbaine. Corridor urbain. Pop <sub>2012</sub> : 50,2 M. hab.
<b>Paris (A+)</b>	<b>12,405</b>	<b>I - F</b>	<b>200</b>	<b>Le Havre-Rouen</b>	<b>63</b>	<b>Paris. Région métropolitaine étendue Pop<sub>2012</sub> : 15 M. hab.</b>
Milan (A)	08,247	I	150	Genova	70	Italie du nord. Corridor urbain Partie de la mégarégion descendant jusqu'à Naples : Pop <sub>2012</sub> : 43,9 M Hab.
Moscow (A)	14,926	I	720	St Pétersbourg	86	Région métropolitaine étendue
Frankfurt (A)	03,973	I-F	445 850	Range nord (5) Koper-Génova	15 13	Rhein Main. Corridor urbain. In Pop <sub>2012</sub> : 28,7 M-hab. MR-coeur EU.
Madrid (A)	06,378	I	360	Valence	29	Région métropolitaine étendue Pop <sub>2012</sub> : 4,7 M hab
Varsaw (A)	03,105	I	420	Gdansk		?
Amsterdam (A)	02,437	M	80	Rotterdam	13	Randstad. Méga-région urbaine. ( <i>Rheine Maas Schelde Delta</i> ). Corridor urbain
Brussels (A)	02,967	I – F (M ?)	55 150	Anvers Rotterdam	15 13	Méga-région urbaine. ( <i>Rheine Maas Schelde Delta</i> ). Corridor urbain
Dublin (A-)	01,816	M			?	Grand Dublin
Zurich (A-)	01,280	I-F	780 435	Range nord Génova		Nord Suisse. Rhein main. Corridor urbain. In Pop <sub>2012</sub> : 28,7 M-hab. MR- coeur EU.
Vienne (A-)	02,680	I-F	1075 490 1000	Range nord (5) Koper Génova		Vienne-Bratislava- Budapest-Cracovie Pop <sub>2012</sub> : 35,7 M hab
Stockholm (A-)	02,231	M		Ports of Stocholm	?	?
Luxembourg (A-)	0,6	I-F	255 350	Anvers Rotterdam	15 13	Grande Région - Saar-Lor-Lux ( <i>Site : 11,5 M.hab. PIB<sub>2016</sub> €370 Mrds</i> ). Méga- région urbaine. ( <i>Rheine Maas Schelde Delta</i> ). Corridor urbain
Barcelona (A-)	05,445	M			71	Arc méditerranéen ( <i>De Valence à Lyon</i> ) 2 corridors urbains : Côte espagnole et vallée du Rhône. Pop <sub>2012</sub> : 27,3 M hab
Lisbonne (A-)	02,821	M	170	Sines	91	Atlantic Sud-Ouest. Pop <sub>2012</sub> : 9 M hab.

J-Y Péroudou,

**NOTES DU TABLEAU A3.2/1- LIEN ENTRE LA VILLE GLOBALE ET LA MER – EUROPE.**

**(1)** GaWC<sub>2016</sub>. 16 villes (Gobale. Monde. Mondiale) sur les 49 de catégorie Alpha (A) sont européennes.

**(2) (3) (4)** : Cf. Légende du tableau Asie

**(5)** Range Nord. Ports de : Hambourg (18<sup>e</sup>), Rotterdam (13<sup>e</sup>), Anvers (15<sup>e</sup>)

**(6)** Distance arrondie, ou moyenne pour celle du Range nord.

**(7)** Par : un nom ; la formalisation de J-P Rodrigue (2016) ; le schéma des agences d'urbanisme (2017.*La vallée de la Seine XXL*) avec les MR-EU et leur population.

**A3.2/2-Tableaux. Ensembles économiques européens selon : Hall (A). Florida (B). Brunet (C).**

**APPREHENSIONS DES GRANDS ENSEMBLES EUROPEENS PAR P. HALL (A) ET R. FLORIDA (B).**

ENSEMBLES ECONOMIQUES EUROPEENS MONDIAUX. DEUX REGARDS.		COMMENTAIRES
APPROCHE « A » (2009) selon :	APPROCHE « B » (2007)-(1) selon :	TRADUCTION LIBRE POUR L'APPROCHE « B »
■ HALL, PAIN.	■ FLORIDA, GULDEN, MELLANDER.	■ 40 M.R. ■ ~66% de la production économique mondiale ■ ~85% de l'innovation globale.
■ South East England (Une constellation globale)	■ De Londres en passant par Leeds, Manchester, Liverpool jusqu'à Birmingham.	■ ~50 M. hab. ■ ~1200 milliards (\$) de production économique ■ Hinterland compact avec un cœur.
■ Randstad Holland (Multiple visage d'un rôle de modèle polycentrique)	■ Amsterdam-Rotterdam, Ruhr-Cologne, Brussels-Antwerp, et Lille. (Rheine Maas Schelde Delta).	■ ~59.2 M. hab. ■ ~1500 milliards (\$) de production économique. ■ Plus grande MR européenne. ■ Méga-région urbaine (Cf. Approche J-P Rodrigue)
■ Central Belgium (Le polycentrisme dans un contexte fédéral)		
■ Rhine-Ruhr (La polycentricité à son meilleur ?)	■ Stuttgart, Frankfurt, and Mannheim	■ ~23 M. d'hab. ■ Le centre est un réseau
■ Rhine-Main (Faire travailler la polycentricité ?)		
■ Northern Switzerland	■ Non intégré	■ Région métropolitaine européenne. ■ Des : « agents de conduite (2) pour l'aménagement du territoire et les réponses de gouvernance ».
■ Paris Region (Aménagement du territoire polycentrique dans une région métropolitaine mono-centrique)	■ Le Grand Paris	■ ~14.7 M hab. ■ ~380 000 milliards (\$) de LRP (3) ■ Hinterland compact avec un cœur
■ Greater Dublin	■ Non intégré	■ Le tigre économique celtique : en route vers une « Mega-City Region » Polycentrique ?
■ North Italia	■ De Milan via Rome jusqu'à Turin	■ ~48 M hab. ■ ~1 trillion (\$) de production économique. ■ Centre pour la mode et le design industriel. ■ 3 <sup>ème</sup> ensemble économique d'Europe.
■ La ceinture du soleil européenne (Une méga-région bi-nationale)	■ De Barcelone à Marseille et maintenant Lyon	■ ~25 million d'habitants. ■ ~610 billion \$ (LRP)-(3).
■ Autres « MR-EU » : ■ Vienna-pest (\$180 billion in LRP) ■ Prague(\$150 billion LRP) ■ Lisbon (\$110 LRP); Scotland's Glasburgh (\$110 LRP) ■ Madrid (\$100 billion LRP) ■ Berlin (\$100 billion LRP)		

Jean-Yves Pérodou. Sources : cf. auteurs cités.

(1) Regroupements spatiaux effectués, sur base de proximité géographique d'espaces, au sein du classement B par rapport à ceux de A. / (2) Traduction littérale. Compréhension personnelle : « une référence ou des référents pour ». / (3) LRP: Light-based Regional Product. Cf. Richard Florida, Tim Gulden, Charlotta Mellander. «The rise of the Mega-Region». 2007-10

APPRECIATION ECONOMIQUE 2017 DE L'APPROCHE DE R. BRUNET (C)-(2002).

PIB-2014-EU-DEFINITION A PARTIR D'EUROSTAT (COMMUNIQUE 26-02-2016). HORS PIB-RU SUITE AU PROCESSUS "BREXIT" DE SORTIE DE L'UE. APPROXIMATION RAISONNEE (ARRONDI).			
PIB	Eurostat - 2014 (Milliards d'€)	Eurostat (arrondi) (Milliards d'€)	Eurostat (arrondi) (Base %)
EU =>	13 959,74	14 000,00	
RU =>	2 254,30	2 254,00	
<b>EU-27 RETENU =&gt;</b>	<b>11 705,44</b>	<b>11 746,00</b>	<b>100,00%</b>

Jean-Yves Péroudou

APPRECIATION ECONOMIQUE (2017) DES 3 GRANDS ENSEMBLES DE L'EUROPE CONTINENTALE DE R. BRUNET.					
Les 3 éléments constitutifs de la mégalopole européenne.	PIB (2014) (Mrd EUR)	PIB (2014) (%)	Population (Mio d'h.)	Population (%).	Commentaires
Données PIB-EU-27-2014	11 746	100,00%	516,418	100,00%	■Nota: Population de Suisse incluse.
<b>■Randstad Holland</b>	<b>268</b>	<b>2,28%</b>	<b>7,131</b>	<b>1,38%</b>	<b>ENSEMBLE NORD de la MEGALOPOLE de R. BRUNET</b> ■Nota1: Pop.-NL : 16,980 M. ; 42 % habitent le Randstad. ■Nota2: La Belgique est prise dans sa totalité. ■Nota3: Population du 01/01/2015 pour Noord-Nederland et Zuid-Nerland.
Noord-Nederland	60		2,762		
Flevoland	12				
Utrecht	58				
Zuid-Nerland	137		3,601		
<b>■Central Belgium</b>	<b>400</b>	<b>3,41%</b>	<b>11,000</b>	<b>2,13%</b>	
<b>■Nord-Pas de Calais</b>	<b>104</b>	<b>0,89%</b>	<b>4,058</b>	<b>0,79%</b>	
<b>■Nordrhein-Westfalen</b>	<b>627</b>	<b>5,34%</b>	<b>18,000</b>	<b>3,49%</b>	
<b>Totaux ENSEMBLE NORD</b>	<b>1 399</b>	<b>11,91%</b>	<b>40,189</b>	<b>7,78%</b>	
<b>Ordes de grandeur Nord-EU</b>		<b>12%</b>		<b>8%</b>	
<b>■Rhine-Ruhr</b>	<b>504</b>	<b>4,29%</b>	<b>12,706</b>	<b>2,46%</b>	<b>ENSEMBLE CENTRE de la MEGALOPOLE de R. BRUNET</b> ■Nota1: Les données concernent la Suisse orientale, Zurich et la Suisse du Nord Ouest. ■Nota2: PIB et Population de Rheinland-Pflaz ont été ventilés arbitrairement à 50% sur Rhine-Ruhr et Rhine-Main.
Rheinland-Pflaz (50%)	64		2,006		
Baden-Württemberg	440		10,700		
<b>■Rhine-Main</b>	<b>840</b>	<b>7,15%</b>	<b>20,806</b>	<b>4,03%</b>	
Bayern	524		12,700		
Hessen	252		6,100		
Rheinland-Pflaz (50%)	64		2,006		
<b>■Est France</b>	<b>139</b>	<b>1,18%</b>	<b>5,398</b>	<b>1,05%</b>	
<b>■Northern Switzerland</b>	<b>293</b>	<b>2,49%</b>	<b>3,622</b>	<b>0,70%</b>	
<b>Totaux ENSEMBLE CENTRE</b>	<b>1 776</b>	<b>15,12%</b>	<b>42,532</b>	<b>8,24%</b>	
<b>Ordes de grandeur Centre-EU</b>		<b>15%</b>		<b>8%</b>	
<b>■"North Italia"</b>	<b>1 242</b>	<b>10,57%</b>	<b>39,797</b>	<b>7,71%</b>	<b>ENSEMBLE SUD de la MEGALOPOLE de R. BRUNET</b> ■Nota1: Population :2016.
Nord Ouest	522		16,100		
Nord Est	365		11,634		
Centre	355		12,063		
<b>Totaux ENSEMBLE SUD</b>	<b>1 242</b>	<b>10,57%</b>	<b>39,797</b>	<b>7,71%</b>	
<b>Ordes de grandeur Sud-EU</b>		<b>11%</b>		<b>8%</b>	
<b>TROIS ENSEMBLES-Cumul</b>	<b>4 417</b>	<b>37,60%</b>	<b>122,518</b>	<b>23,72%</b>	

J-Y Péroudou. Sources complémentaires. Wikipedia (FR, GB); Ambassade et Trésor (service éco.); Bureaux des statistiques. Territoires(Web).

APPRECIATIONS ECONOMIQUES DES APPROCHES DE P. HALL ET R. FLORIDA.

DEUX APPROCHES D'APPRECIATION ECONOMIQUE DES GRANDS ENSEMBLES DE L'EUROPE CONTINENTALE.			
(1)			
APPROCHE A => HALL, PAIN.	PIB-2014 Milliard EUR	Population Million d'h.	APPROCHE B => FLORIDA, GULDEN, MELLANDER. (2)
<b>■Randstad Holland</b> Noord-Nederland  Flevoland Utrecht Zuid-Nerland	<b>268</b>   60 12 58 137	<b>7,131</b>   2,762 (01/01/2015)   3,601 (01/01/2015)	<b>■Amsterdam-Rotterdam, Ruhr-Cologne, Brussels-Antwerp, et Lille.</b> <b>■Nota1:</b> Pop.-NL : 16,980 M. ; 42 % hab.le Randstad. <b>■Nota2 :</b> Central Belgium = Total Belgique <b>■Nota3 :</b> PIB-Ensemble "Mer du Nord" (hors Ruhr-Cologne) : <b>772</b> . Pop. : <b>22,189</b> .  <b>■Stuttgart, Frankfurt, and Mannheim</b> <b>■Nota1:</b> Les données 2014 concernent la Suisse orientale, Zurich et la Suisse du Nord Ouest <b>■Nota2 :</b> PIB-Ensemble "Centre" pour <b>1 468</b> avec une <b>Population</b> de <b>43,472</b> .  <b>■Hors Normandie</b> <b>■De Milan via Rome jusqu'à Turin</b> <b>■Population :</b> 2016.  <b>■De Barcelone à Marseille, et Lyon-Turin</b>
<b>■Central Belgium</b>	<b>400</b>	<b>11</b>	
<b>■Nord-Pas de Calais (Pour =&gt; B)</b>	<b>104</b>	<b>4,058</b>	
<b>■Rhine-Ruhr</b> Nordrhein-Westfalen Rheinland-Pflaz (50%) Baden-Württemberg (50%)	<b>598</b>   314 64 220	<b>25,375</b>   18,000 2,025 5,350	
<b>■Rhine-Main</b> Bayern (50%) Hessen Rheinland-Pflaz (50%)	<b>578</b>   262 252 64	<b>14,475</b>   6,350 6,100 2,025	
<b>■Northern Switzerland</b>	<b>293</b>	<b>3,622</b>	
<b>■Paris Region (IDF)</b>	<b>649</b>	<b>12,010</b>	
<b>■"North Italia"</b> Nord Ouest Nord Est Centre	<b>1 242</b>   522 365 355	<b>39,797</b>   16,100 11,634 12,063	
<b>■Arc Méditerranéen</b> Catalogne (SP) Languedoc-Roussillon (FR) PACA (FR) Rhône-Alpes (FR) Auvergne (FR) Liguria (IT)	<b>705</b>   197 67 153 207 35 46	<b>24,528</b>   7,519 2,670 4,965 6,449 1,359 1,566	

J-Y Péroudou.

(1) Ce rapprochement fait apparaître : un besoin d'identification des périmètres des grands ensembles économiques européens ou d'une méthode permettant de recueillir les informations et données ; des variations de périmètres ; ainsi que sur cette base macro socio-éco, le bien fondé de l'existence de l'espace économique étendu de Paris-Seine-Normandie.

(2) La colonne « approche B » permet d'apprécier les variations d'appréhension des ensembles économiques européens entre A et B (**approche par écart**).

## APPROCHE COMPAREE DES TROIS APPREHENSIONS.

	PIB	Population	PIB	Population	PIB	Population
PIB EU-27 <sub>2014</sub>   100%   Mrds€	11 746		11 746		11 746	
Population <sub>2016</sub>   100%   Miol. Hab.		516		516		516
<b>APPROCHES</b>	<b>BRUNET (MEGALPOLE)-(1)</b>		<b>HALL (A)</b>		<b>FLORIDA (B)</b>	
■Cumul des grands ensembles			11 746	510	12 039	513,622
	4 417	122,518	4 439	134	4 836	141,996
%	37,60%	23,72%	37,80%	26,34%	41,17%	27,51%
Ordre#1 de grandeur	~ 38%	~ 24%	~ 38%	~ 26%	~ 41%	~ 28%
■Mégalopole (Hors « Arc méditerranéen »)			3 734	110	4 131	117,468
%			31,79%	21,53%	35,16%	22,76%
Ordre#2 de grandeur			~ 32%	~ 22%	35%	23%

Jean-Yves Péroudou. Sources. Wikipedia (FR, GB); Ambassade de France: Trésor; Bureaux des statistiques; Sites Web des territoires. Calcul: approximation raisonnée à partir des sources

## POSITIONNEMENT DE PARIS-SEINE-NORMANDIE PAR RAPPORT A L'APPROCHE COMPAREE.

	PIB	Population	PIB	Population	PIB	Population
PIB EU-27) <sub>2014</sub>   100%   Mrds€	11 746		11 746		11 746	
Population <sub>2016</sub>   100%   Miol. Hab.		516		516		516
<b>APPROCHES</b>	<b>BRUNET (POLYGONE)-(1)</b>		<b>HALL (A)</b>		<b>FLORIDA (B)</b>	
■Mégalopole (1)	4 417	122,518	3 734	110	4 131	117,468
%	37,60%	23,72%	31,79%	21,53%	35,16%	22,76%
Arrondi	~ 38%	~ 24%	~ 32%	~ 22%	35%	23%
■Paris-Seine-Normandie	(1)					
PIB <sub>2016</sub> 100%	571	■Poids de PSN dans la	12,92%	15,29%	13,82%	
Pop. <sub>2016</sub> 100%	11	Mégalopole	~13%	~15%	~14%	
			08,97%	10,00%	09,36%	~9%
			~9%	~10%	~9%	

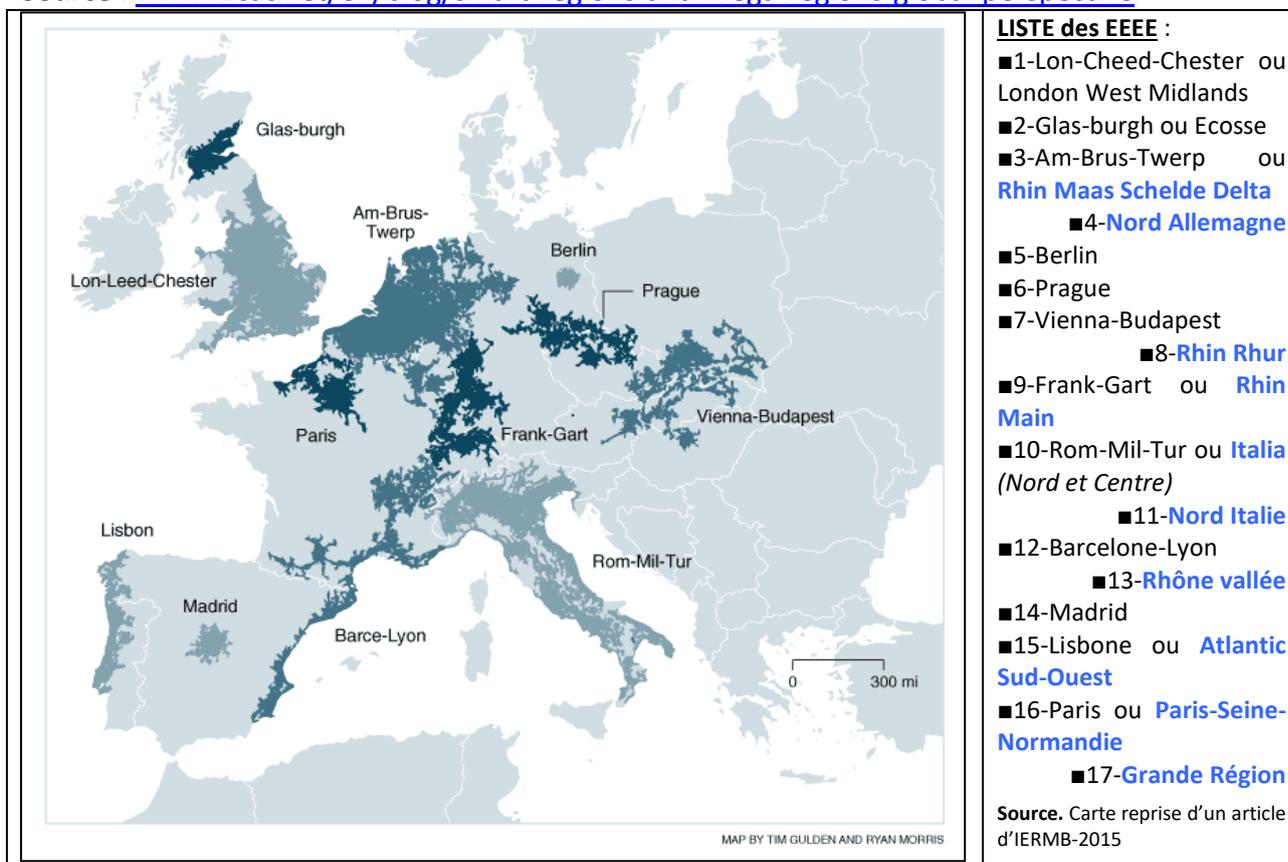
Jean-Yves Péroudou

(1) Sur base de cette approche qui demanderait un approfondissement statistique, il est possible de retenir à valeur point de repère, en approximation raisonnée, par rapport aux bases PIB et population de l'Union à 27 :

- la faiblesse des écarts entre les 3 approches dont la moyenne arithmétique du PIB est de 35%, ainsi que 23% pour celle de la population.
- Paris-Seine-Normandie représente, en moyenne arithmétique, 14% du PIB de la mégapole et 9,5% de sa population.

### A3.2/3-Carte, schémas d'identification des espaces économiques étendus européens (EEEE).

Source : [www.i2cat.net/en/blog/smart-regions-and-mega-regions-global-perspective](http://www.i2cat.net/en/blog/smart-regions-and-mega-regions-global-perspective)



► **Cette carte, très imparfaite, fait cependant apparaître :**

- les principales concentrations d'activités européennes ;
- le peu de validité de la référence à la « *banane bleue* » ;
- **l'absence de correspondance avec la notion de méga-région comprise comme une entité d'organisation territoriale politique et administrative.**

► **Clés de lecture des numérotations du tableau.**

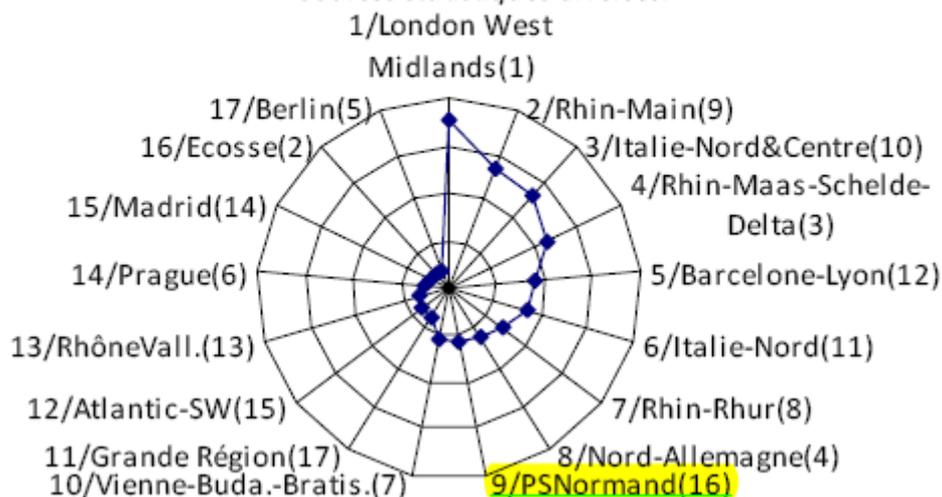
- 5 ensembles économiques, correspondant à la réalité européenne, cadrés à droite dans la liste, sont proposés complémentaires aux 12 ensembles macro-économiques identifiés.
- Les ensembles Am-Brus-Twerp (3) et Nord Allemagne (4) sont scindés.
- Les ensembles Rhin Rhur (8) et Frank-Gart (ou Rhin Main) (9) correspondent à l'ensemble **Centre** des tableaux précédents.
- L'ensemble Nord Italie (11) représentant environ 70% (de la population et du PIB) de l'ensemble Rom-Mil-Tur (10) est détaché de ce dernier ensemble.
- L'ensemble Rhône Vallée (13) représentant le deuxième ensemble économique de la France est détaché de l'ensemble Barce-Lyon (12).
- L'ensemble Paris (16) ou Paris-Seine-Normandie articule l'Île-de-France, la Vallée de la Normandie jusqu'à Caen.
- L'ensemble Grande Région (17) identifiable visuellement est positionné dans les ensembles économiques européens.
- Le positionnement macro socioéconomique de PSN par rapport à ces 17 ensembles est représenté dans les 2 schémas suivants.

### Principaux Espaces Economiques

#### GDP - Mrds EUR

Ordres de grandeur (2015-2016-2017)

Sources statistiques diverses.

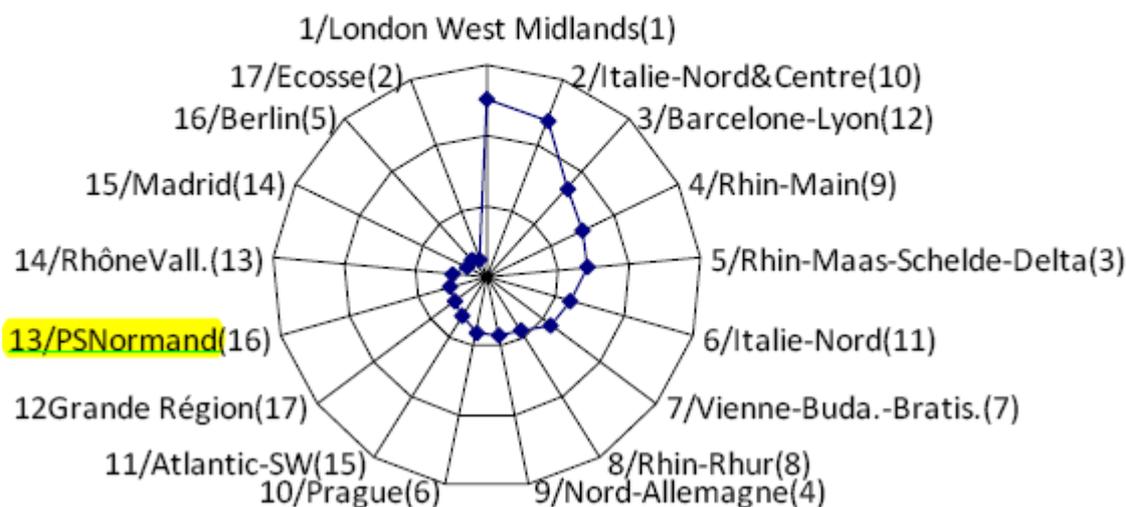


### Principaux Espaces Economiques

#### Population - Mio hab.

Ordres de grandeur (2015-2016-2017)

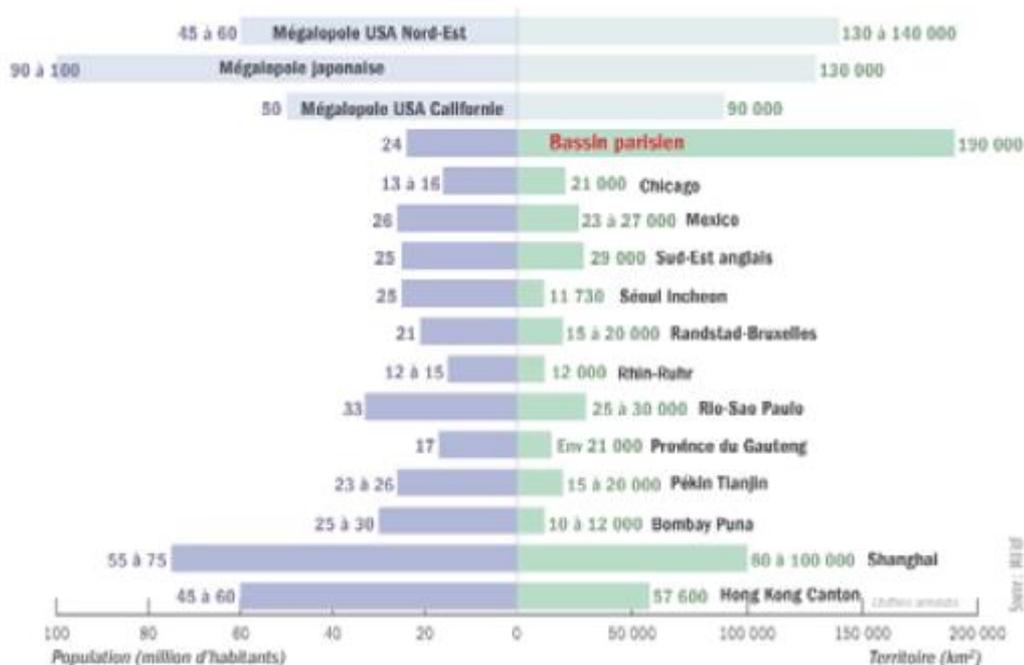
Sources statistiques diverses.



#### Notes concernant le positionnement macro socio-économique de Paris-Seine-Normandie.

- ▶ Le chiffre « n/ » est celui du classement ▶ Le chiffre « (n) » renvoie à la liste du tableau précédent ▶ Les données numériques utilisées : sont des POINTS de REPERE ; proviennent de sources diverses (Eurostat. INSEE. Wiki [FR-GB]. Citypopulation.de Sites de territoires. Etc.).
- ▶ Paris-Seine-Normandie et Grande Région sont des exceptions concernant leurs périmètres et chiffres clé. ▶ Rhône Vallée est obtenu par agrégation d'Auvergne-Rhône-Alpes et de Bouches-du-Rhône.

**POSITIONNEMENT PAR RAPPORT A L'APPROCHE DES « MEGALOPOLIS ET MEGA-REGIONS DANS LE MONDE EN 2008 » (IAU – ÎLE-DE-FRANCE, LES CAHIERS, N°153).**



Cette approche fait visuellement apparaître un déséquilibre entre l'échelle du Bassin parisien, apprécié en km<sup>2</sup> et millions d'habitants, et celles des 3 mégapoles et 12 méga-régions citées. Par ailleurs la mégapole californienne est formée 2 méga-régions (RPA, 2005).

Ce déséquilibre montre l'insuffisance des critères population et surface, valide celui de l'unité géographique apportée par la Vallée de la Seine et les organisations territoriales l'encadrant. L'échelle du Bassin parisien, pouvant représenter un idéal de très long terme, s'efface devant les difficultés inhérentes au nombre d'acteurs de son échelle pour l'obtention d'accords concernant les orientations stratégiques, les priorités d'actions, notamment dans le cadre d'une modalité de co-construction demandant du temps. Cette appréciation d'effacement de la mise en perspective du Bassin parisien devant l'unité de la Vallée rencontre également les développements de P. Claval (1968) concernant le développement des « ensembles territoriaux » : « la dispersion coûte cher ».

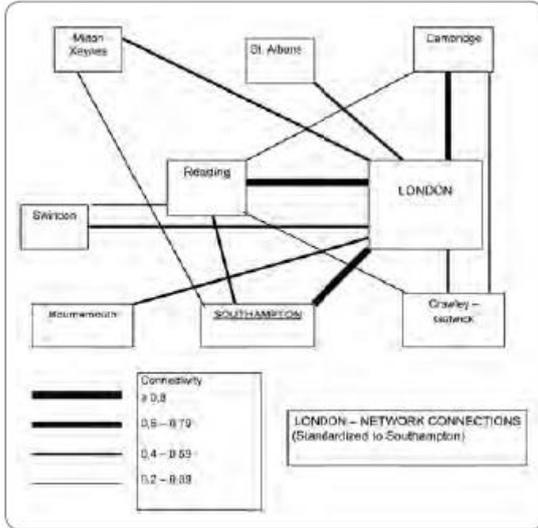
REPRESENTATIONS SCHEMATIQUES (1/3) DE P. J. TAYLOR ET K. PAIN (2007).

Taylor, Pain

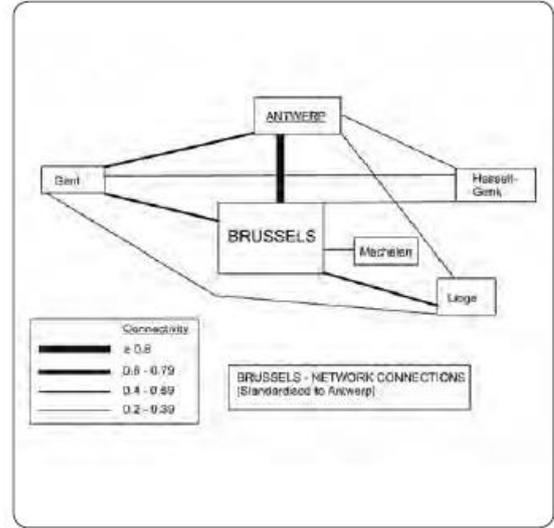
Figure 1. Mega-City Region Linkages  
(Source: Hall and Pain 2006)

The Healdsburg Research Seminar on Megaregions • April 4-6, 2007

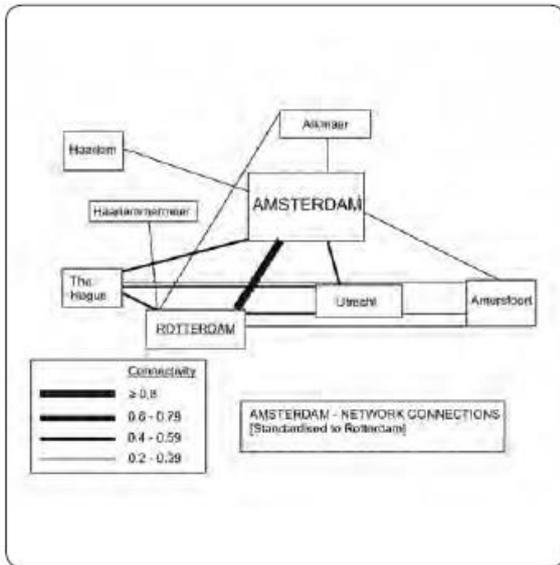
(a) SE England



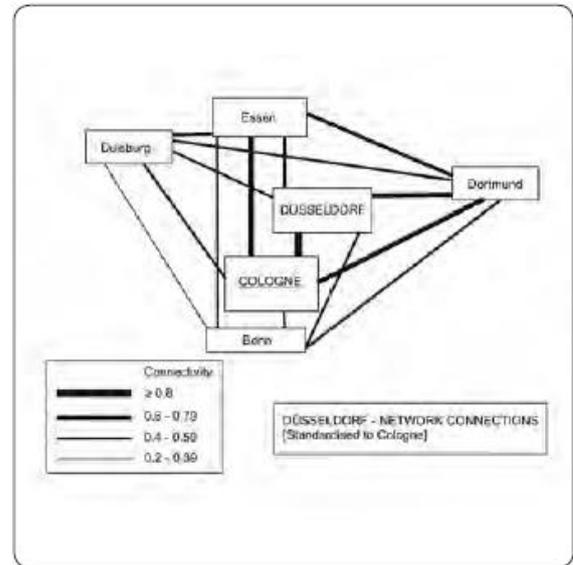
(c) Central Belgium



(b) The Randstad

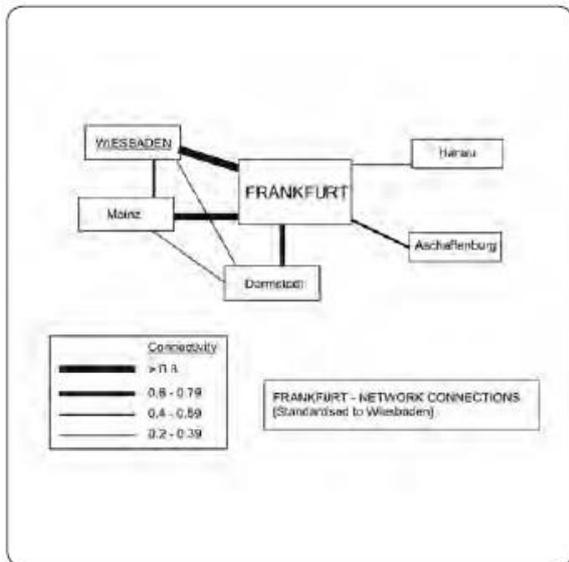


(d) RhineRuhr

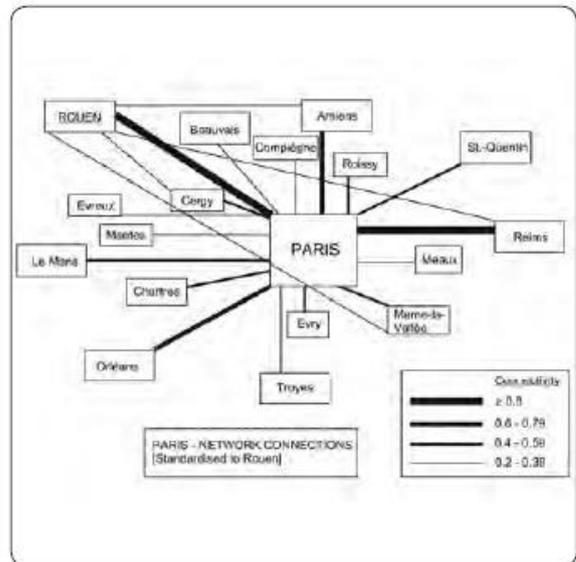


REPRESENTATIONS SCHEMATIQUES (2/3) DE P. J. TAYLOR ET K. PAIN (2007).

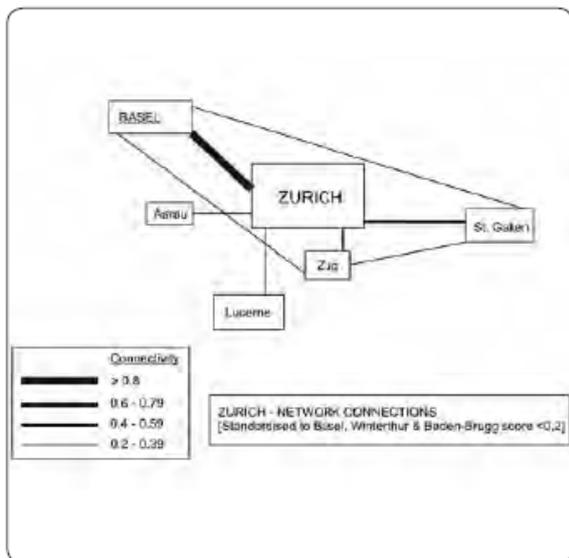
(e) Rhine-Main



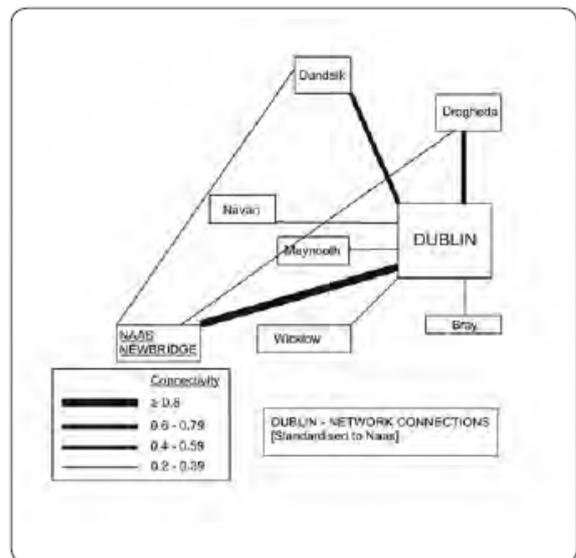
(g) Paris Region



(f) N. Switzerland



(h) Greater Dublin



**REPRESENTATIONS SCHEMATIQUES (3/3) DE P.J. TAYLOR ET K. PAIN (2007).**

**Table 1. Polycentricity for Different Geographical Scales by Mega- City Region**

Mega- City Region	Regional Scale (%)	National Scale (%)	European Scale (%)	Global Scale (%)	Difference between regional and global scales
RhineRuhr	87	75	39	36	51
The Randstad	63	69	36	36	27
Central Belgium	56	56	20	19	37
Northern Switzerland	50	39	17	17	33
Paris Region	47	38	25	27	20
Greater Dublin	44	21	3	2	42
Rhine-Main	43	15	7	6	37
South East England	41	41	27	24	17

*Notes: (i) Polycentricity is measured by the average % of the 5 non-leading cities, see Table 1 (b);*

*(ii) The Belgium national scale was conflated with the Brussels regional scale.*

*Source: adapted from Hall and Pain (2006)*

### A3.2/4-Tableau. Visibilité numérique des espaces économiques européens.

PRINCIPAUX EEE EUROPEENS (Révision-Consultation)	COMMENTAIRES
<p><b>RANDSTAD (NL)</b>  <b>R: ??-2018   C: 07-2018</b>            ■ Site officiel : NL-GB  <a href="http://www.nl-prov.eu/regional-offices/randstad-region">www.nl-prov.eu/regional-offices/randstad-region</a>            ■ Equipe : 15 pers.            (Région : 3/15).</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>Se pense comme une mégalopolis.</b></li> <li>■ <b>Se réfère à San Francisco Bay Area.</b></li> <li>■ Rôle-Missions : lobbying bruxellois.</li> <li>■ Révision annuelle des priorités stratégiques sur base du programme de travail de la Commission.</li> </ul>
<p><b>RHEIN-RHUR (DE)</b>  <b>R: 06-2018   C: 07-2018</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>Présentation : cœur de la banane bleue.</b></li> <li>■ Valorisation des connexions avec : Randstad, le Flemish Diamond, Frankfurt-Rhine-Main-Region.</li> <li>■ <b>Difficultés formulées : absence de présentation unifiée ; politiques d'investissements séparées</b> (« contre » les autres territoires).</li> </ul>
<p><b>RHEIN-MAIN (DE)</b>  <b>R: 04-2018   C: 07-2018</b>            ■ Site officiel : DE-GB  <a href="http://www.region-frankfurt.de/Regional-Authority/">www.region-frankfurt.de/Regional-Authority/</a>            ■ Equipe : ?? pers.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Territoire de l'autorité régionale compris dans la région métropolitaine de FrankfurtRheinMain.</li> <li>■ <b>Se réfère à</b> : sa place dans la banane bleue ; ses connexions avec la Suisse, le sud-Allemagne ; aux évolutions des activités (<i>De l'industrie vers : la banque, le commerce, la logistique.</i>)</li> </ul>
<p><b>RHEIN-NECKAR (DE)</b>  <b>R: 06-2018   C: 07-2018</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Accent sur : les SME's ; sa reconnaissance européenne de cluster technologique ; sa <b>position centrale du réseau de transport européen.</b></li> <li>■ Campagne d'attractivité de talents : <a href="http://www.rhein-neckar-upgrade.de/en/">www.rhein-neckar-upgrade.de/en/</a></li> </ul>
<p><b>ITALIE DU NORD (IT)</b>  <b>R: 07-2018   C: 07-2018</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Informations institutionnelles. Région nord-ouest (<i>triangle économique</i>). Région du nord-est (<i>concentration de PME</i>).</li> <li>■ <b>Pas de visibilité numérique</b> (/ à celle du nord EU).</li> </ul>
<p><b>GRANDE REGION (BE-LUX-DE-FR)</b>  <b>R: ??   C: 07-2018</b>            ■ Site officiel : (FR-DE-EN)  <a href="http://www.granderegion.net/">www.granderegion.net/</a>            ■ Equipe : 5 pers.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>Se réfère à sa centralité EU</b></li> <li>■ <b>GOUVERNANCE.</b> Maison de la GR-2015. Leu de communication. Rapprochement des citoyens. Regroupement des bureaux-sièges de 9 entités.</li> <li>■ <b>STRATEGIE.</b> Construction d'un «vivre-ensemble», «<i>espace de coopération intégré</i>». Elaboration d'un schéma de développement piloté par le CCDT(1). Attractivité-Visibilité internationale.</li> </ul>
<p><b>PARIS-SEINE-NORMANDIE (FR)</b>  <b>R: ??   C: 2019, 2020</b>            ■ Site officiel : (FR)  <a href="http://www.vdseine.fr/">www.vdseine.fr/</a>            ■ Equipe : 5 pers.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>Absence de visibilité numérique (15/06/2020) : « Vallée de la Seine » et « Paris-Seine-Normandie » ne sont pas référencés</b> (Wiki. FR. EN). « Vallée de la Seine » ((Wiki. FR.) propose une redirection vers la DIDVS via Wikidata hors description et redirection vers le site <a href="http://www.vdseine.fr">www.vdseine.fr</a></li> <li>■ Articles encyclopédiques (Wiki. EN) sur les principales collectivités territoriales, hors : « Haropa » (redirection vers des articles se référant à) ; Normandy Region.</li> </ul>
<p>(1). CCDT : Comité de Coordination du Développement Territorial (2008)            Jean-Yves Pérodou. Sources : <a href="https://en.wikipedia.org/wiki">https://en.wikipedia.org/wiki</a> et divers sites numériques (ville, région)</p>	

**A3.2BIS-TABLEAUX. GRANDS ENSEMBLES EUROPEENS. GRANDE REGION SAAR-LOR-LUX ET PARIS-SEINE-NORMANDIE.**

**A3.2BIS/1-Tableau. Principales étapes. Processus de structuration de la coopération.**

PRINCIPALES ETAPES (1962-2011)	PRINCIPALES CARACTERISTIQUES
<p>■ <b>Les prémisses de la coopération institutionnelle en Grande Région</b> (:54) 1962-1980   ~ 18 ans</p>	<p>■ Volonté partagée d'acteurs publics et privés. ■ 4 partenaires, approche diplomatique, traité de l'Elysée. ■ Création d'une commission intergouvernementale relayée par une commission régionale.</p>
<p>■ <b>Institutionnalisation de la coopération.</b> (: 58) 1980-2005   ~ 25 ans</p>	<p>■ 1980. Accord. Impulsion: Allemagne ; grands industriels. ■ Haut niveau politique : « le portage politique [...] considéré comme essentiel. » (cf. déclaration de Berlin)</p>
<p>■ <b>L'appropriation des questions transfrontalières par les acteurs politiques régionaux</b> (:63)   1995-2005   ~ 10 ans</p> <p>■ Ex. de la constance des partenaires :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Impulsion, validation, coordination, affectation de responsabilités. des travaux de la GR.</li> <li>▪ Recherche de <b>visibilité (Citoyens. UE)</b></li> <li>▪ Budget dès 2001, surtout à partir de 2003</li> </ul>	<p>■ 12 partenaires (:63) « A partir de 1995, la coopération n'est plus uniquement technique, diplomatique ou sectorielle, elle devient politique en impliquant les principaux décideurs régionaux. Tous les <b>18 mois, les plus hauts responsables politiques</b> se réunissent en « Sommet des exécutifs ».</p> <p>■ Appui de l'UE (:66) « Dès 1999, un débat est ouvert en 'GR' et avec la commission européenne [...] sur la possibilité de financer des projets sur l'ensemble de cet espace. »</p>
<p>■ <b>La rationalisation des organes de coopération</b> (:68)   2005-2008   ~ 4 ans</p> <p>■ <b>Ex. 1. Une géostratégie partagée :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Etude d'une possibilité d'un programme INTERREG commun 2007-2013.</li> <li>▪ Adoption d'une solution médiane. (:73) « La <b>Commission européenne</b> a joué un <b>rôle important</b> [...] privilégier les <b>projets plus vastes</b>, [...] porteurs pour le <b>développement</b> de l'espace dans son ensemble. »</li> </ul>	<p>■ Accord de 2005 : fusion de la Commission Régionale (C.R.) et du Sommet (<i>efficacité, lisibilité, simplicité</i>)</p> <p>■ La C.R. est le principal organe de coopération (<i>Le cadre juridique d'intervention est porté par la Commission intergouvernementale</i>)</p>
<p>■ <b>Institutionnalisation et développement d'une stratégie propre pour la coopération transfrontalière</b> (:73)   2008-2011   ~ 4 ans</p> <p>■ <b>Ex. 2. Une géostratégie partagée :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Création d'un GECT secrétariat (:74) « [...] débloquent une ligne de crédit pour le financer sur le long terme. »</li> </ul>	<p>■ Sommet 2009 : R.M.P.T.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Présidence : portée à 2 ans</li> <li>▪ Améliorer le suivi des décisions</li> <li>▪ Projet de recherche : Metroborder GR. « [...] Metroborder vise [...] à renforcer les modes de coopération, [...] centralisation des travaux mettant en œuvre des décisions du Sommet (Sommet, 2009, 2013). » (: 163)</li> </ul>
<p>■ <b>SYNTHESE</b> ▪ (Cf. :74) - (<i>expressions clés</i>) 1962-2011   ~ 50 ans</p>	<p>■ Vers <b>l'institutionnalisation de la gouvernance</b></p> <p>■ <b>Politisation de la coopération</b> (<i>définition par les élus des entités de la GR</i>)</p> <p>■ <b>Elargissement de la coopération</b></p> <p>■ Asymétries (multi-niveaux)</p>

Jean-Yves Péroudou. Source : E. Evrard. La Grande Région Saar-Lor-Lux. PUR. 12-2017

**A3.2BIS/2-Tableau. Présentation générale entre : Grande Région et Paris-Seine-Normandie.**

<b>CRITERES</b>	<b>GRANDE REGION (SAAR-LOR-LUX)</b>	<b>PARIS-SEINE-NORMANDIE</b>
■ <b>ORIGINE</b>	■ Initialisation de la construction européenne (CECA) ■ Crise de la sidérurgie	■ Etape n°2 de l'extension territoriale du Grand Paris vers la mer par sa Vallée.
■ <b>TEMPORALITE.</b>	■ Années 1960	■ Années 2010 (arrondi)
■ <b>VOCATION</b>	■ Modèle des coopérations transfrontalières. ■ Laboratoire européen.	■ Positionnement de la France dans le mouvement mondial de polarisation spatiale ■ Coopérations transterritoriales.
■ <b>TERRITOIRES CONCERNES</b>	■ 4 nationalités (LUX. BE. DE. FR)	■ 1 nationalité (FR)
■ <b>ESPRIT</b>	■ Structuration spatiale par articulation de coopérations inter/trans territoriales transnationales. ■ Visibilité d'un ensemble.	■ Structuration spatiale par articulation de coopérations inter/trans territoriales nationales.
■ <b>PRODUCTION D'ESPACE.</b>	■ « Espace de coopération le plus vaste en Europe. » (Evrard. 2017)	■ A terme (à définir).
■ <b>IDENTIFICATION DE L'ESPACE.</b>	■ En recherche d'un nom (Leitmotiv). ■ Faciliter : géolocalisation ■ Hors « marketing territorial commun »	■ Articulé sur 2 noms de territoires les plus connus mondialement. ■ Support de géolocalisation.
■ <b>EXEMPLES EUROPEENS.</b>	■ Rhin supérieur. Stratégie de la « Région métropolitaine trinationale du Rhin supérieur (2008. 2010). ■ Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai (2008) ■ La 30taine (à 02/2013) de bénéficiaires du cadre du GECT	■ En création.
■ <b>REFERENCE AUX SCIENCES GEOGRAPHIQUES.</b>	■ Aménagement du territoire européen.	■ Aménagement du territoire français, inscrit dans l'Europe.
Jean-Yves Pérodou. Source : E. Evrard. La Grande Région Saar-Lor-Lux. PUR. 12-2017		

**A3.2BIS/3-Tableau. Echelle, positionnement Géo [Politique. Economique]- GR et PSN.**

CRITERES	GRANDE REGION SAAR-LOR-LUX	PARIS-SEINE-NORMANDIE
■ <b>Echelle n°1</b> du positionnement recherché.	■ <b>Europe</b>	■ <b>Monde</b> ■ <b>Europe</b>
■ <b>Echelle n°2</b> du positionnement recherché	■ <b>Métropoles européennes.</b> « mise en place progressive et structurée d'une métropole polycentrique, transfrontalière, capable de se mesurer avec les grandes métropoles nationales. »	■ <b>Prolongement du Grand Paris</b> (ville-monde ou globale)
■ <b>Intensité du pragmatisme politique européen</b>	■ <b>Grande proximité avec les instances européennes.</b> « Se profiler pour recevoir le soutien de l'EU »	■ <b>Très récent</b> ■ <b>Coopération : Normandie ↔ IDF.</b>
■ <b>Cadre juridique</b>	■ <b>GECT (Règlement 1082/2006)</b>	■ <b>CPIER 2015-2020.</b>
■ <b>Intensité de la dominance « Dynamique géostratégique »</b>	■ <b>Volonté politique affirmée dès l'origine</b> dès différents partenaires. ■ <b>Soutien des forces économiques.</b>	■ <b>Volonté politique affirmée à l'origine.</b> ■ <b>Soutien des forces économiques et sociales.</b> <i>Un nouveau territoire économique</i> ■ <b>CGDVS, rapport, 2012 ; DIDVS, Schéma stratégique 2030</b>
■ <b>Champs des coopérations</b> ■ <b>Secteurs prioritaires</b> ■ <b>Orientations stratégiques</b>	■ <b>Cf. <a href="http://www.granderegion.net/">www.granderegion.net/</a></b> ■ <b>Principaux secteurs cités :</b> Logistique. Recherche. Economie des seniors. Nouveaux matériaux.	■ <b>Différents documents dont le dernier officiel (schéma stratégique 2030).</b>
■ <b>Schéma de développement territorial (à 2018)</b>	■ <b>En cours</b>	

Jean-Yves Pérodou. Source : E. Evrard. La Grande Région Saar-Lor-Lux. PUR. 12-2017

**A3.2BIS/4-Tableau. Eléments comparatifs entre : la Grande Région et Paris-Seine-Normandie.**

CRITERES	GRANDE REGION SAAR-LOR-LUX	PARIS-SEINE-NORMANDIE
■ <b>GOVERNANCE</b> (définition des coopérations)	■ <b>Institutionnalisation</b> (outils des coopérations : Espace institutionnel. Espace du mandat) ■ <b>Multi-niveaux.</b> ■ <b>Concentration.</b>	■ <b>CGDVS (2012)</b> ■ <b>DIDVS (2013) (institutionnalisée)</b>
■ <b>VISIBILITE</b>	■ <b>Site Internet bilingue.</b> ■ <b>Rubrique Wikipedia. (06/2020)</b>	■ <b>Site Internet français.</b> ■ <b>Absence des rubriques : Vallée de la Seine et Paris-Seine-Normandie.</b>
■ <b>REALISATIONS</b> •expressions des coopérations. (selon les orientations stratégiques et leurs temporalités.)	■ <b>Recherche :</b> analyse « Delphi » ■ <b>Numérique :</b> SIG commun ; site Internet ■ <b>Centralisation dans 1 maison commune.</b> Permanence d'un lieu (efficacité du suivi, appropriation). ■ <b>TGV</b>	■ <b>HAROPA (Regroupement) ■ Préfiguration (02/2019)</b> ■ <b>Agences Urbanisme ■ ADAS ■ Initiatives depuis 2012.</b> (Universités VDS. Tourisme. SPU. Economie. circulaire.) ■ <b>Initiation d'un programme de rattrapage d'infrastructures (fluidité des mouvements fret.)</b>

Jean-Yves Pérodou. Sources : E. Evrard. Thèse 2013. Université du Luxembourg. Ouvrage : PUR. 12-2017

## A3.2TER-POSITIONNEMENT DE PSN PAR RAPPORT AUX REGLES EUROPEENNES PIIEC DE 2014-2020.

### A3.2TER/1-Tableau. Par rapport aux règles européennes PIIEC de 2014-2020.

EXTRAITS. COMMUNICATION RELATIVE AUX PIIEC. 13-06-2014 <a href="https://europaforum.public.lu/">HTTPS://EUROPAFORUM.PUBLIC.LU/</a>	« PSN PROJET GLOBAL » RAPPROCHEMENT-REFERENCE DES N°D'ELEM. (§ 521)
<p>► <b>CADRE GENERAL</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>Aides d'Etat</b> : soutien financier de projets transnationaux présentant un intérêt stratégique pour l'UE</li> <li>● <b>Référence EU</b> : cadre de la stratégie Europe 2020.</li> <li>● <b>Objectif des règles</b> : « d'encourager les États membres à orienter leurs dépenses publiques vers de grands projets qui apportent une contribution notable à la croissance économique, à l'emploi et à la compétitivité de l'Europe »</li> <li>● <b>Conditions (pour combler le déficit de financement)</b> : pas de concrétisation privée « en raison des risques importants et de la coopération transnationale qu'impliquent de tels projets »</li> <li>● <b>Diversification des formes de soutien</b> : avances remboursables, prêts, garanties ou subventions.</li> <li>● <b>Champs d'application</b> : Tous les secteurs économiques</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Eléments d'appréciation des caractères « grand projet » et « contribution notable » de PSN</li> <li>1/Impulsion et soutien politique de plus haut niveau (continuité : 3 mandats présidentiels ; supérieure aux sensibilités politiques).</li> <li>2/Grande acceptabilité sociale ; co-construction (ensemble des acteurs)</li> <li>3/CGDVS (rapport 2012) ; Initiative : nouveau territoire économique (2013) ; DIDVS (schéma stratégique 2015 ; CPIER 2015-2020, 04/2019)</li> <li>6/Diversités : économiques, connaissance.</li> </ul>
<p>► <b>ADMISSIBILITE DES AIDES PAR LA COMMISSION</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>Projet unique</b> (déf. claire : objectifs ; modalités d'exécution ; participants ; financement) et <b>intégré</b> (groupe de projets insérés dans : une structure, une feuille de route/programme commun de même objectif fondé sur une approche systémique)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>3/Approche par le CPIER (à développer, CPIER n°2 à caler sur la temporalité du CFP)</li> <li>● <b>Conception</b> : approche globale, multi acteurs.</li> </ul>
<p>► <b>DEFINITION DU PROJET D'INTERET EUROPEEN COMMUN</b> A/ Critères généraux d'appréciation par la Commission</p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>Importance du projet</b> (quantitative/qualitative : taille/ampleur ; risque technologique/financier très élevé)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Quantitatif : valorisations CGDVS, DIDVS</li> <li>● Qualitatif : 5/ <b>Coopérations interterritoriales, interrégionales</b> (malgré l'asymétrie) <b>Valorisation des complémentarités</b> (réseaux : techn. Urbs) de la VDS.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>Caractéristiques du projet</b></li> </ul>	
<p>a) « contribuer d'une manière concrète, claire et identifiable » à 1/n objectifs de l'UE ;</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>6/Intégration des enjeux du développement durable ; d'une culture partagée</li> </ul>
<p>b) « avoir une incidence notable » (compétitivité de l'UE ; croissance durable ; défis sociétaux ; création de valeur UE).</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>7/Intégration (dès 2012) des enjeux globaux (environnement, climat) ; de compétitivité (architecture flux EU) ; de fluidité.</li> </ul>
<p>c) « associer plus d'un État membre » (part de cofinancement du bénéficiaire).</p>	
<p><b>B / Indicateurs positifs généraux</b> Ex.Cofinancement par un fonds UE (approche plus favorable).</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>4/Rapprochements EU récents, dont préfiguratrice Haropa (bien accueillie par l'UE).</li> </ul>
<p>► <b>REGLES TECHNIQUES DE : « NECESSITE, PROPORTIONNALITE, COMPATIBILITE AU MARCHE INTERIEUR ET TRANSPARENCE »</b></p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>● Ex1. <b>Possibilité de couverture à 100 %</b> du déficit de financement par soutien public (large éventail de coûts admissibles)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>Hors thèse</b></li> <li>● <b>Grande technicité</b> du droit européen et de ses pratiques</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● Ex2. <b>Compatibilité avec le marché intérieur</b> (distorsion de concurrence ; incidence sur les échanges, etc.)</li> </ul>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>● Ex3. <b>Transparence</b>, publication d'informations via « un site internet exhaustif » (aides d'État : national ou régional).</li> </ul>	
<p>PIIEC : Projet Important d'Intérêt Européen Commun. CFP : Cadre Financier Pluriannuel Jean-Yves Pérodou</p>	

► **Ne refait pas l'histoire** ► **PSN** • n'est pas un projet transnational • possède des caractéristiques de grand projet, de contribution économique, etc • est hors normes (propre de tout projet d'envergure) ► **Incitation** : rechercher la reconnaissance du projet global par les instances EU.

**A3.2TER/2-Tableau. Par rapport aux représentations d'influences des Régions auprès de la Commission (2016-2017).**

BUREAU REGIONAL	NOMBRE DE PERSONNES	DORSALE NORD-SUD	TRANSVERSALE OUEST-EST	DELEGATIONS INTERMINISTERIELLES DEVELOPPEMENT DES VALLEES	
				SEINE 22/04/2013 <i>Transversale</i>	RHONE 01/05/2017 <i>Dorsale</i>
<b>FRANCE</b>					
Alsace ( <i>Préfigurateur du Grand Est</i> )	3		3		
Auvergne-Rhône-Alpes	8	8			8
Bourgogne-Franche-Comté					?
Bretagne	2 à 3				
Centre-Val de Loire	3				
Corse	1				
Hauts-de-France	9	9			
<b>Ile-de-France</b>	6	6	6	6	
<b>Normandie</b>	4		4	4	
Nouvelle Aquitaine	9				
Occitanie	6				6
Pays de la Loire	4				
Provence-Alpes-Côte d'Azur	5				5
<b>TOTAUX (Dorsale-Transversale-Délégations)</b>		<b>23</b>	<b>13</b>	<b>10</b>	<b>19</b>
<b>EUROPE</b>					
Baléares	6				
Bade-Wurtemberg <b>(1)</b>	29				
Hesse <b>(2)</b>	26				
Rhénanie-Du-Nord-Westphalie <b>(3)</b>	30				
Västra-Gotaland ( <i>Suède</i> )	3				
<b>(1) Rhin-Neckar I (2) Rhin-Main &amp; Rhin-Neckar I (3) Rhin-Ruhr I Pôles économiques européens majeurs.</b>					
<i>Jean-Yves Pérodou. Source. « Les bureaux de représentation des Régions dans l'espace européen ». Master 2. Politiques européennes 2016-2017. Travaux encadrés par : Valérie Lozac'h et Benoît Cathala. Université de Strasbourg. Science Po Strasbourg.</i>					

### A3.3-TABLEAUX. GRANDS ENSEMBLES D'AMERIQUE DU NORD. LA VILLE-MONDE ET LA MER.

#### A3.3/1-Tableau. Lien entre la ville-globale et la mer – Amérique du nord.

VILLE MONDE (GaWC <sub>2016</sub> ) (1)	POP. (2) (Million hab)	'M-' 'F'(3)	~KM/P ORT (6)	PORT MARIT. PROXI.	RANG20 16 PORT (4)	ESPACE ECONOMIQUE ETENDU (5)
New-York (A++)	22,200	M		New York New Jersey	34	■CUA (incl. Bridgeport, Newark, New Haven) ■ MR : Northeast
Chicago (A)	09,750	I - F	2013 ?	Montréal Golfe du Mexique	94	■CUA ■MR:Great Lakes
Toronto (A)	07,300	I - F	562	Montreal	94	■CUA (incl. Hamilton)
Los Angeles (A)	17,700	M		Long Beach Los Angeles	9	■CUA (incl. Anaheim, Riverside) ■MR : Southern California
Washington (A-)	08,500	M		Ports de la cote est	?	■CUA (incl. Baltimore) ■MR : Northeast
San Francisco San José (A-)	07,800	M	20	Oakland	66	■CUA incl. Concord, Oakland, San Jose, Santa Rosa ■ MR :Northern California
Miami (A-)	06,250	M		Miami Tampa	?	■CUA incl. Fort Lauderdale, West Palm Beach ■ MR :Florida

*Jean-Yves Péroudou à partir des informations du GaWC, du [www.citypopulation.de](http://www.citypopulation.de), de [wikipedia.org/wiki/Liste\\_des\\_plus\\_grands\\_ports](http://wikipedia.org/wiki/Liste_des_plus_grands_ports).*

**(1)** GaWC<sub>2016</sub>. 7 villes [Gobale. Monde. Mondiale] sur 49 de catégorie Alpha (A) sont nord-américaines.

**(2)** Données<sub>(01-01-2018)</sub> de [www.citypopulation.de](http://www.citypopulation.de)

**(3) (4)** : Cf. Légende du tableau Asie

**(5)** C.U.A. : *Consolidated Urban Area* (Inclus les données des aires précisées. Cf. [citypopulation.de](http://citypopulation.de)). Nom de la méga-région d'appartenance.

### A3.3/2-Tableau. Objets géographiques mondiaux d'Amérique du nord : les méga-régions.

OBJETS GEO [POLITIQUES. ECONOMIQUES] (GaWC <sub>2016</sub> ) (1) – (2)	POPULATION. (Mio habitant)	ECONOMIE (GDP <sub>2005</sub> ; \$ Trillion, arrondi)		
■Cascadia (U.S.A. – Canada) (Portland, Seattle(B-), Vancouver(B))	2000 : 7,4 / 2010 : (U.S. Portion): 8,4; 3% (total USA)	337,4 ; 3% (total USA)		
■Great Lakes (Chicago, Detroit(G+), Pittsburgh(G-), Cleveland(G+), Minneapolis, St. Louis, Indianapolis)	2000 : 53,8 / 2010 : 55,5; <u>18% (total USA)</u>	2 072 ; <u>17% (total USA)</u>		
■Northeast (Boston (B+), New York(A++), Philadelphia(B), Baltimore(G-), Washington D.C.)	2000 : 49,5 / 2010: 52,3; <u>17% (total USA)</u>	2.920 ; <u>20% (total USA)</u>		
■Piedmont Atlantic (P.A.M.) (Atlanta(B+), Birmingham, Raleigh-Durham(G-), Charlotte(G-))	2000 : 14,8 / 2010: 17,6 ; 6% (total USA)	485,7 ; 4% (total USA)		
■Florida (Miami, Orlando(G-), Tampa, Jacksonville)	2000 : 14,6 / 2010: 17,2 ; 6% (total USA)	608,1 ; 5% (total USA)		
■Gulf Coast (Houston(B+), New Orleans, Baton Rouge )	2000 : 11,7 / 2010: 13,4 ; 4% (total USA)	524,1; 4% (total USA)		
■Texas Triangle (Austin, Dallas/Fort Worth(B+), Houston(B+), San Antonio)	2000 : 16,1 / 2010 : 19,7 ; 6% (total USA)	817,5 ; 7% (total USA)		
■Front Range (Albuquerque, Santa Fe, Colorado Springs, Denver(B-))	2000 : 4,7 / 2010: 5,5 ; 2% (total USA)	229,2 : 2% (total USA)		
■Arizona Sun Corridor (Phoenix(G), Tucson)	2000 : 4,5 / 2010: 5,6 ; 2% (total USA)	191,0 ; 2% (total USA)		
■Southern California (Los Angeles (A), San Diego(B-), Anaheim, Long Beach, Las Vegas)	2000 : 21,8 / 2010: 24,3 ; 8% (total USA)	1,036 ; 7% (total USA)		
■Northern California (Oakland, Reno, Sacramento, San Jose(G+), San Francisco (A-))	2000 : 12,7 / 2010 : 14,0 ; 5% (total USA)	622,5 ; 5% (total USA)		
	<b>Population</b>		<b>Economie GDP</b>	
	2000	%	2005	%
■U.S. Megaregions	206,780,494	~ 74	9 843,5	~ 75
■Rest of Country	73,508,817	~ 26	3 250,5	~ 25
■Total	280,289,311	100	13 094	100

J-Y Péroudou, à partir de : <http://www.america2050.org> (02-2017) ; Yoav Hagler, Associate Planner, « Defining U.S. Megaregions » ; (11-2009), Bureau du recensement des U.S.A. ; Banque mondiale.

(1) Pour mémoire mention de la catégorie du GaWC<sub>(2016)</sub> lorsque disponible.

(2) Compte non tenu de l'approche de la NACo faisant apparaître 2 nouvelles méga-régions par division des 2 plus importantes : « Northeast » et « Great Lakes ».

### A3.3/3-Tableau. Point de repère sur la visibilité numérique des méga-régions américaines.

MEGA REGION – ÉTATS-UNIS (11)	COMMENTAIRES
<p>■ <b>Pacific-NorthWest</b>, “<i>Cascadia</i>” (U.S.A. – Canada)   (<i>Portland, Seattle, Vancouver</i>)   Dernière révision : 05-07-2018</p>	<p>■ <b>Descriptif général approfondi</b> (<i>Histoire. Géographie. Nature. Education.</i>)</p>
<p>■ <b>Great Lakes</b> (U.S.A-Canada ?)   (<i>Chicago, Detroit, Pittsburgh, Cleveland, Minneapolis, St. Louis, Indianapolis</i>) ▪ Binationale selon les regards   Dernière révision : 13-07-2018</p>	<p>■ Divisée en 2 MR par la NACo (2017) : Great Lakes et Central (<i>partie sud-est de Grat Lakes</i>) ■ <b>Descriptif économique sur différenciation des corridors de transport terrestre et maritime.</b> (<i>Principaux et secondaires.</i>)</p>
<p>■ <b>Northeast</b> (<i>Boston, New York, Philadelphia, Baltimore, Washington D.C.</i>) ▪ Référence à Gottmann (<i>megalopolis</i>).   Dernière révision : 13-07-2018</p>	<p>■ Divisée en 2 MR par la NACo (2017) : Northeast et MidAtlantic (<i>partie sud du Northeast</i>) ■ Cartographie à partir de l’espace. ■ <b>Moins d’informations que d’autres MR</b></p>
<p>■ <b>Piedmont Atlantic (P.A.M.)</b> (<i>Atlanta, Birmingham, Raleigh-Durham, Charlotte</i>) ▪ Appréhendé comme une megalopolis émergente   Dernière révision : 16-05-2018</p>	<p>■ <b>Descriptif sur :</b> ▪ <b>Qualité de la vie</b> ▪ <b>Transports</b> ▪ <b>Enseignement supérieur</b> ▪ <b>Sports</b> ▪ <b>Attractions.</b> ▪ <b>Les congestions</b> ▪ <b>Les infrastructures inadaptées.</b> (<i>peu de référence à l’histoire.</i>) ■ <b>Recherche une croissance durable</b> ■ <b>Promeut une réduction des compétitions intraterritoriales</b> (<i>face à la compétition mondiale.</i>)</p>
<p>■ <b>Florida</b> (<i>Miami, Orlando, Tampa, Jacksonville</i>) ▪ Dernière révision : ??</p>	<p>■ Méga-région non référencée sur wikipedia (<i>Megaregion in United States</i>).</p>
<p>■ <b>Gulf Coast</b> (<i>Houston, New Orleans, Baton Rouge</i>) ▪ Dernière révision : 13-05-2018</p>	<p>■ <b>Présentation accentuée sur l’histoire, les transports.</b> Pas de référence aux Universités.</p>
<p>■ <b>Texas Triangle</b> (<i>Austin, Dallas/Fort Worth, Houston, San Antonio</i>)   Dernière révision : 15-07-2018</p>	<p>■ <b>Présentation légère</b>, renvoie surtout sur les aires métropolitaines et « micropolitaines ».</p>
<p>■ <b>Front Range</b> (<i>Albuquerque, Santa Fe, Colorado Springs, Denver</i>)   Dernière révision : 08-01-2018</p>	<p>■ <b>Description générale des structures administratives</b>, des « juridictions » (<i>villes, contés</i>).</p>
<p>■ <b>Arizona Sun Corridor</b> (<i>Phoenix, Tucson</i>)   Dernière révision : 14-01-2018</p>	<p>■ <b>Description générale sur : corridor avec un accent sur les rubriques des transports</b> (<i>tout mode</i>).</p>
<p>■ <b>Southern California</b> (<i>Los Angeles, San Diego, Anaheim, Long Beach, Las Vegas</i>)   Dernière révision : 29-06-2018</p>	<p>■ <b>Description générale</b> sur : nature, parcs naturels, sports, éducation, économie et transports (<i>tout mode</i>).</p>
<p>■ <b>Northern California</b> (<i>Oakland, Reno, Sacramento, San Jose, San Francisco</i>)   Dernière révision : 19-07-2018</p>	<p>■ <b>Descriptif général</b> : histoire, transports (<i>tout mode</i>), établissements supérieurs d’enseignement et de recherche, publics et privés. La recherche du site web officiel de la MR, donne pour résultat : bayareaconcil.org</p>
<p>NACo : National Association of Counties –Legislative conférence. Date de création : 1935. Membres : &gt; à 2350/3069 counties. <a href="http://www.naco.org">www.naco.org</a> Construction, maintenance : réseaux(transport),infrastructures (\$122 billions/an).</p>	
<p>Jean-Yves Péroudou. Source : <a href="https://en.wikipedia.org/wiki/">https://en.wikipedia.org/wiki/</a></p>	

### A3.3/4-Tableau. Une illustration de gouvernance (bayareaeconomy.org)

VENTILATION SECTORIELLE DES ADMINISTRATEURS ET CONSEILLERS.	ADMINISTRATEURS (1)		CONSEIL DE RECHERCHE. (2)
	2012	04-2017	2012
■ Représentants de <b>différents secteurs économiques</b> (pas uniquement ceux des NTIC)	18	20	6
■ <b>Grands élus</b> politiques et dirigeants de collectivités territoriales	20	19	1
■ Représentants de <b>l'enseignement supérieur et de la recherche</b> (publique et privée)	14	12	7
■ <b>Associations à but non lucratif</b> (enfance, éducation, lutte contre la pauvreté)	3	05	1
■ Représentant d'une <b>agence environnementale de la qualité de l'air</b>	1	1	0
■ Représentant du <b>monde hospitalier, de la santé</b>	2	1	0
■ Représentant de <b>l'association d'origine</b>	1	1	0
Total	59	59	15
<b>(1)</b> Les profils à double responsabilité sont affectés arbitrairement sur l'une des 3 premières catégories.			
<b>(2)</b> Analystes (Université. Economie) reconnus, externes au Conseil d'administration, conseillent et assistent l'Institut pour le développement des recherches.			
Jean-Yves Pérodou. Source : <a href="http://www.bayareaeconomy.org/">http://www.bayareaeconomy.org/</a>			

### PRESENTATION INCHANGEE (MOT POUR MOT) DEPUIS 2012 (<http://www.bayareaeconomy.org/>)

Présentation de l'Institut économique de Bay Area	Traduction libre
« The Bay Area Council Economic Institute provides a shared platform for leaders to act on key issues affecting the regional economy. It accomplishes this by producing focused analyses on key issues affecting the Bay Area and its future, and by mobilizing regional and state leaders to address those issues, based on working partnerships and a strong foundation of economic and policy analysis. The strength of the Economic Institute lies in its Board of Trustees and the relationships and assistance provided by its sponsors and partner organizations throughout the region and the state. »	L'Institut économique du Bay Area Council <b>offre aux dirigeants une plateforme commune leur permettant d'agir sur les principaux problèmes touchant l'économie régionale.</b> Il y parvient en se concentrant sur les <b>questions clés touchant la région de la Bay et son avenir</b> , et en mobilisant les dirigeants régionaux et étatiques pour qu'ils abordent ces questions, sur la base de <b>partenariats de travail et d'une base solide d'analyses économiques et politiques.</b> La force de l'Institut réside dans son Conseil d'administration et dans les relations et l'assistance de ses sponsors et organisations partenaires à travers la région et l'Etat.

### A3.4-TABLEAU. GRANDS ENSEMBLES. OCEANIE-MOYEN ORIENT – AFRIQUE - AMERIQUE DU SUD.

#### A3.4/1-Tableau. Lien entre la ville monde et la mer.

Ville monde (GaWC <sub>2016</sub> ) (1)	Pop (Millions Habit.)(2)	'M' 'I' 'F'(3)	~Km / mer	Port Marit. Proxi.	Rang (4) Ports 2016	Espace Economique Etendu (5)
■ Sydney (A) ■ Melbourne (A-)	05,000 04,550	M M		■ Port Jackson ■ Port of Melbourne	67 58	■ Congl. ■ Aggl. (incl. Central Coast Sydney- Melbourne) ■ Corridor urbain de 9,550 Mh de 2 mégapoles distantes d'~ 850 km.
■ Téhéran	15,23	I	1275	■ Bandar Abbas	75	■ Corridor urbain (vers Mer Caspienne)
■ Dubai (A+)	04,625	M		■ Dubai Ports (Jebel Ali)	10	■ Aggl. (incl. Ash-Shāriqah [Sharjah]) ■ Mégapole économique. Corridor urbain.
■ Riyadh (A-)	06,152	I	1000	■ King Abdullah	98	■ Agglomération : 7,4 millions.
■ Tel Aviv-Jaffa (A-)	02,625	M				■ Métropole : Gush Dan (03,464 Moi.hab). PIB ~ Vienne2008.
■ Istanbul (A)	14,800	M		■ Ambarli	54	■ Aggl. Corridor urbain
■ Le Caire (B+)	18,2	I	200	■ Port Saïd	48	■ Incl. (Al-Jizah, Hulwan, Shubra al- Khaymah) ■ R.M. Etendue.
■ Tangerang ■ Rabat ■ Casablanca	1,080 1,980 4,325	M		Tanger Med	49	■ Adm urb ■ Corridor urbain de ~ xx km
■ Lagos (B+)	18,2	M			??	
■ Johannesburg (A)	13,400	I	560	Durban	62	■ CUA (incl. East Rand, Evaton, Pretoria, Soshanguve, Soweto, Vereeniging, West Rand) ■ CU
■ Santiago (A-)	05,1	M	100	San Antonio (futur)		■ Région métropolitaine (2009) : > 7 Moi, CUA
■ Buenos Aires (A-)	16,1	M		Port of Buenos Aires Puerto Madero?	?	■ CUA (incl. San Justo, La Plata) ■ Région métropolitaine étendue et corridor urbain
■ Sao Paulo (A)	22,1	I	55	Santos	41	■ Aggl (incl. Guarulhos) ■ Région métropolitaine étendue et corridor urbain
■ Bogota(A-)	9,8	I-F	1000	Carthagène Baranquilla	69	■ Aggl
■ Caracas (B+)	3,750					■ CUA ■ RME et corridor urbain
■ Région Lima (B+)	10,3	M		Callao	76	■ Aggl ■ Région métropolitaine étendue et corridor urbain
■ Mexico City (A)	20,600	I	290 630	Tuxpan Lazaro Cardenas		■ Aggl (incl. Nezahualcóyotl, Ecatepec, Naucalpan)

Jean-Yves Péroudou. Sources diverses

#### NOTES SUR LE TABLEAU A3.4 : GRANDS ENSEMBLES. OCEANIE-MOYEN ORIENT – AFRIQUE - AMERIQUE DU SUD.

(1) Référence de la catégorie du GaWC<sub>(2016)</sub>.

(2) Données de : « citypopulation.de »

**(3)** « M » = maritime ■ « I » = de l'intérieur ■ « F » = Port Fluvial

**(4)** La vallée de la Seine XXL-2017. Agences d'urbanisme. "Ports mondiaux 2016" (: 19).

**(5) A)** Abréviations. Cf. *citypopulation.de* « Aggl » : Agglomération. « Adm-Urb » : *Urban population of administrative areas*. « Congl » : Conglomération. « C.U.A. » : *Consolidated Urban Area (Inclus les données des aires précisées.)*.

**(5) B)** Inspiration. J-P Rodrigue (Cf. [hofstra.edu/geotrans](http://hofstra.edu/geotrans))-(02-2017)-MR : mégarégion. RME : région métropolitaine étendue. CU : corridor urbain

### A3.5-ILLUSTRATIONS DE LA GENERALISATION DU CHANGEMENT D'ECHELLE.

#### A3.5/1-Tableau. Finitude du monde. Architecture de l'économie des flux.

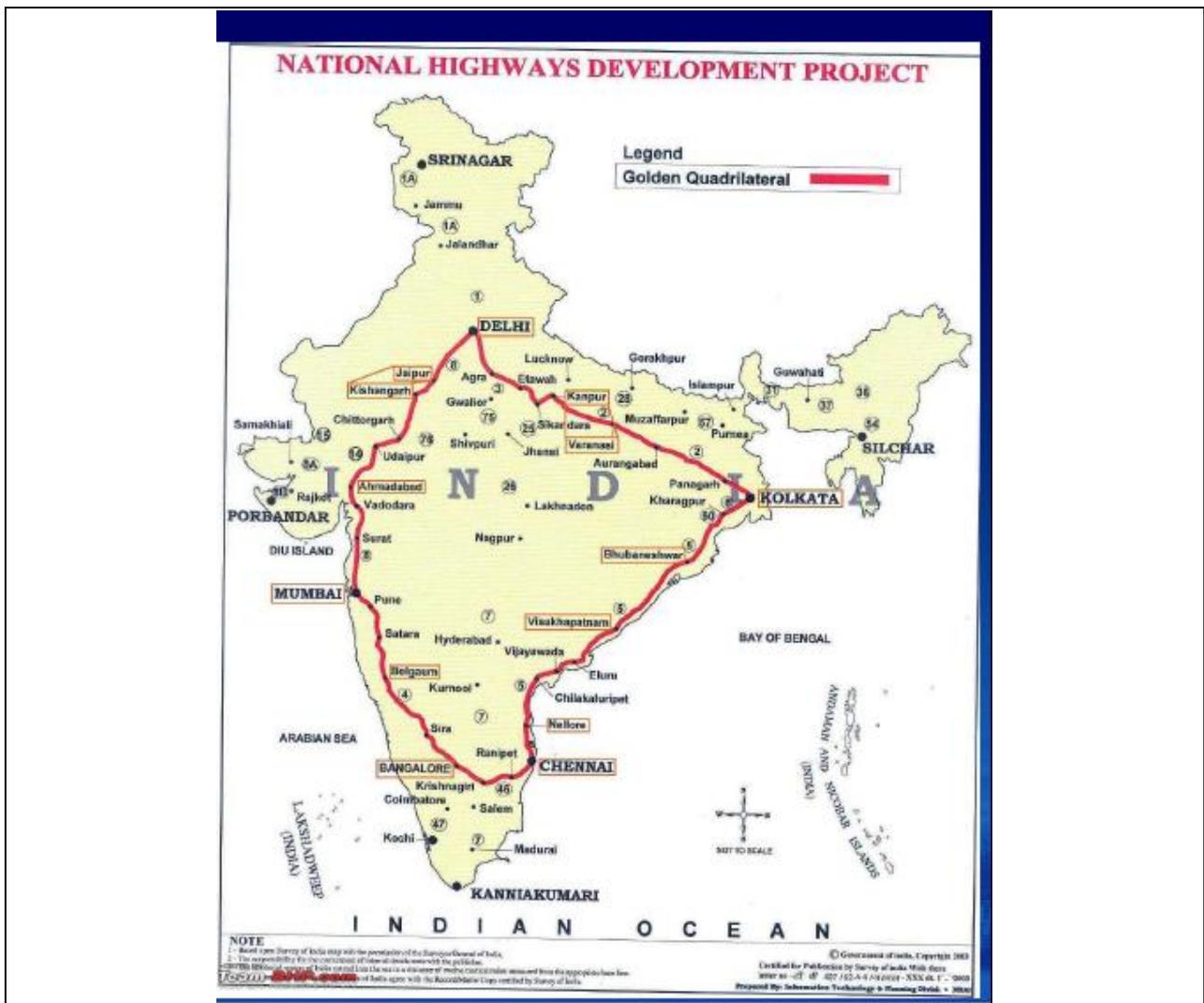
INFRASTRUCTURE FAMILLE	DE	STATUT R/E/P	ILLUSTRATIONS DE L'APPROPRIATION DU CHANGEMENT D'ECHELLE PAR LE CONCRET DE L'INGENIERIE SPATIALE. (1)
<b>■ CANAL</b>			
de Panama		R	L'extension
de Suez		R	L'élargissement
du Nicaragua		P	Golfe du Mexique ⇔ Pacifique
de Kra		P	Thaïlande à travers l'isthme
Iranrud		P	De ~ 950 à ~ 1 500 km. Mer Caspienne ⇔ Golfe persique
<b>■ PONT</b>			
Hong Kong - Zhuhai - Macao.		E	~55 km. Inauguration 2018.
Haiwan en Chine		R	~27 km. Ouverture 2011.
<b>■ FERROVIAIRE</b>			
Red-med rail link		P	Ports d'Eilat (mer rouge) ⇔ Ashdod (Israël)
Nigéria		E	Liaison Lagos ⇔ Kano : ~ 1 140 km Liaison Lagos ⇔ Calabar : ~ 750 km
Ligne à grande vitesse		E	Moscou ⇔ Kazan : ~ 770 km (1 <sup>ère</sup> étape d'un développement d'ampleur à moyen et long terme)
Modernisation du Transibérien		E	Liaison supérieure à 9 000 km. (Etape d'un développement d'ampleur : liaison Moscou ⇔ Pékin)
B.A.M.		E	Modernisation de Baïkal ⇔ Amour. ~ 4 240 km.
OBOR-BRI		E	Chine ⇔ Europe
<b>■ TUNNEL</b>			
du Saint-Gothard		R	Ouverture 2016. 57,1 km. Bi-tube. Fret et passager (Zurich ⇔ Milan : 2h40)
sous le Sognefjord,		P	Tunnel sous-marin flottant
<b>■ CORRIDOR</b>			
RTE-T		E	Corridors européens de transport ferroviaire
Corridor de transport		P	Moscou ⇔ Téhéran (Développement d'un projet d'ampleur vers Mumbai)
<b>R = Réalisé E= en cours P = Projeté</b>			
J-Y Péroudou			

(1) Liste non exhaustive.

### CHANGEMENT D'ECHELLE. ILLUSTRATION D'UNE BOUCLE DE MOUVEMENTS.

Cette boucle des mouvements terrestres du sous-continent indien, présentée par J-C Thil (Université Caroline du Nord) lors du séminaire EMAR-Paris d'octobre 2017, rapprochée des développements des connexions entre l'Europe et l'Asie via OBOR-BRI, illustre : la généralisation des changements d'échelle dans le développement et l'aménagement des territoires ; la prise en compte du temps long.

### A3.5/2-Schéma. Illustration du changement d'échelle : un corridor circulaire.





**A4-ELEMENTS ANALYTIQUES D'APPREHENSION DES CONCEPTS, NOTIONS : MOUVEMENTS D'URBANISATION ET DE SPATIALISATION ; MODELES ECONOMIQUES.**

**A4.1-RECHERCHER L'EXISTENCE ACADEMIQUE DE PARIS-SEINE-NORMANDIE : LA METHODE CQGRD ?**

**A4.1/1-Tableau. La méthode CQGRD : approches et familles de critères.**

2 ECHELLES	18 FAMILLES DE CRITERES	
<b>A) AIRE CENTRE (CORE) – (1)</b>	<b>FAMILLE DE CRITERES (8)</b>	<b>METHODE</b>
Approche essentialiste	Agglomération	Population. Emploi. Chômage.
	Activité économique	Production : économique ; de GES. Mondialisation.
	Relations géographiques	Contigüité/proximité (distance)
Approche « relationnel »	Interaction économiques	Mouvements de produits ( <i>commodities</i> ) Auto corrélation spatiale statistique
	Mouvements de données et capital financier	Structure industrielle Approche de la théorie des graphes
	Interaction sociale	Navetteur. Fréquence ( <i>déplacements</i> ). Migration
	Réseaux d'infrastructures	Réseaux des transports. Réseaux numériques
	Caractéristiques socioéco.	Relations culturelles. Relations historiques
<b>B) AIRE D'INFLUENCE – (1)</b>	<b>FAMILLE DE CRITERES (10)</b>	<b>METHODE</b>
Approche essentialiste	Environnement naturel	Aires environnementalement sensibles (watershed, forêts, fermes)
	Environnement physique	Obstacles géographiques. Infrastructures « vertes » ( <i>espace ouvert, ressources récréatives</i> )
	Environnement politique	Groupes régionaux. Tendances des votes
	Relations géographiques	Contigüité/proximité (distance)
Approche essentialiste/relationnelle	Caractéristiques socio-éco.	Population. Emploi. Chômage.
	Emploi	Densité des fonctions
	Prix du foncier	Méthode analytique multi variée
	Caractéristiques historiques	Cartographie. Caractéristiques culturelles. Croissance future
Approche « relationnel »	Interaction sociale	Navetteur ( <i>commuting</i> ). Fréquence. Migration
	Interaction économique, capital financier	Mouvements de produits ( <i>commodities</i> ). Mouvements d'information. Structure industrielle
(1) Principales catégories		
J-Y Péroudou. Source : C. Ross, (2009). C. Ross, M. Woo. Chap. 4 : <i>Identifying Megaregions in the United-States. Implications for Infrastructure Investment.</i>		

Traduction primaire du texte se référant à la méthode du « *Center for Quality Growth and Regional Development* » (2008). Elle synthétise 2 échelles. *Aire centre* ou par rapprochement avec PSN, les métropoles, pôles métropolitains, villes de la Vallée. *Aire d'influence*, traduisible par « Vallée ADAS », en ce sens que chaque *aire centre d'influences*, appartient à un département. Les études des agences d'urbanisme de la Vallée apportent des précisions complémentaires. Le succès mondial de méga-région, incite à rechercher l'existence-reconnaissance académique (publication) de PSN par cette méthode, par un « label » utile à la notoriété, l'attractivité de la Vallée ; peut permettre de valoriser internationalement, simultanément, la Vallée et ses experts. Une base de données des agences d'urbanisme, rassemblant ces critères, méthodes, enrichie de ceux des multiples tableaux de bord sectoriels, de ceux des classements mondiaux, permettrait de poser PSN comme une référence d'analyse spatiale, de faciliter l'élaboration de typologies des grands ensembles économiques.

## A4.2-ESPACE ECONOMIQUE ETENDU. SUIVI PAR INDICATEURS DES POSITIONNEMENTS (EXEMPLE).

### A4.2/1-Tableau. Indicateurs de Toronto Metro Region.

METHODE ET INDICATEURS	EHELLE-CLASSEMENT
<p>► <b>18 INDICATEURS ECONOMIQUES.</b> Chacun de ces indicateurs fait l'objet : d'une définition (méthode de calcul) ; de sa signification ; et d'une appréciation du positionnement de Toronto appréhendé comme une « metro region »</p> <p>► PIB par hab. (\$) / Croissance du PIB (%) / Productivité-emploi (\$) / Productivité-croissance (%) / Emploi-croissance (%) / Taux de chômage (%) / Revenu disponible/hab. (\$) / Croissance du revenu disponible/hab. (%) / Taux d'emploi dans les TIC (%) / Taux de croissance des permis de construire (résidentiel)- (%) / Emploi des professions supérieures (%) / Indice de fiscalité professionnelle totale (valeur) / Moyenne du total des coûts de loyer des bureaux en centre ville (\$) / Nombre de brevet pour 100 000 hab. (nombre) / Capital-risque par Mio de PIB (\$) / Moyenne de l'investissement des sociétés de capital-risque (\$) / Valeur monétaire de l'offre publique initial de recherche de capital (\$) / Revenu de la population dans un rayon de 800 km (\$).</p>	<p>► Mondiale. Les 24 1<sup>ière</sup> « metro region »</p> <p>ET</p> <p>► Nord Amérique (USA,Canada). Les 12 1<sup>ière</sup> « metro region »</p> <p>ou</p> <p>analogie : le positionnement européen de la Vallée.</p>
<p>► <b>15 INDICATEURS SOCIO-ECONOMIQUES ET ENVIRONNEMENTAUX, A VOCATION MESURE D'ATTRACTIVITE,</b> regroupés sous l'intitulé « <i>Labour attractiveness indicators</i> ». Avec une méthode identique de description des indicateurs.</p> <p>► •Population entre 25-34 (%)•Immigrant (%)•Population (25 a. et plus) possédant au moins une licence (%)•Emplois culturels (%)•Enseignants (primaire, secondaire) pour 1000 élèves (5/19 ans) (nombre)•Indice de confort climatique (variations de température été- hiver)-(valeur)•Taux de criminalité (/ 1000 pers.)•% des employés n'utilisant pas de véhicule pour aller travailler•Temps du déplacement (mn) des navetteurs•Accessibilité immobilière•Coefficient Gini (distribution des revenus)•Croissance moyenne de la population (%)•Visiteurs internationaux (Mio)•Qualité de l'air (mg/m3)•Consommation (l.) d'eau journalière moyenne par habitant (usages domestiques)</p>	<p>► Mondiale. Les 24 1<sup>ière</sup> « metro region »</p> <p>ou</p> <p>analogie : l'attractivité mondiale/européenne de la Vallée.</p>
<p>► <b>6 INDICATEURS POUR DECRIRE</b> (méthode <i>idem</i>) <b>10 CLUSTERS:</b> aéronautique ; automobile, pièces détachées ; créativité et loisirs ; énergie ; finance ; alimentaire, boisson ; santé (services et industries : médecine, pharmacie) ; TIC ; Services professionnels ; transport et <b>logistique.</b></p> <p>► <b>INDICATEURS TRANSPORT ET LOGISTIQUE :</b> •Croissance annuelle du PIB du secteur (%)•Taille du cluster de la <i>metro-region</i> (%)•Taux de croissance de la productivité (%)•Ratio de concentration de la richesse territoriale du secteur comparativement à la moyenne de la concentration des 12 <i>metro regions</i> du nord Amérique (nombre) •Ratio de concentration de l'emploi (<i>idem</i> indicateur précédent)•Densité des entreprises du secteur (<i>idem</i> indicateur précédent).</p>	<p>► Nord Amérique (USA,Canada). Les 12 1<sup>ière</sup> « metro region »</p> <p>ou</p> <p>analogie : le positionnement européen Transport-Logistique de la Vallée.</p>

Jean-Yves Pérodou. Reprise des informations de « *Toronto Board of Trade. Toronto as a Global City : Scorecard on Prosperity-2012* »

Malgré la diffusion des divers classements mondiaux, les acteurs d'une *metro region* conçoivent et produisent un tableau de bord leur permettant d'apprécier les évolutions de leurs positionnements sur différentes échelles.

Cet exemple pourrait être une source d'inspiration pour produire un tableau de bord de même veine, permettant aux différents acteurs de la Vallée (publics, privés) d'apprécier les évolutions des positionnements *a minima* sur l'échelle européenne.

L'accessibilité, la visibilité d'un tel tableau de bord, permettrait surtout aux investisseurs exogènes-endogènes d'apprécier l'attractivité de ce *nouveau grand territoire*, ou *nouveau territoire économique*, de cet **EEE**, sur des bases rationnelles faisant référence à des indicateurs et formules de calcul relevant des sciences économiques et par là même sécurisant la construction de long terme de la Vallée, renforçant la crédibilité de son attractivité.

### A4.3-APPROCHE TERMINOLOGIQUE CONCERNANT LES GRANDS ESPACES ET TERRITOIRES.

#### A4.3/1-Tableau. Principales notions et concepts identifiés.

TERMINOLOGIE COURANTE	APPREHENSION.
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>MEGA-REGION OU MEGAREGION</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>Unité économique au sein : d'un Etat, d'un ensemble politique</b> (UE)</li> <li>■ Spécificités des composantes territoriales conservées.</li> <li>■ <b>Approche analytique</b> de type <b>GEO-SYSTEMIQUE</b> : <i>L'Ensemble Géo [Economie. Politique. Graphie] est appliqué à une <b>POLARISATION SPATIALE</b>.</i></li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>MEGALOPOLE</b> <i>(ou Métropole Globale, selon les auteurs)</i></li> <li>■ <b>MEGAPOLE</b> <i>(se différenciant par une forte densité mais peu de pouvoirs ou d'influences.)</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>Unité géographique et économique</b>, résultat de coopérations territoriales de proximité entre métropoles, agglomérations, villes.</li> <li>■ Organisation spatiale des nœuds du réseau archipélagique de villes interconnectées.</li> <li>■ Des <b>mégalopoles</b> articulées sur des villes (Mondiale. Monde. Globale.) <b>portent une part très significative des pouvoirs du Monde</b></li> <li>■ Frontières floues de l'espace polarisé.</li> <li>■ <b>Approche analytique</b> de type <b>GEO-STRATEGIQUE</b> : <i>appréhendé ici comme "stratégie de géographie" (acception démilitarisée).</i></li> <li>■ <i>L'Ensemble Géo [Economie. Politique. Graphie] est appliqué à une <b>POLARISATION SPATIALE/TERRITORIALE</b>, aux frontières mouvantes.</i></li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>VILLE-GLOBALE</b></li> <li>■ <b>VILLE-MONDE</b></li> <li>■ <b>VILLE-MONDIALE</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>Terminologie à finalité de positionnement stratégique.</b></li> <li>■ Territoire et frontières sont appréhendables.</li> <li>■ <b>Approche analytique</b> de type <b>GEO-POLITIQUE</b> : <i>L'Ensemble Géo [Economie. Politique. Graphie] est appliqué à une <b>POLARISATION TERRITORIALE</b>.</i></li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>VILLE MONDIALISEE</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>La plus part ont un positionnement local, régional voire national.</b></li> <li>■ Attractivité liée au champ territorial de proximité immédiate selon leurs pourtours géoéconomique-géopolitique. ■ Les connexions, leurs liens ou intercommunications sont encore marginales.</li> <li>■ <b>Approche analytique</b> de type <b>GEO-POLITIQUE</b> : <i>L'Ensemble Géo [Economie. Politique. Graphie] est appliqué à une <b>POLARISATION TERRITORIALE</b>.</i></li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>METROPOLE.</b></li> <li>■ <b>CONURBATION</b></li> <li>■ <b>AGGLOMERATION</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>Terminologies exprimant le développement d'une centralité</b> (concentration et extension territoriale).</li> <li>■ <b>Approche analytique</b> de type <b>GEO-ORGANISATIONELLE</b> : <i>Ou, expression de la dynamique "naturelle" de l'attractivité d'une centralité (urbanisation) à fort ancrage historique avec une articulation sur des centralités rattachées.</i></li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>AIRE METROPOLITAINE</b></li> <li>■ <b>AGGLOMERATION AJOUREE.</b></li> <li>■ <b>AIRE URBANISEE.</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>Architecture spatiale polycentrique.</b></li> <li>■ Terminologie de la dynamique d'évolution des territoires</li> <li>■ Les « jours » ou « la lumière des champs » au sein d'espaces à forte urbanisation (<i>forces centripètes</i>) et périurbanisation (<i>forces centrifuges</i>).</li> <li>■ Intégration des faubourgs et banlieues.</li> </ul>

Jean-Yves Péroudou

#### A4.4-APPROCHE DE LA VARIÉTÉ TYPOLOGIQUE DE VILLE-MONDE, DE VILLE-GLOBALE

##### A4.4/1-Tableau. Approche analytique.

PRINCIPAL ROLE	PRINCIPALES CARACTERISTIQUES	ILLUSTRATIONS (par essence incomplètes)	COMMENTAIRES
■ <b>Capitale d'Etat</b>	■ Politique ■ Diplomatie	■ Londres, Paris, Moscou, Tokyo, Beijing.	■ Métropoles-capitale ( <i>poids politique, métropoles globales : influences décisionnelles.</i> )
■ <b>Ville de transit ou de passage</b>	■ Portes d'entrée-sorties des échanges mondiaux.	■ <b>Marchandises</b> ( <i>ville portuaire</i> ). ■ <b>Information</b> ( <i>nœuds : câbles sous-marins ; plateformes numériques</i> ) ■ <b>Finances, capitaux</b> : <i>New-York, Londres, Paris, Francfort, Zurich, Tokyo</i> ■ <b>Personnes</b> ( <i>aéroports</i> ).	■ Concerne la diversité des flux ■ Fonctionnellement très grande accessibilité ( <i>nœud ou Hub stratégique sur l'échelle mondiale.</i> )
■ <b>Ville à activités internationales</b>	■ Organisations internationales	■ Genève, Paris, Bruxelles, New-York, Shanghai, Gangzhou-Hong-Kong	■ Influence mondiale.
■ <b>Ville-Mémoire</b>	■ Histoire. Culture. Spiritualité.	■ Rome, Jerusalem, Bénarès, La Mecque	■ Influence mondiale ( <i>Histoire des peuples. Valeurs.</i> )
■ <b>Ville-spécialisées</b>	■ Production média, jeux, loisirs, activités ludiques	■ Hollywood; Bollywood; Las Vegas; Macao, etc.	■ Conçoivent et exportent des « <i>modèles réduits récréatifs</i> ». ex Disneyland
■ <b>Ville spécialisée sur les fonctions supérieures de commandement des activités</b>	■ Publicité. Avocats. Assurance. Compta-Fi. ■ Consulting ( <i>Strat ; Orga ; NTIC. Recrutement</i> )	■ New-York, Londres, Paris, Tokyo, Bruxelles, etc.	■ Expression économique du <i>soft power</i> ( <i>leviers d'influences mondiales.</i> ) ■ Concentration de sièges et d'activités de services avancés.
■ <b>Ville centre de connaissances</b> ( <i>Crée les marchés de consommation d'innovations.</i> )	■ Education supérieure, R&D	■ San-Francisco-Silicon Valley, Cote est des USA, Londres, Paris, Berlin, Milan, Moscou ( <i>coopération avec EPFL, MIT</i> )	■ Notoriété de : ▪ créativité ▪ transmission des savoirs ▪ écosystème de la connaissance.
■ <b>Ville multifonctionnelle</b>	■ Porteuse de l'ensemble des fonctions.	■ New-York ( <i>inscrite dans Boswash</i> ), Londres, Paris, Tokyo, Maroc ( <i>Casablanca, Rabat, Tanger</i> )	■ Façonnent la mondialisation ■ Augmentation de la visibilité des villes des nouvelles économies.

Jean-Yves Péroudou

#### A4.5-APPROCHE ANALYTIQUE : URBANISATION/SPATIALISATION

**A4.5/1-Tableau. Deux mouvements de structuration de l'espace et des territoires.**

CRITERES↓	MOUVEMENTS DE POLARISATION	
	URBANISATION	SPATIALISATION
■ <b>Appréhension</b>	■ Extension territoriale ■ <b>Dynamique des faits</b> ■ <b>Intelligence du temps</b>	■ Mouvement récent ■ <b>Dynamique géostratégique</b> ■ <b>Intelligence du mouvement</b>
■ <b>Illustrations</b>	■ <b>Le Grand « nom de ville ».</b>	■ <b>Méga-région</b> ■ <b>Espace Economique Etendu</b> ■ <b>PSN</b>
■ <b>Théorie</b>	■ Urbanisation (I. Cerdà).	■ <b>Absence d'une théorie générale</b> de la spatialisation.
■ <b>Unité géographique</b>	■ Territoriale ■ <b>Ville</b>	■ <b>Spatiale</b> ( <i>articulation coopérative de territoires</i> ). ■ Obtenue par l'intensité des interconnexions entre villes
■ <b>Echelle</b>	■ <b>Existante</b>	■ <b>Emergente</b> ET déjà visible.
■ <b>Profil</b>	■ <b>Monocentrique</b>	■ <b>Polycentrique</b>
<i>Jean-Yves Péroudou</i>		

**A4.5/2-Tableau. Appréhension de centre et centralité dans les mouvements de polarisation.**

CRITERES↓	URBANISATION	SPATIALISATION
■ <b>Positionnement</b> de l'analyste	■ Positionne son appréhension <b>par rapport aux unités</b> ( <i>territoriale ou spatiale</i> ).	
■ <b>Centre</b>	■ <b>Le centre se déploie.</b> ( <i>Dynamique comparable à la fin 19 s. en EU</i> )	■ <b>Présence des fonctions</b> classiques supérieures de centre <b>dans les principales centralités</b> de l'unité spatiale.
■ <b>Centralité</b>	■ Articulation d'un <b>réseau de centralités de proximité</b> ( <i>Ex. IFP sur Rueil Malmaison</i> )	■ Les <b>centralités sont nombreuses</b> , <i>a minima</i> identifiables par un <b>multiplicateur du nombre de villes de l'unité spatiale considérée</b> .
■ <b>Appréhension géopolitique</b>	■ <b>Renforce</b> le positionnement <b>géopolitique du centre</b> ■ Une géopolitique locale	■ Recherche d'un <b>positionnement géopolitique</b> mondiale pour <b>l'unité spatiale</b> ■ Des géopolitiques locales
■ <b>Appréhension géoéconomique</b>	■ Une <b>géoéconomie mondiale par et pour le centre</b> ■ Une <b>géoéconomie locale</b> pour solidifier le centre	■ Une <b>géoéconomie mondiale par et pour l'unité spatiale</b> ■ Des <b>géoéconomies locales</b> pour solidifier, le centre, les centres et leurs centralités.
<i>Jean-Yves Péroudou</i>		

#### **A4.6-APPROCHE D'UNE RECHERCHE ANALYTIQUE D'IDENTIFICATION DES DYNAMIQUES DE FORMATION DES ENSEMBLES A POSITIONNEMENT MONDIAL**

L'appréhension de la formation des espaces mondiaux met l'accent sur la politique et la géopolitique, l'économie et la géoéconomie, questionne sur l'identification de l'origine de la dynamique des mouvements. Deux dynamiques émergent.

Celle positionnant ces ensembles comme le résultat de mouvements profonds, positionnés dans le temps long de l'histoire. Les grands ensembles économiques mondiaux, visibles, nommés, considérés aujourd'hui comme des faits, ont été construits au fil des temps, ceux des millénaires et des siècles pour l'Europe et l'Asie. Ceux d'environ deux siècles et demi pour le continent nord américain. Origine traduisant une dynamique des faits ou encore une intelligence du temps. Là est le positionnement du Grand Paris.

Celle récente, positionnée sur la fin du XX<sup>e</sup> siècle et le début du suivant, identifiant l'intensité des forces en mouvement, leur déploiement dans le temps, projette une articulation coopérative avancée de territoires dans ces mouvements. Dynamique de positionnement mondial des ensembles produits, résultats d'intentionnels, politique et économique, afin d'affirmer leur présence, d'accroître leur visibilité et leur attractivité. Origine traduisant une dynamique géostratégique ou encore une intelligence du mouvement. Là est le positionnement de Paris-Seine-Normandie, tel que développé par le rapport 2012 du CGDVS.

Cette appréhension de deux dynamiques peut conduire à une identification de contradictions, voire d'oppositions résolues par l'établissement d'un lien de dépendance positionnant la dynamique géostratégique comme l'Acte II (rapport 2012) de la concrétisation de celle des faits (Le Grand Paris). Géostratégie et faits n'entretiennent pas de rapport exclusif. Ces deux dynamiques sont étroitement imbriquées s'agissant notamment de la structuration d'un espace.

**A4.6/1-Tableau. Hypothèses des dynamiques de formation des grands ensembles mondiaux.**

DYNAMIQUES DE PRODUCTION D'ESPACE ET TERRITOIRES		
▪ CRITERES ↓ ▪ DYNAMIQUE →	▪ DES FAITS « A »	▪ GEOSTRATEGIQUE « B »
▪ <b>Intelligence</b>	▪ <b>Du temps</b>	▪ <b>Du mouvement</b>
▪ Base de la construction.	▪ Existence préalable d'une solidité ( <i>ville</i> ).	▪ Existence préalable de territoires contigus
▪ <b>Origine</b> du mouvement ( <i>occupation : espace et territoires</i> )	▪ <b>Polarisation territoriale</b>	▪ <b>Polarisation spatiale</b>
▪ <b>Dynamique</b> du mouvement ( <i>occupation : espace et territoires</i> )	▪ <b>Déploiement</b> ou diffusion de stratifications, de sédimentations.	▪ <b>Assemblage coopératif</b> de territoires ( <i>exemple : MR</i> ).
▪ <b>Organisation</b> du mouvement ( <i>mots clés</i> )	▪ <b>Structuration territoriale</b>	▪ <b>Architecture spatiale</b>
▪ Force	▪ Centrifuge territoriale contrôlée	▪ Centrifuge spatiale contrôlée
▪ <b>Frontières</b> . Limites.	▪ <b>Définies</b> . Précises	▪ Plus ou moins floues. <b>Imprécises</b>
▪ Rôle de l'intentionnel politique.	▪ Impulsion centrée sur le territoire	▪ Impulsion centrée sur l'espace ET les territoires à articuler.
▪ Positionnement <b>Géo [Politique. Economique]</b> recherché	▪ Renforcement, <b>consolidation d'une existence-reconnaissance</b>	▪ <b>Recherche d'une existence-reconnaissance</b> pour un nouvel « objet ».
▪ Echelle d'appréhension	▪ Mondiale ▪ Existante.	▪ Mondiale ▪ Emergente.
▪ Illustrations d'appréhension de l'échelle	▪ Les classements mondiaux.	▪ La 40taine ou 50taine d'espaces mondiaux
▪ Appréhension du <b>positionnement géoéconomique</b>	▪ <b>Unité concurrentielle (existante)</b>	▪ <b>Unité concurrentielle (en cours de formation)</b>
▪ Lien entre les deux dynamiques	▪ Indépendance fréquente par rapport à « B »	▪ S'appuie ( <i>articule, intègre</i> ) sur « A »
▪ Positionnement de la France ?	▪ Le Grand Paris.	▪ Paris-Seine-Normandie
▪ Positionnement de l'E.U. ?	▪ Les pôles économiques. ▪ Polarisation métropolitaine, le Grand ( <i>Paris ; Bruxelles ; Londres ; ...</i> )	▪ Outils EU de développement des coopérations transterritoriales. ▪ RTE dont celui des Transports ▪ La Grande Région
▪ Positionnement des U.S.A. ?	▪ Partiellement notamment sur les MR de l'Est	▪ Polarisation spatiale organisée sur les MR

Jean-Yves Péroudou

**A4.7-APPRECIATION DU POSITIONNEMENT DE PSN / A LA CLASSIFICATION DUPAYS DES « QUESTIONS DIFFICILES ».**

CRITERE	SIGNIFICATION	APPRECIATION DU POSITIONNEMENT DE PSN	
■ <b>NON TRANSPARENCE</b>	• Situation peu claire.	■ Synchrone par rapport aux mouvements mondiaux. ( <i>observations</i> )	■ <b>PSN NON CONCERNE CAR : (critère d'absence de transparence).</b> • Synchrone • Initiatives, projets, appropriations • Durable : DIDVS, CPIER n°2
	• Incertitude temporelle ( <i>appréciation du début</i> )	■ Initialisations applicatives.	
	• Incertitude sur la continuité ( <i>durée</i> )	■ Mouvements mondiaux appréciés comme durable. ( <i>qualifiables de phénomène</i> )	
■ <b>BUTS POURSUIVIS MULTIPLES</b>	• Formalisation des expressions	■ <i>Nouveau grand territoire</i> ■ <i>Nouveau territoire économique</i> ■ Schéma stratégique 2030	■ <b>PSN, CRITERE APPLICABLE CAR (multiplicité des buts).</b> • Grande diversité de secteurs d'activité • Expressions d'oppositions. • Projets de statut VDS : connus (surtout en infrastructure)
	• A l'origine d'oppositions	■ Oppositions localisées sur projets concrets ■ Crainte d'une fragmentation de la Normandie	
	• Diversité de positionnement temporel ( <i>éphémère versus temps long</i> )	■ Identification de projets de statut VDS	
■ <b>COMPLEXITE</b>	• Enumération de l'ensemble des éléments ( <i>hétérogénéité</i> )	■ Identification des forces et parties prenantes	■ <b>PSN, CRITERE DE COMPLEXITE PARTIELLEMENT APPLICABLE CAR (PSN<sub>2019</sub> est en période de transition, en attente de la mission de préfiguration.)</b> • Forces et parties prenantes : identifiées • Interrelations : identifiées • Processus en cours
	• Identification de leurs interrelations	■ Relève de la gouvernance	
	• Processus de décision		
■ <b>DYNAMIQUE</b>	• Sensibilité aux contraintes temporelles	■ Dépendance des moyens ( <i>sous fortes contraintes</i> ) ■ Imprévisibilité d'évènements internationaux	■ <b>PSN, CRITERE APPLICABLE CAR (sensibilité aux contraintes internes et externes).</b> • Sévérité des contraintes budgétaires • Forte instabilité Géo [Politique. Economique] • Difficultés sociales
	• Effet de phase	■ Positionnement : Acte 2 du Grand Paris	
	• Imprévisibilité de la dynamique	■ Incertitudes ( <i>géopolitique et géoéconomique</i> )	

Jean-Yves Pérodou à partir de la classification d'A. Dupays. [http://tel.archives-ouvertes.fr/docs/00/71/88/69/PDF/these\\_2011](http://tel.archives-ouvertes.fr/docs/00/71/88/69/PDF/these_2011).

#### A4.8-TABLEAUX. ELEMENTS CONSTITUTIFS DES NŒUDS DE L'ARCHITECTURE DU MOUVEMENT.

NŒUD	ILLUSTRATION
●Port maritime ou « Porte »	●Port et ou terminal
●Port intérieur	
●Gare ferroviaire	●Gare et ou terminal
●Parc logistique	●Parc ( <i>grand, critère à définir</i> )
●Autoroutier	●Accès aux réseaux ( <i>proximité</i> )
●Métropole, agglomération, ville,	●Selon usage et échelle, peuvent être considérés, totalement ou partiellement, comme des nœuds.
●Aéroport	●Plateforme logistique dans l'enceinte aéroportuaire ou à proximité

Jean-Yves Péroudou

#### LOCALISATION DES FORCES EXPRIMANT LA DYNAMIQUE DES FLUX.

LOCALISATION DES PRINCIPALES FORCES.		ENJEUX	
▶ Centralités interconnectées	▶ Villes (1)	<ul style="list-style-type: none"> <li>●Disponibilité des marchandises-produits.</li> <li>●Fiabilité des systèmes Approvisionnement-Evacuation.</li> <li>●Fluidité des systèmes de distribution.</li> <li>●Qualité de vie (congestion, santé).</li> <li>●Empreinte carbone (<i>par territoire, globale</i>).</li> <li>●Optimisation des moyens et ressources.</li> </ul>	◀ATTRACTIVITE GLOBALE.  ◀ATTRACTIVITE PAR TERRITOIRE
	▶ Parcs de plateformes logistique-industrie (1)	<ul style="list-style-type: none"> <li>●Localisation des parcs de plateformes.</li> <li>●Optimisation des liens entre émetteurs et récepteurs.</li> <li>●Optimisation des moyens et ressources.</li> <li>●Préservation des espaces.</li> </ul>	
▶ Inter-modalité des systèmes de flux	▶ Nœuds (1)	<ul style="list-style-type: none"> <li>●Optimisation des moyens et ressources.</li> <li>●Economie d'échelle des systèmes massifiés.</li> <li>●Fluidité du passage de l'un à l'autre.</li> </ul>	
▶ Connectivité étendue- (échanges)	▶ Portes (1)	<ul style="list-style-type: none"> <li>●Facilitation des échanges de flux physiques-informations.</li> <li>●Fluidité des interfaces.</li> <li>●Etendue des connexions (<i>intra et hinterland</i>).</li> </ul>	
▶ Corridor	▶ Transverse (1) (Ville. Plateforme. Nœud. Porte)	<ul style="list-style-type: none"> <li>●Fluidité</li> <li>●Circularité</li> <li>●Gouvernance de la transversalité.</li> </ul>	
<b>(1) Fort degré de stabilité temporelle structurelle, documenté, caractérisé. Ou, autre formulation : De la positivité de la permanence de rigidités structurelles territoriales.</b>			

Jean-Yves Péroudou

#### A4.9-RAPPROCHEMENT DES ECONOMIES : LINEAIRE ET CIRCULAIRE.

RAPPROCHEMENT SUR CRITERES ↓	ECONOMIE LINEAIRE	ECONOMIE CIRCULAIRE
▪ECHANGES	▶ <b>Lointains</b> et/ou régionaux	▶ De <b>proximité</b> . Locaux. Lointains.
▪DYNAMIQUE	▶ <b>Consommation</b> (renouvellement de la consommation).	▶ <b>Optimisation de l'investissement</b> (acquisition, usage) de l'acquéreur (allongement du cycle d'utilisation des produits). ▶ <b>Valorisation des productions locales</b> : classiques ; associées aux technologies récentes (traduction numérique d'un objet).
▪FONCTION	▶ <b>Approvisionnement</b>	▶ <b>Efficienc</b> e d'utilisation des matières et produits.
▪FONCTION EN DEPENDANCE	▶ De la <b>croissance démographique</b> .	▶ D'une <b>gestion optimisée des ressources</b> . ▶ D'une <b>valorisation des productions locales</b> (ancrage territorial) ; de la pénétration des avancées numériques.
▪FLUX SUR CIRCUIT	▶ <b>Long</b>	▶ <b>Court ou long</b>
▪PILOTAGE DU FLUX	▶ Par l' <b>information numérisée</b>	
▪DYNAMIQUE DU PILOTAGE	▶ <b>Optimisation du flux</b> (Critère éco., R.S.E.)	▶ <b>Boucles d'optimisation du flux et du stock.</b> (Développement local d'une relative autonomie économique.)
▪BESOIN DE STOCKS ?	▶ <b>Oui</b> . Même avec un objectif de zéro stock.	▶ <b>Oui</b> . Obtention de la « masse critique » nécessaire à la viabilité économique des différentes opérations envisagées.
▪PRINCIPE D'ORGANISATION SPATIALE DU STOCKAGE	▶ <b>Concentration</b> (parcs logistiques).	▶ <b>Relais de proximité</b> à dimensions unitaires plus réduites.
▪MODE DE TRANSPORT	▶ <b>Massifié sur l'amont et l'aval</b> (nœuds des parcs logistiques).	▶ <b>Miniaturisation de la massification</b> (comparativement au linéaire) ▶ <b>Développement du transport de proximité</b> .
▪SOLIDITE TERRITORIALE	▶ <b>Asymétrique</b>	▶ <b>Forte</b> . ▶ <b>Ancrage</b> d'acteurs sur le <b>territoire</b> (proximité clients).

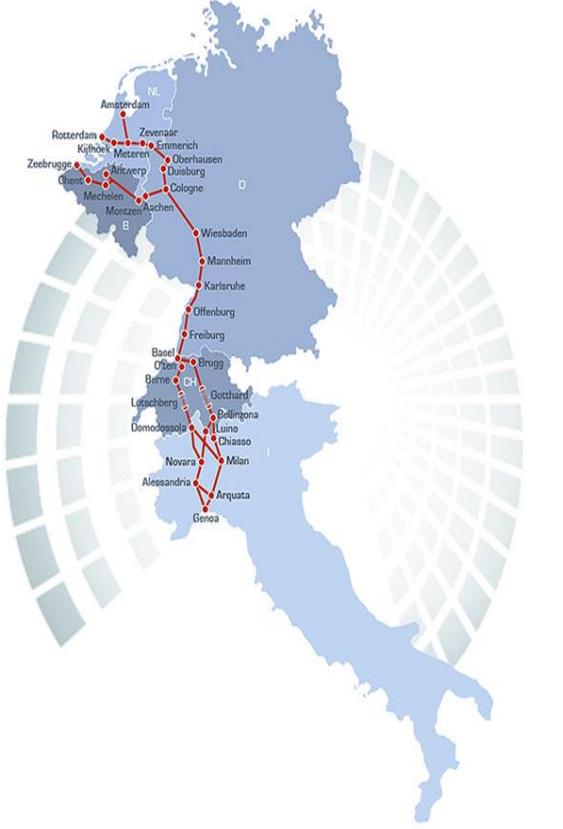
Jean-Yves Pérodou

## A5-LES CORRIDORS EUROPEENS ET LE CORRIDOR DE L'AXE SEINE (CAS).

N°	IDENTIFICATION DES CORRIDORS FERROVIAIRES
RFC1	Rhine-Alpine
RFC2	Northsea-Mediterranean
RFC3	Scandinavian-Mediterranean
RFC4	Atlantic
RFC5	Baltic-Adriatic
RFC6	Mediterranean
RFC7	Orient / East-Med
RFC8	Northern - Baltic
RFC9	Czech - Slovak

Source : <http://www.rne.eu/rfc-corridors>

### A5.1-SCHEMAS. ILLUSTRATIONS. 9 PRINCIPAUX CORRIDORS FERROVIAIRES EUROPEENS.

 <p>RFC1. : <a href="https://www.corridor-rhine-alpine.eu/">https://www.corridor-rhine-alpine.eu/</a></p>	 <p>RFC2. : <a href="http://www.rfc-northsea-med.eu/">http://www.rfc-northsea-med.eu/</a></p>
	<p>Timetable 2018</p> 



**RFC3.** Agreement on August 31st 2012 which set up a temporary structure to prepare the go-live of the corridor. The Corridor started its activity on November 10th 2015.

[www.rfc-scan-med.eu](http://www.rfc-scan-med.eu) [www.scanmedfreight.eu](http://www.scanmedfreight.eu)



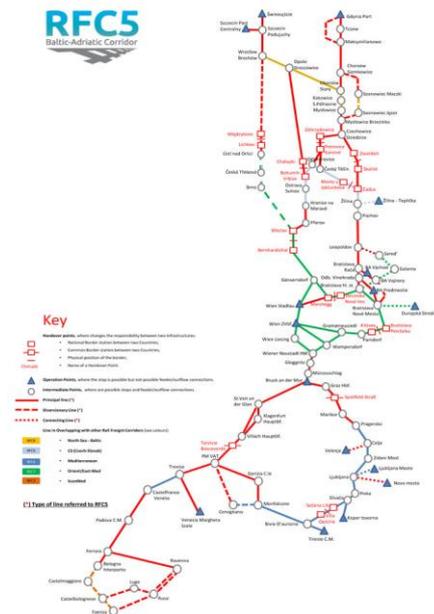
**ATLANTIC CORRIDOR. RFC4.** En 01/2016,

l'Allemagne rejoint le Portugal, l'Espagne et la France en qualité de membre du GEIE Atlantic Corridor pour l'extension du Corridor de fret jusqu'à Mannheim. Les 1<sup>iers</sup> sillons préconstruits connectant l'Allemagne seront disponibles pour le service 2017. [www.rfc-atlantic.eu](http://www.rfc-atlantic.eu) ; [www.atlantic-corridor.eu](http://www.atlantic-corridor.eu)



**RFC5. Baltic-Adriatic-Corridor.**

[www.rfc-baltic-adriatic.eu](http://www.rfc-baltic-adriatic.eu) [www.rfc5.eu](http://www.rfc5.eu)



**RFC6 :** [www.railfreightcorridor6.eu/](http://www.railfreightcorridor6.eu/)

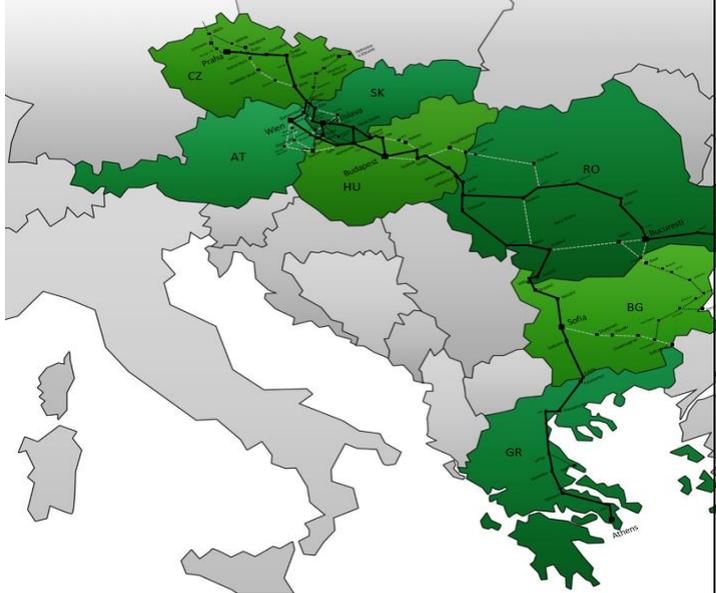




RFC7 : <http://www.rfc7.eu/>



Rail Freight Corridor  
North Sea – Baltic  
[www.rfc-northsea-baltic.eu](http://www.rfc-northsea-baltic.eu)  
[www.rfc8.eu](http://www.rfc8.eu)



RFC:9 CS (Czech-Slovak) Corridor <http://www.szdc.cz/en/rfc9/>



TRATĚ A TERMINÁLY  
LINES AND TERMINALS



Czech-Slovak Corridor (Rail Freight Corridor 9) is based on Regulation (EU) No 913/2010 and powered by

Source : <http://www.rne.eu/rfc-corridors>

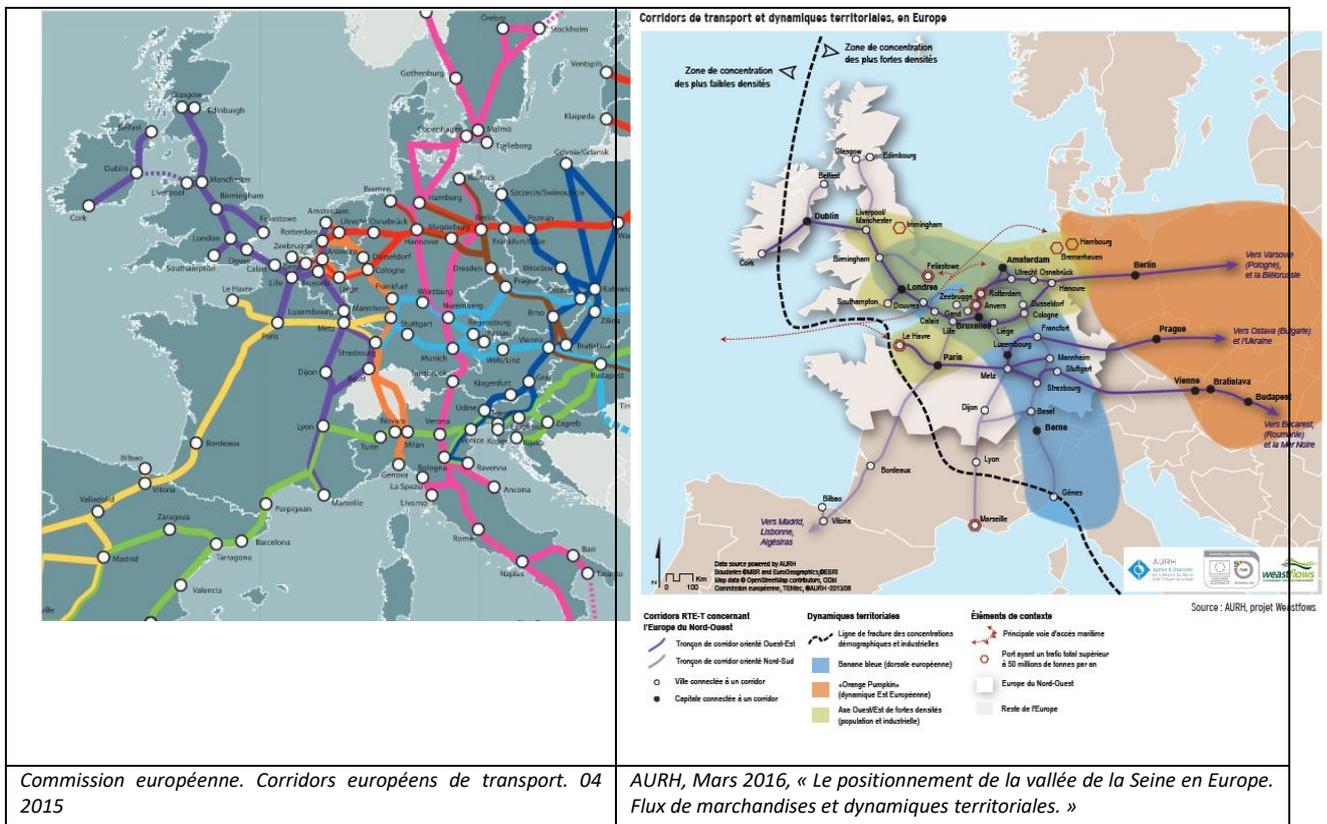
## A5.2-SCHEMA. RAPPROCHEMENTS : CORRIDORS EUROPEENS/CŒURS ECONOMIQUES ET VALLEE DE LA SEINE.

**Rail Freight Corridors (RFCs) map 2016**  
including scenarios expected in 2017 as indicated by the RFCs  
(Scenarios in the UK planned in 2015)



Based on Regulation (EU) No 913/2010, this map was created by RNE and agreed upon with all RFCs. Any use without modifications of this map in electronic or printed publications is permitted with the explicit reference to RNE as the author and holder of the copyright.

©2016 RNE



Commission européenne. Corridors européens de transport. 04 2015

AURH, Mars 2016, « Le positionnement de la vallée de la Seine en Europe. Flux de marchandises et dynamiques territoriales. »

**A5.3-TABLEAU. APPREHENSIONS DE CORRIDOR. DOCUMENTS CLÉS (2009/2019). ANALYSE TERMINOLOGIQUE.**

DATE –AUTEUR-TITRE	QUALIFICATIONS DE « CORRIDOR » ( <i>Mots clés</i> ) ( <i>corridor ou corridor de ...</i> )	APPREHENSIONS
2009 ► Grumbach, Seine Métropole <b>Corridor : 11 occurr.</b>	(7) <b>écologique</b> , biologique ; (2) Nord EU ou <b>range nord maritime</b> ; (1) <b>maritime</b> ; (1) réf. au CSNE	<b>Ecologique</b> <b>Range Nord Maritime</b>
2012 ► CGVDS, Rapport au Premier ministre. <b>Corridor : 14 occurr.</b>	(8) <b>ferroviaire</b> Le Havre, Rouen, Paris, vers l'est de l'ÎdF ; (2) <b>Atlantique</b> ; (1) <b>fret Le Havre-Paris</b> ; (1) VDS ; (1) logistique (EU/N-W) ; (1) terrestre et de la logistique (projet de recherche)	<b>Ferroviaire</b> <b>Atlantique</b> <b>Fret Le Havre-Paris</b>
2015 ► DIDVS, Schéma stratégique 2030, <b>Corridor : 6 occurr.</b>	(3) <b>Atlantique</b> ; (1) réf. <b>RTE-T</b> ; (1) <b>biologique</b> , paysager ; (1) biblio. : CRCI-HN, « <i>l'Axe Seine un corridor économique à développer</i> ».	<b>Atlantique</b> <b>RTE-T</b> <b>Biologique</b>
2015 ► Agences urbs. VDS, Dév. portuaire, logistique, renouveau industriel. <b>Corridor : 72 occurr. (1)</b>	(8) <b>Atlantique</b> ; (8) <b>VDS, Seine</b> ; (7) <b>transport</b> ; (6) <b>Le Havre Mannheim</b> ; (5) logistique (portuaire, industriel) sur 361 occurr. logistique ; (2) <b>logique de corridor, stratégie de corridor</b> Nota. (28) Europe(éens), (10) générique	<b>Atlantique/VDS</b> <b>Transport</b> <b>Havre Mannheim</b>
2016 ► AURH, Positionnement de la VDS en EU Flux marchandises et dynamiques territoriales <b>Corridor : 43 occurr. (1)</b>	(3) <b>Atlantique</b> ; (3) <b>transport, multimodal</b> (/39 occurr. de transport) ; (2) <b>Seine</b> (/66 occurrences) ; (2) Le Havre Mannheim ; (1) <b>stratégie de corridor</b> Nota. (32) Europe(éens), générique	<b>Atlantique/Transport</b> <b>VDS</b> <b>Havre Mannheim</b>
2017 ► UMEP, Seine Port Europe, Port of the future ( <i>dossier de presse</i> ) <b>Corridor : 5 occurr.</b>	(2) <b>Atlantique</b> ; (1) Axe Seine <b>corridor EU</b> ; (1) réf. schéma <b>RTE-T</b> ; (1) transport de l'axe Seine et des régions à l'est de Paris	<b>Atlantique</b> <b>Corridor EU</b> <b>RTE-T</b>
2017 ► ÎdF-Normandie, Accord politique interrégional <b>Corridor : 2 occurr.</b>	(2) <b>Atlantique</b>	<b>Atlantique</b>
2017 ► Agences urbs. VDS, La Vallée de la Seine XXL, <b>Corridor : 104 occurr. (dont 45 pour corridors) (1)</b>	(15) <b>transport</b> ; (9) <b>Atlantique</b> ; (6) <b>européens</b> ; (5) commerce, commerciaux ; (5) transcontinentaux ; (5) grand ; (3) logistique ; (3) fret, multimodal	<b>Transport</b> <b>Atlantique</b> <b>Européens</b>
2019 ► DIDVS, CPIER 2015-2020 <b>Corridor : 3 occurr.</b>	(2) <b>réf. projet de faisabilité</b> (validé en 2016), corridor électrique, autoroutier (80 km) ( <i>transition écologique et valorisation économique</i> ) ; (1) réf. colloque (LH) agences d'urbs. « <i>La Vallée de la Seine XXL, un corridor d'envergure européenne</i> »	<b>Ecologique</b> <b>Innovation</b>
(1) Appréhension européenne et mondiale du Corridor de l'Axe Seine (CAS). Exemples : « <i>les corridors de transports au cœur du système monde</i> » ; « <i>corridors logistiques et portuaires associés aux métropoles internationales</i> »		
Jean-Yves Péroudou		

● **Appréhension « Corridor »** : (7) Atlantique ; (5) Transport (ferroviaire, fret Le Havre Paris) ; (4) Corridor EU (européens, RTE-T) ; (3) écologique (biologique) ; (2) Vallée de la Seine (VDS, Seine) ; (1) Innovation.

● **Appréhension « maillon portuaire des échanges internationaux »** : (2) Le Havre Mannheim ; (2) Maritime (range nord).

**A5.4-TABLEAU. POSITIONNEMENT DES CORRIDORS EUROPEENS PAR RAPPORT AUX MERS EUROPEENNES.**

	Atlantic S-W	Manche	Mer Nord	Baltique	Méditer. Occident.	Mer Adriatique	Méditer. Orient.	Mer Noire	Centre Pentagone	Centre EU
Atlantic S-W									RFC4 Paris	
Manche										RFC4 Paris
Mer Nord			RFC8	RFC1 RFC2 RFC3						RFC8
Baltique			RFC8			RFC5				
Méditer. Occident.			RFC1 RFC2 RFC3				RFC6			
Mer Adriatique				RFC5						
Méditer. Orient.					RFC6					RFC7
Mer Noire										RFC7
Centre Pentagone	RFC4 Paris									
Centre EU		RFC4 Paris	RFC8				RFC7	RFC7		

*Tableau de Jean-Yves Péroudou*

- Cette architecture de flux par des corridors ferroviaires de fret massifié accroît les accessibilités entre les territoires des mers du Nord et ceux de la Méditerranée, accroît celles entre les cœurs économiques européens et l'Europe centrale, sans pour autant créer une transversale ouest-est.
- Cette architecture de flux est solidifiée par deux corridors spécifiques (RFC8 et RFC6).
- Six corridors sur un total de neuf assurent les liaisons entre le nord et le sud.
- A l'ouest, la Manche et l'Atlantique, ainsi qu'à l'Est la mer Noire sont positionnées aux marges de ces orientations stratégiques.

## A5.5-SCHEMA. LE HAVRE POSITIONNE DANS L'ARCHITECTURE FERROVIAIRE DES FLUX EUROPEENS.

Positionnement de l'architecture des flux de marchandises-produits de PSN sur l'échelle du nord-ouest européen.

Concentration des principales forces du mouvement sur une seule et même aire d'intérêts.



### ■ Quelles orientations de différenciations ?

(Macro-enjeux. Elargissement de l'arrière-pensée (multiplication des connexions)).

■ % de flux conteneurs (ordres de grandeur, moyenne arithmétique) | Vert : explorations ferroutage.

■ Fonds de carte. Mappy

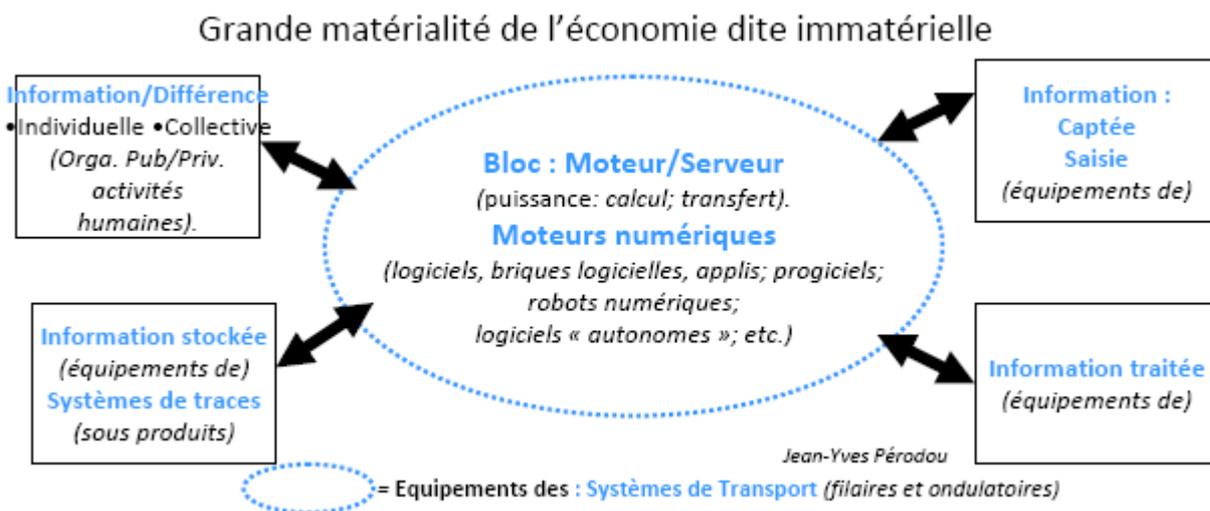
Schéma. Jean-Yves Péroudou



**A6-NUMERIQUE. SYSTEME ET SYSTEME COMPLEXE. EVALUATION SOCIO ECONOMIQUE.**

**A6.1-DOCUMENTS DE L'ENTREE : NUMERIQUE**

**A6.1/1-Schéma. La matérialité de l'économie numérique.**



**A6.1/2-Tableau. Appréciation du « rôle central » du numérique par rapport à la construction de PSN.**

... LES <u>S</u> YSTEMES- <u>O</u> RGANISATIONS- <u>O</u> UTILS - <u>N</u> UMERIQUEES PEUVENT ETRE UTILISEES ...		
DANS DES CHAMPS RELEVANT DE :	POUR DES ACTIONS RELEVANT DE :	PAR DES OUTILS RELEVANT DES FAMILLES :
<p>▶ <b>LA CONCEPTION</b> (principes d'organisation des flux à cette échelle)</p>	<p>▶ <b>L'AIDE A LA DEFINITION :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• des <b>architectures</b> (spatiale, flux)</li> <li>• de <b>systèmes de régulation</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>SIG</b> (système d'information géographique), <b>LUTI</b> (Land Use – Transport Interaction)</li> <li>• <b>Modélisation-Simulation</b></li> </ul>
<p>▶ <b>L'OPERATIONEL</b></p>	<p>▶ <b>LA GESTION DES FLUX</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Tour de pilotage</b> (méthodes et organisations d'origine industrielle)</li> </ul>
<p>▶ <b>LA RECHERCHE D'AMELIORATION PERMANENTE DE FONCTIONNEMENT</b></p>	<p>▶ <b>LA GESTION DES FLUX DES CHARGES DE TRAFIC</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Modélisation-Simulation</b></li> </ul>
<p>▶ <b>LA (LES) MESURE</b></p>	<p>▶ <b>L'IDENTIFICATION :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• des <b>charges de trafic</b></li> <li>• des <b>externalités</b> (empreinte environnementale, congestion)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>IOT</b> (Internet des objets)</li> <li>• <b>Traçabilité</b> (Au : produit, mode de transport, mouvement, territoire. Sécurité, environnement)</li> </ul>
<p>▶ <b>LA CONNAISSANCE APPLIQUEE</b></p>	<p>▶ <b>LA VALORISATION DE LA RESSOURCE</b></p> <p>▶ <b>COMPREHENSION DES SYSTEMES LOGISTIQUES A PARTIR DES DYNAMIQUES ET REGLES LOCALES (acteurs, infrastructures).</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Système/Base de connaissances.</b> AURH (toile industrielle); DEVPORT (Système d'Identification Automatique [AIS en EN])</li> <li>• <b>Modélisation-Simulation</b> Université du Havre, Démare T. (2013-2019),</li> </ul>

Jean-Yves Péroudou

▶ Face à la « surcharge temporelle » d'innovations numériques, complémentairement aux familles d'outils cités, les actions de nov@log sont à souligner pour accompagner les acteurs économiques dans leur transition.

**A6.1/3-Tableau. Dématérialisation relative des objets. Impacts sur l'économie des flux physiques.**

L'opération de transformation locale de l'image numérisée des caractéristiques d'un objet, en une chose concrète, quelque soit son degré de complexité, est une traduction illustrant la capacité transformatrice de l'information sur la notion même de flux.

MACRO-IMPACTS ECONOMIQUES ASSOCIES A L'ECONOMIE DE LA FABRICATION ADDITIVE SUR CELLE DES FLUX	
■ECHANGE	■Réduction des flux physiques de longue distance des marchandises-produits ( <i>produits finis et/ou sous-ensembles</i> ).
■INITIALISATION DE FLUX SUR CIRCUIT	■Court.
■EST DEPENDANT D'UNE DYNAMIQUE	■Numérique. Forme de dématérialisation des échanges d'une économie linéaire.
■LA SOLIDITE TERRITORIALE	■Est renforcée ( <i>signifiant le lieu de production est local</i> ). ■Le territoire ( <i>la proximité des clients</i> ) est un déterminant.
■SUR LA LOGISTIQUE	■L'économie du <i>flux numérisé</i> ou le commerce de modèles numériques, prend ( <i>partiellement</i> ) le relais du flux physique de l'économie linéaire.
■SUR LE TRANSPORT	■Diminution partielle du transport amont. ■Développement du transport aval de proximité.
■SUR LES LOGISTIENS	■Enjeu d'opportunité de valorisation des expertises métier ( <i>Connaissance du tissu local. Transport final</i> ) ■Valorisation de la séquence : •Besoin local d'objet •Traduction de son image numérique •Production de l'objet •Mise à disposition du client. ■Par analogie industrielle correspond à une montée en gamme des services des logisticiens.

Jean-Yves Péroudou

**A6.1/4-Tableau. Dématérialisation relative des objets. Impacts sur les flux, les activités.**

■LES TYPES DE FLUX :	■MARCHANDISES-PRODUITS.	■MACRO APPRECIAT°QUALI.	■LOGIQUE D'APPREHENSION DES IMPACTS SUR LES FLUX
▶ CEUX ASSOCIEES AU TERMINAL ELECTRONIQUE.			
	■Machine ■Module matière du ■Matière module	+	■Nouveaux flux d'approvisionnement, de stockage, de distribution. ■Flux vers les utilisateurs ( <i>majoritairement professionnels</i> ).
▶ CEUX PRODUITS PAR CETTE : TRADUCTION-PRODUCTION.			
	■Produits finis (PF) ■S/ensemble (S/E)	-	■Diminution des flux ■Tout type de produit.
■ACTIVITES ASSOCIEES AUX FLUX	■FAMILLES D'ACTIVITES	■MACRO APPRECIAT°QUALI.	
	■Import-Export	+	■Augmentation des flux liés au terminal électronique. ■Diminution des flux de PF et S/E.
	■Stockage ■Distribution	-	
	■Transport Amont	-	■Diminution des transports d'approvisionnement en PF et S/E.
	■Transport Aval	+	■Augmentation du transport de livraison (PF-3DP).
■LA LOCALISATION DES ACTIVITES			
	■Territoire	+	■Relocalisation d'activités ( <i>proximité des marchés</i> ). ■Développement de nouveaux services.

Jean-Yves Péroudou

**A6.1/5-Tableau. Questions trouvant des aides dans les outils de modélisation-simulation.**

ILLUSTRATIONS FONCTIONNELLES APPLICATIVES	SIGNIFICATION	RELEVANT DU CHAMP
▶ <b>EQUILIBRAGE SPATIAL.</b>	▶ <b>Préservation, répartition, affectation</b> de vocation ( <i>activités, naturel. agricole</i> ).	● <b>Architecture spatiale.</b> ● <b>Architecture de flux.</b>
▶ <b>COMMUNICATION d'informations sur les volumes de flux</b> ( <i>par mode</i> ) vers les concentrations humaines.	▶ <b>Anticipation des niveaux</b> des pathologies des flux ( <i>air, congestion prévisible, nuisances diverses</i> ) ▶ <b>Anticipation des mesures</b> organisationnelles. ( <i>circulation</i> )	● <b>Organisation de la société</b> ● <b>Santé publique.</b> ● <b>Economie</b> ( <i>transport</i> )
▶ <b>PREPARATION à la monétarisation généralisée des externalités.</b> ( <i>mouvement, produit, territoire, activité, activité par territoire</i> )	▶ <b>Positionnement environnemental</b> ( <i>appréciation d'un territoire, d'un EEE, dans les classements mondiaux</i> )	● <b>Economie</b> ( <i>générale</i> ) ● <b>Attractivité</b>
▶ <b>ANTICIPATION, optimisation budgétaire des investissements</b> ( <i>selon les scénarios de développement-aménagement</i> )	▶ <b>Approche globale des investissements nécessaires</b> à la structuration de l'ensemble.	● <b>Economie</b> ( <i>générale</i> ). ● <b>Infrastructures</b>
▶ <b>APPREHENSION des forces des socio-écosystèmes</b> ( <i>complexité des expressions du « multi »</i> )	▶ <b>Diversité, hétérogénéité</b> des disciplines, acteurs, positionnements.	● <b>Gouvernance</b>

Jean-Yves Péroudou

**A6.1/6-Tableau. Le système des flux de l'espace économique étendu PSN : une articulation géographique multi-niveau.**

<b>LE SYSTEME : UNE ARTICULATION GEOGRAPHIQUE MULTINIVEAU.</b>			
<i>Traduction fortement influencée par PSN et son unité géographique apportée par la Seine.</i>			
NIVEAU	ILLUSTRATION	PRISE EN COMPTE	NOTRE TRADUCTION
▶ <b>Macro géographique</b>	■ Région, métropole ( <i>enveloppe spatiale</i> )	■ Configurations hiérarchiques et spatiales	■ PSN : les 2 régions (ÎdF, Normandie), <b>structuration spatiale</b> du système global de l'axe Seine
▶ <b>Méso géographique</b>	■ Les unités spatiales ( <i>jeu des échanges</i> )	■ Des interactions entre unités ■ De leurs différenciations dans une optique dynamique	■ <b>Architecture spatiale</b> de l'axe Seine ■ Les interrelations entre les composantes de l'architecture du système global (PSN)
▶ <b>Micro géographique</b>	■ Acteurs du quotidien ( <i>Ménages, familles, entreprises. Déplacements, migartions</i> )	■ De l'inscription spatiale des acteurs, des relations interactions opérant entre entités spatiales.	■ Les opérateurs de flux utilisateurs des ressources de l' <b>architecture de flux.</b> ■ Prise en compte des interrelations entre les composantes de l'architecture de flux.

Jean-Yves Péroudou à partir de « Objets géographiques et niveaux micro, méso, macro » in « Modéliser et simuler les systèmes spatiaux en géographie » CH. 31. A. Banos-L. Sanders

**A6.1/7-Tableau. Positionnement des tours de pilotage par rapport au positionnement des opérateurs spécialisés en Transport-Logistique-Supply chain**

<b>DESCRIPTIF GENERAL</b> (points de repère) <b>DU POSITIONNEMENT D'UN PRESTATAIRE LOGISTIQUE</b> IL ... et assure	<b>RELATION DE TYPE</b> (mot clé)	<b>APPELLATION COURANTE</b> (1)
<ul style="list-style-type: none"> <li>● Conçoit (le système complet).</li> <li>● Organise (la chaîne, le réseau).</li> <li>● Réalise (l'ensemble des opérations).</li> <li>● Pilote le système (système information).</li> <li>● Un service complet. (sélection partenaires, conseil, audit, assistance, technologies avancées,...).</li> </ul>	► Stratégie d'alliances	5PL (2)
<ul style="list-style-type: none"> <li>● Sélectionne, encadre les prestataires.</li> <li>● Assure la coordination des différents acteurs d'une chaîne logistique.</li> <li>● La gestion de la logistique, ou d'une fonction, ou d'un processus.</li> </ul>	► Partenaire intégrateur	4PL (2)
<ul style="list-style-type: none"> <li>● Apporte de la valeur ajoutée opérationnelle, sur les opérations :                             <ul style="list-style-type: none"> <li>● physiques (blisterisation, préparation de cdes, étiquetage, petit assemblage,...)</li> <li>● administratives (gestion douanière)</li> <li>● gestion (stock)</li> </ul> </li> <li>● Assure l'Entreposage et le Transport.</li> </ul>	► Partenaire	3PL+ (gestion de la chaîne complète) 3PL
<ul style="list-style-type: none"> <li>● Assure l'Entreposage et le Transport</li> </ul>	► Sous-traitant	2PL
<ul style="list-style-type: none"> <li>● Assure le Transport</li> </ul>		1PL
<b>1)</b> Mondialement acceptée. PL : party logistics. 5 : grade le plus élevé.		
<b>(2)</b> Modèle économique développé sur le continent nord américain. En développement sur l'Europe et l'Asie.		
Jean-Yves Pérodou. <b>Sources :</b> <a href="http://logistique-pour-tous.fr/1pl-2pl-3pl-4pl-choisir/">http://logistique-pour-tous.fr/1pl-2pl-3pl-4pl-choisir/</a> ; <a href="http://www.supplychainmagazine.fr">www.supplychainmagazine.fr</a> ; <a href="http://www.glossaire-international.com/">www.glossaire-international.com/</a> ; <a href="http://www.faq-logistique.com">www.faq-logistique.com</a>		

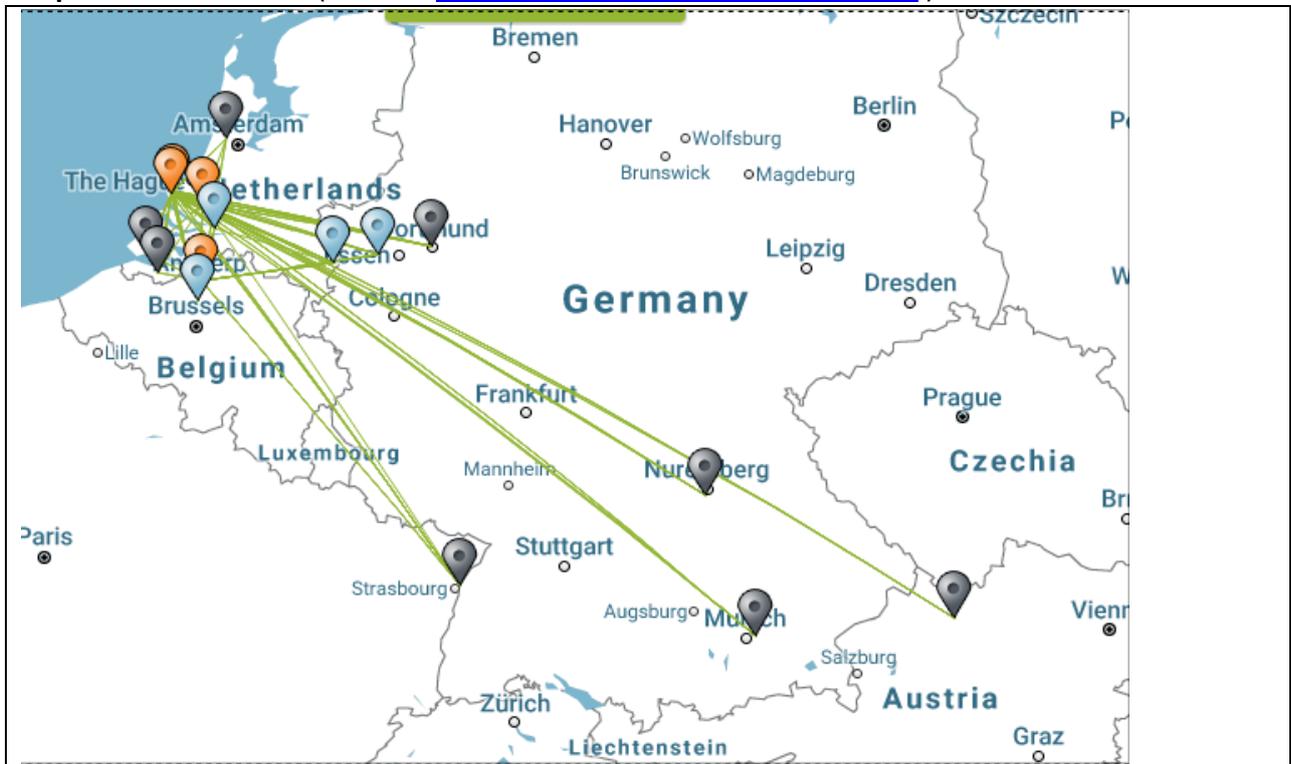
**A6.1/8-Tableau. Apports d'un système de régulation de flux à l'échelle de la Vallée pour les parties prenantes.**

PREMIERE APPROCHE D'IDENTIFICATION DES APPORTS A L'ECHELLE DE LA VALLEE POUR :	
■ LES ACTEURS ECONOMIQUES, sur critère :	■ LES ACTEURS PUBLICS, sur critère :
<p>■ <b>Economique.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Elément (à terme) de réduction du coût des transactions (impacts de la monétarisation des externalités).</li> </ul>	<p>■ <b>Economique.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Optimisation des moyens et ressources économiques (prioriser les investissements en infrastructures).</li> </ul>
<p>■ <b>Technique.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Support organisationnel.</li> <li>▪ Positionnement d'offre / aux enjeux globaux.</li> </ul>	<p>■ <b>Technique.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Support pour développer un réseau multi-modal.</li> <li>▪ Facilitation d'une orientation <i>Hub and Spoke</i>.</li> </ul>
<p>■ <b>Transport</b> (notamment pour le routier).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Meilleure visibilité sur les opérations par une connaissance anticipée de dysfonctionnements probables, plausibles, réels, etc. associés au trafic.</li> </ul>	<p>■ <b>Transport.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Prévission de charge de trafic (notamment pour le routier).</li> </ul>
<p>■ <b>Affectation des espaces</b> (notamment pour les grands parcs).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sécurisation de l'investissement et du fonctionnement. (Services professionnels de proximité. Mutualisation de coûts. Attractivité RH.)</li> </ul>	<p>■ <b>Affectation des espaces.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Apports multiples. A la fois aide pré-décision (fonction : modélisation-simulation) et suivi post-décision.</li> </ul>
<p>■ <b>Environnement.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Meilleure mesure, connaissance, de l'empreinte (Carbone. GES), par rapport à une approximation empirique globale.</li> </ul>	<p>■ <b>Environnement.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mesures et suivi, au territoire de l'empreinte (Carbone, GES.)</li> </ul>
<p>■ <b>Attractivité « chargeurs ».</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Un système de régulation de flux comporte : <ul style="list-style-type: none"> <li># un élément sécurisant (capacité organisationnelle de l'offre des opérateurs, diminution des risques opérationnels du mouvement) ;</li> <li># un élément valorisant (image chargeur : prise en considération des enjeux globaux).</li> </ul> </li> </ul>	<p>■ <b>Attractivité IDE.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Un système de régulation de flux comporte : <ul style="list-style-type: none"> <li># une capacité à répondre à la diversité des flux (y compris à forte spécificité : dangereux) ;</li> <li># un élément de diminution de risques, donc de sécurité pour des investisseurs ;</li> <li># un positionnement d'image dans les grands enjeux globaux (donc de rayonnement).</li> </ul> </li> </ul>
<p>■ <b>Représentation</b> (auprès des pouvoirs publics nationaux et européens).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Outil commun pour du lobbying rationalisé.</li> </ul>	<p>■ <b>Représentation</b> (auprès : de la population, de l'Union, des spécialistes des classements internationaux).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Préoccupation des enjeux globaux en généralisation</li> <li>▪ Traduction d'orientations européennes (green deal, numérique)</li> <li>▪ Amélioration de l'image globale (différents critères selon les classements)</li> </ul>

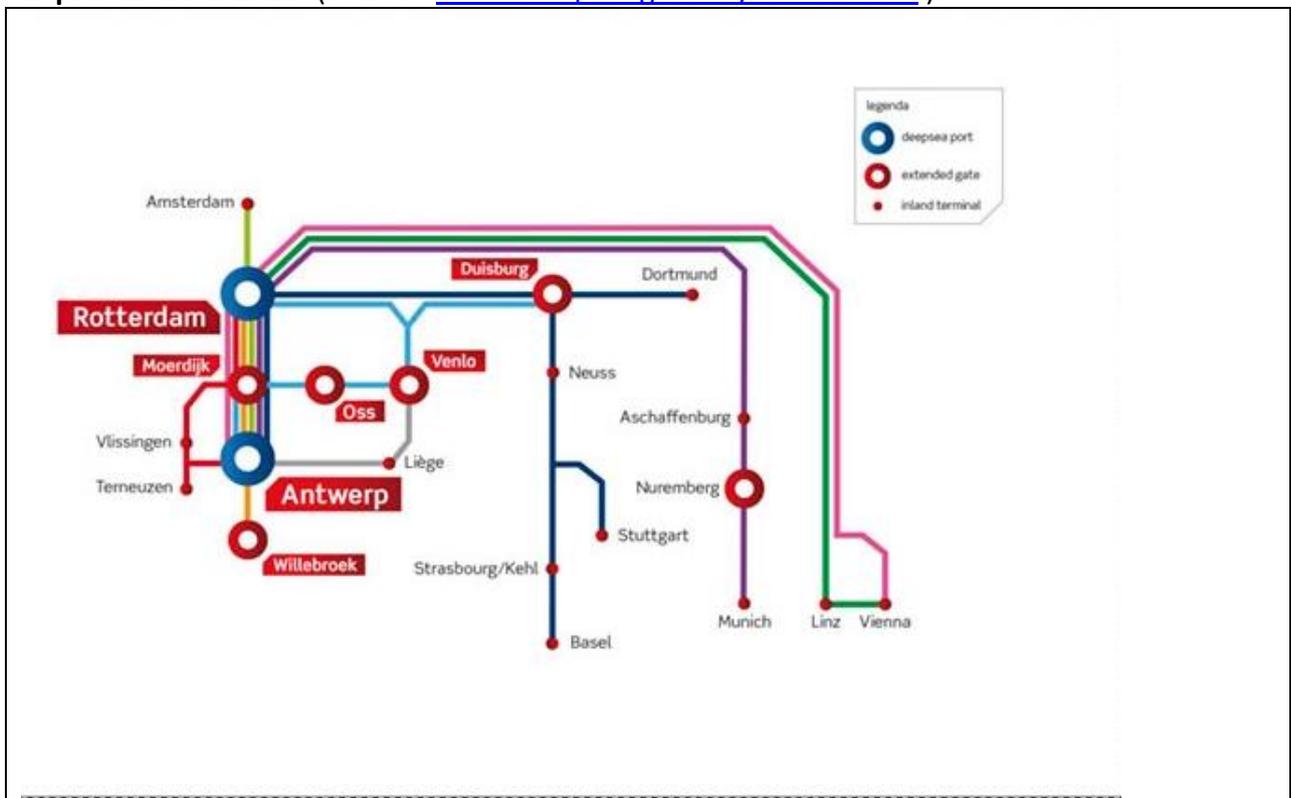
Jean-Yves Péroudou

**A6.1/9-Cartes. Représentations (2017, 2019) de la couverture d'un pilotage de flux à l'échelle du N/W-Europe.**

**Représentation 2019.** (source : [www.europeangatewayservices.com](http://www.europeangatewayservices.com) ).



**Représentation 2017.** (source : [www.europeangatewayservices.com](http://www.europeangatewayservices.com) ).



## **A6.2-TABLEAUX D'ANALYSE DE L'APPLICABILITE DE SYSTEME ET SYSTEME COMPLEXE A PARIS-SEINE-NORMANDIE.**

L'approche systémique présuppose dans un premier temps, pour apprécier sa capacité à prendre en compte les interdépendances à cette échelle, de s'interroger sur les éléments conduisant à qualifier de système un objet d'étude, de l'identifier comme tel, ainsi que sur ceux descriptifs permettant de le caractériser. Dans un second temps d'apprécier leur applicabilité à l'ensemble géographique de Paris-Seine-Normandie et surtout à ses flux. Les entretiens réalisés par J. Attali (2010) ; la démarche globale et l'intensité des mobilisations de la période 2009-2012 synthétisée dans le rapport (2012) du CGVDS, suivis de la production des réseaux consulaires ; les prolongements de la DIDVS (schéma stratégique, CPIER 2015-2020), sont appréhendables comme des pratiques du mode de pensée et d'actions de la systémique.

Les tableaux ci-après synthétisent le raisonnement démonstratif de l'applicabilité à Paris-Seine-Normandie de l'approche systémique, aux racines anciennes.

- Le tableau 62.1 est une synthèse articulée sur les éléments clés de la qualification (système, complexe, composants structurels, composants fonctionnels) ainsi que sur l'applicabilité et l'utilité de l'approche systémique aux flux de marchandises de l'ensemble PSN constitué par une articulation de territoires en coopérations.

- Les tableaux suivants (62.2, 62.3, 62.4, 62.5) représentent le détail du raisonnement.

Ils sont architecturés sur les mêmes principes. La colonne de gauche pose les conditions à remplir pour qu'un ensemble soit qualifiable de système puis de système complexe. La colonne de droite apprécie l'applicabilité de ces conditions d'une part à PSN et surtout à ces flux de marchandises-produits.

**A6.2/1-Tableau. Approche systémique : applicabilité, utilité aux flux de marchandises-produits.**

Synthèse de l'applicabilité et de l'utilité de l'approche à partir des mots clés : système, complexe, composants structurels, composants fonctionnels.

■■ <b>SYSTEME</b> (descriptif synthétique)	APPLICABILITE (aux flux)	UTILITE (pour les flux)
<p>■ <b>TOTALITE ou GLOBALITE.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Comportement irréductible à : l'assemblage des éléments constitutifs ; la déduction du <math>\Sigma</math> des parties.</li> </ul> <p>■ <b>ORGANISATION.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Nombre (Agencement, répartition en niveaux).</li> <li>Degré d'organisation dépendant des interrelations.</li> <li>Totalité résultat d'un assemblage (matière, énergie, information)-(notions de : modules, sous- systèmes, réseaux, niveaux hiérarchiques, etc.)</li> </ul> <p>■ <b>INTERACTION(s) - INTERRELATION(s)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Se réfèrent à une causalité non-linéaire.</li> <li>La rétroaction est une forme particulière.</li> </ul>	<p>■ <b>TRES ELEVEE. (1)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Les flux conçoivent, utilisent une organisation</li> <li>Engagements de chaîne.</li> </ul> <p>■ Des nuances. Assemblage en dépendance de la durée des engagements.</p> <p>■ Interrelations entre les différents acteurs de la chaîne et/ou du réseau.</p>	<p>■ Permet d'envisager la <b>modélisation de systèmes de flux à cette échelle.</b></p> <p>■ Avec modèle(s) : appréciation (Environnement Infrastructures. Moyens-ressources.)</p>
(1) Dépendance de : l'architecture spatiale ; l'utilisation d'équipements (Mécanique. Electronique. Logiciels.)		

■■ <b>COMPLEXITE</b> (descriptif synthétique)-(3 facteurs)	APPLICABILITE (aux flux)	UTILITE (pour les flux)
<p>1• Degré élevé d'organisation.</p> <p>2• Incertitude de son environnement (2)</p> <p>3• Difficulté, sinon impossibilité, d'identifier tous les éléments et toutes les relations en jeu. (2) – (3)</p>	<p>■ <b>TRES ELEVEE. (Organisation. Inhérent à l'activité)</b></p>	<p>■ Non concerné. Le facteur 2 est la normalité.</p>
(2) Faible reproduction à l'identique et un comportement global à prédictivité réduite.		
(3) Pour les flux, à un 't' donné, le $\Sigma$ des éléments et relations en jeu est identifiable.		
Jean-Yves Péroudou à partir de diverses sources		

■■ <b>COMPLEXE - COMPOSANTS STRUCTURELS -</b> (Comment est construite la totalité ?)	APPLICABILITE (aux flux)	UTILITE (pour les flux)
<p>■ <b>ELEMENTS CONSTITUTIFS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Plus ou moins homogènes</li> <li>Evalués en nombre et nature.</li> </ul>	<p>■ <b>TRES ELEVEE (Nombre, nature du <math>\Sigma</math> des éléments (hétérogènes)).</b></p>	<p>■ Base de l'architecture spatiale (modélisation).</p>
<p>■ <b>LIMITE OU FRONTIERE</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Plus ou moins perméable, floue, mouvante.</li> <li>Sépare le Tout de son environnement (immédiat).</li> </ul>	<p>■ Non concerné (Flux stricto sensu). (4)</p>	<p>■ Dépendance de la gouvernance (présence des acteurs éco.)</p>
<p>■ <b>RESEAUX DE RELATIONS, D'INTERRELATIONS.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Degré de complexité porté par la richesse des réseaux de relations (du système et hors système).</li> </ul>	<p>■ <b>TRES ELEVEE.</b></p>	<p>■ <b>Diminution des risques (Utilisation-adaptation de l'architecture maximisée.)</b></p>
<p>■ <b>STOCKS OU RESERVOIRS (ou ressources du système)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Localisation, entreposage des matériaux (ici des marchandises), de l'énergie ou de l'information.</li> </ul>	<p>■ <b>TRES ELEVEE.</b></p>	<p>■ Base de l'architecture spatiale (modélisation).</p> <p>■ Essence des activités.</p>
(4) Sauf à considérer que «frontière» est portée par les limites (temporelles, géographiques) des engagements.		
Jean-Yves Péroudou à partir de diverses sources		

■ ■ <b>COMPLEXE - COMPOSANTS FONCTIONNELS</b> - ( <i>Ce que la structure lui permet de faire</i> )	APPLICABILITE ( <i>aux flux</i> )	UTILITE ( <i>pour les flux</i> )
<b>■ LES FLUX DE MATERIAUX, D'ENERGIE OU D'INFORMATIONS,</b> ▪Empruntent les réseaux de relations et transitent par les stocks. ▪Fonctionnent par Entrées/Sorties.	<b>■ TRES ELEVEE</b> <i>(de l'essence même des activités)</i>	<b>■ Essence des activités.</b> <b>■ Information : matières premières de différenciations.</b>
<b>■ DES CENTRES DE DECISION</b> ▪Organisent les réseaux de relations ( <i>Coordination des flux. Gestion des stocks.</i> )		<b>■ Coordination des flux à l'échelle (dépendance de la gouvernance).</b>
<b>■ DES BOUCLES DE RETROACTION</b> ▪Servent à informer la 'S' à partir de l'E' des flux ▪Connaissance ( <i>système.état général</i> ) par les centres de décision.		<b>■ Boucles : normalité opérationnelle (acteurs).</b>
<b>■ AJUSTEMENTS REALISES PAR LES CENTRES DE DECISIONS</b> ▪Fonction des boucles de rétroaction et des délais de réponse ( <i>mesure de la réactivité</i> ).		<b>■ Information globale externalités flux vers les éléments de l'architecture spatiale.</b>
<i>Jean-Yves Péroudou à partir de diverses sources</i>		

**A6.2/2-Tableau. Applicabilité des caractéristiques d'identification d'un système à une production territoriale et à ses flux de marchandises.**

Les ensembles, unités nommées système, qualifiées de système, identifiées comme tel, sont issues du regard d'un observateur externe analysant un tout, un ensemble, une totalité, une globalité possédant une existence propre, un comportement particulier, irréductible à l'addition de ceux de ses composants. Cet objet, est articulé, organisé sur un agencement d'éléments. Le Tout et ses parties étant en interrelations ainsi qu'avec des éléments de leurs environnements respectifs, de proximité ou plus lointains.

L'appréciation théorique positive de la vérification de l'applicabilité de l'approche systémique, de la notion de système, à l'ensemble territorial s'efface devant la pratique, devant l'opérationnalité et les résultats obtenus par trois exemples de mobilisation des forces politiques, économiques et sociales. Signifient-ils une domestication généralisée de ce regard sur le Monde s'agissant notamment de la production complexe d'un objet en dépendance de son acceptation socio-économique ? La large diffusion de cette approche depuis plus d'un tiers de siècle ne tend-t-elle pas à orienter son champ applicatif vers ceux caractérisés par une dominance de structuration (*Architectures de flux : spatiale, organisationnelle*) ayant tout comme une production territoriale à intégrer une multiplicité d'interdépendances avec cependant un nombre d'acteur plus réduit que celui d'une société ?

<b>CARACTERISTIQUES D'IDENTIFICATION</b> <b>CONDITIONS A REMPLIR</b> <i>(descriptif synthétique)</i>		<b>APPRECIATION DE L'APPLICABILITE A - AUX :</b> <i>(PSN est le fil directeur.)</i>	
		<b>■ UN GRAND ENSEMBLE</b> <b>GEOGRAPHIQUE</b>	<b>■ FLUX DE MARCHANDISES</b>
<b>■ TOTALITE</b> <b>ou</b> <b>GLOBALITE.</b>	<b>■ Comportement irréductible à :</b> — l'assemblage de ses éléments constitutifs ; — la déduction de la somme de ses parties.	<b>■ Elevée. (1)</b> ■ Maïeutique de PSN	<b>■ Elevée. (2)</b> ■ Engagements transactionnels <i>(de bout en bout)</i> .
<b>■ ORGANISATION</b>	■ Agencement du nombre d'élément. — <i>répartition en niveaux.</i> ■ Degré d'organisation du Tout dépendant des interrelations. ■ Résultat d'un processus d'assemblage : de matière, d'énergie, d'information, formant la totalité. — <i>notions de : modules, sous-systèmes, réseaux, niveaux hiérarchiques, etc.</i>	■ Nouveau territoire économique ■ Haropa ■ Initiatives diverses ■ Réinventer la Seine ■ Etc.	■ Idem ci-dessus ■ Avec des nuances : — assemblage en dépendance de la durée des engagements. — la finalité des flux n'est pas de créer une structure.
<b>■ INTERACTION(S)</b> <b>■ INTERRELATION(S)</b>	■ Se réfèrent à une causalité non-linéaire. ■ La rétroaction est une forme particulière.	<b>■ Elevée.</b> ■ Liens entre les différents sous-ensembles.	<b>■ Elevée.</b> ■ Interrelations entre les différents acteurs de la chaîne et/ou du réseau.
<b>(1)</b> Applicabilité appréciée a posteriori.			
<b>(2)</b> Flux en dépendance des caractéristiques organisationnelles			
<i>Jean-Yves Péroudou à partir de diverses sources</i>			

### **A6.2/3-Tableau. Appréciation de l'applicabilité de complexité à PSN.**

Quelques différences sont à relever concernant l'applicabilité de cette notion aux grands ensembles géographiques ainsi qu'à leurs flux de marchandises. Pour l'un et l'autre, l'imprévisibilité de l'environnement relève d'une normalité courante. Pour un grand ensemble géographique de type PSN l'identification de tous les éléments (*Hors perfection mathématique*) constitutifs de son Tout et des composants de l'architecture de ses flux, entre dans le champ du possible. Pour les flux de marchandises, les impossibilités (*Eléments. Relations*) s'appréhendent sur une maille temporelle dépendante de la durée des engagements des opérateurs spécialisés. A un temps donné, l'ensemble des éléments et relations associées à un flux est identifiable.

CARACTERISTIQUES D'IDENTIFICATION. CONDITIONS A REMPLIR (descriptif synthétique)		APPRECIATION DE L'APPLICABILITE A - AUX : (PSN est le fil directeur.)	
		UN GRAND ENSEMBLE GEOGRAPHIQUE	FLUX DE MARCHANDISES
<b>■ COMPLEXITE</b> (appréciée par trois facteurs)	1 ■ Degré élevé d'organisation.	<b>■ Organisation en émergence sur PSN.</b>  ■ Permanence de la normalité de l'incertitude.  ■ Identification nuancée : — identification possible de ses éléments.  <b>■ ELEVEE.</b>	<b>■ Degré élevé d'organisation :</b> — inhérent à l'activité.  ■ Permanence de la normalité de l'incertitude.  ■ Identification nuancée : — à un to donné, tous les éléments et toutes les relations en jeu sont identifiables.  <b>■ ELEVEE.</b>
	2 ■ Incertitude de son environnement  3 ■ Difficulté, sinon impossibilité, d'identifier tous les éléments et toutes les relations en jeu.  ■ Conséquemment : — une faible reproductibilité à l'identique ; — un comportement global à prédictivité réduite.		

Jean-Yves Péroudou à partir de diverses sources

L'intensité de la variété polysémique savante de « système » se renforce notamment lors de l'appréciation de leur éligibilité à « complexe ». Partiellement explicable par l'hétérogénéité des objets (*Naturels. Artificiels*) étudiés se référant à système complexe, par la présence de critères idéologiques ou philosophiques dans l'appréciation. Selon les auteurs les approches de qualification sont abordées : par la structure ; ou, l'existence d'interactions non-linéaires ; ou, l'émergence de niveaux d'organisation différents ; ou, encore des comportements collectifs non triviaux (*Multi-stationnarité. Chaos. Bifurcations. Auto-organisation. Emergence. Boucles de rétroaction*). Au-delà des évolutions de la théorie des systèmes, le classicisme (Présentation de Wikipédia) d'Herbert A. Simon, prix Turing (1975) et prix Nobel d'économie (1978), retient l'attention :

« Il fut parmi les premiers théoriciens de la rationalité limitée des agents économiques et administratifs. Traquant "la forme ordonnée cachée dans l'apparent désordre ", Simon a postulé que la distinction entre artificiel et naturel n'est pas opérante au niveau des modes de traitement de l'information par des systèmes complexes (cerveau ou ordinateur), dont l'organisation est assurée par des règles formelles d'adaptation à leur environnement. » Et : « Un système est un ensemble cohérent de composants en interaction. » Et : « Un système complexe est un système composé d'un grand nombre d'entités en interaction locale et simultanée. »

Dans ses approches de la caractérisation « complexe » d'un système, la littérature académique effectue une différenciation de caractéristiques entre celles, numériquement peu nombreuses souvent présentées comme « *caractéristiques exigées* » et celles « *fréquemment observées dans la majorité* » des systèmes complexes. D'un côté une approche théorique qui met l'accent sur la prise en compte (*par le système global*) des interactions locales avec leurs boucles de rétroactions (*rôle de mutuel Influenceur des entités sur leur état présent et futur*). De l'autre une approche pragmatique renforçant les premières caractéristiques (*Celles classées : exigées*) par un approfondissement analytique orientée, vers la prise en compte d'un réel d'ordre structurel (*Existence de groupes au sein du système global*), ainsi que vers les actions du système sur son environnement (*Flux d'entrée-sortie : de matière, d'énergie, d'informations. Appréciation des frontières par rapport à l'environnement. Variabilité temporelle et spatiale de la forme.*) Le qualificatif différenciateur de complexe étant porté par le nombre des interactions, nombre en relation directe avec celui des entités et de leurs groupes.

#### A6.2/4-Tableau. Appréciation de l'applicabilité des composants structurels à PSN.

<b>COMPOSANTS STRUCTURELS.</b> (Comment est construite la totalité ?) <b>CONDITIONS A REMPLIR</b> (Descriptif synthétique).		<b>APPRECIATION DE L'APPLICABILITE A - AUX :</b> (PSN est le fil directeur.)	
		<b>UN GRAND ENSEMBLE</b> <b>GEOGRAPHIQUE</b>	<b>FLUX DE MARCHANDISES</b>
<b>■ ELEMENTS CONSTITUTIFS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Plus ou moins homogènes</li> <li>▪ Evalués en nombre et nature.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Identification possible</b> (<i>nombre, nature</i>) de tous ses éléments par nature hétérogènes.</li> <li>▪ La <b>variabilité de l'hétérogénéité</b> des flux est cernée.</li> </ul>	
<b>■ LIMITE OU FRONTIERE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Plus ou moins perméable, floue, mouvante : — sépare le Tout de son environnement (<i>immédiat</i>).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Elevée pour PSN :</b> — Cf. <i>Périmètre. Ouverture dans la Gouvernance.</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Non concerné.</b> ▪ Sauf à considérer que «frontière» est portée par les limites (<i>temporelles, géographiques</i>) des engagements.</li> </ul>
<b>■ RESEAUX DE RELATIONS, D'INTERRELATIONS.</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Degré de complexité porté par la richesse des réseaux de relations : — <i>du système et hors système.</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Elevée.</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Elevée.</b></li> </ul>
<b>■ STOCKS OU RESERVOIRS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Localisation, entreposage des matériaux (<i>ici des marchandises</i>), de l'énergie ou de l'information.</li> <li>▪ Constituent les ressources du système.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Elevée.</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Elevée.</b></li> </ul>

Jean-Yves Péroudou à partir de diverses sources

**A6.2/5-Tableau. Appréciation de l'applicabilité des composants fonctionnels à PSN.**

COMPOSANTS FONCTIONNELS. (Ce que la « structure » lui permet de faire)		APPRECIATION DE L'APPLICABILITE A - AUX : (PSN est le fil directeur.)	
CONDITIONS A REMPLIR (descriptif synthétique).		UN GRAND ENSEMBLE GEOGRAPHIQUE	FLUX DE MARCHANDISES
■ DES FLUX DE MATERIAUX, D'ENERGIE OU D'INFORMATIONS,	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Empruntent les réseaux de relations et transitent par les stocks.</li> <li>▪ Fonctionnent par entrées/sorties (ou <i>inputs/outputs</i>) avec l'environnement.</li> </ul>	<p>■ <b>Perfectible</b></p> <p>— <i>coordination.</i></p>	<p>■ <b>Elevée</b></p> <p>— <i>de l'essence même des activités.</i></p>
■ DES CENTRES DE DECISION	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Organisent les réseaux de relations, signifiant : coordonnent les flux et gèrent les stocks.</li> </ul>		
■ DES BOUCLES DE RETROACTION	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Servent à informer, à l'entrée des flux, sur leur sortie</li> <li>▪ Permettre aux centres de décision de connaître plus rapidement l'état général du système.</li> </ul>		
■ AJUSTEMENTS REALISES PAR LES CENTRES DE DECISIONS	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Fonction des boucles de rétroaction et des délais de réponse</li> <li>— <i>mesure de la réactivité.</i></li> </ul>		

*Jean-Yves Péroudou à partir de diverses sources*

La revue des principaux éléments de caractérisation d'un système et de sa qualification de complexe permet d'observer une applicabilité théorique positive avec un degré d'adéquation élevé pour les flux de marchandises-produits de par l'essence même des activités en charge de leur production et de leur gestion. L'existence de nuances (*Temporalité. Engagement*) s'estompe lors du rapprochement entre système et typologie de flux.

## A6.3-EVALUATION SOCIO ECONOMIQUE (ESE).

### A6.3/1-Historique sommaire et rayonnement.

Cette approche méthodologique développée depuis environ cent cinquante ans lors de la construction en France des infrastructures nécessaires à la constitution des réseaux de transport de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, est issue des travaux de J. Dupuit (1844) portant sur l'analyse Coût-Bénéfice (ACB). Introduite aux Etats Unis elle trouva sa place dans les processus de décision (1936. New Deal. F. Roosevelt. Voies navigables), puis fut appréhendée (1939) comme un critère de décision pour les projets fédéraux. Les autorités politiques (J. Carter. R. Reagan. B. Clinton) de la deuxième moitié du XX<sup>e</sup> et du début du suivant étendent son champ d'intervention vers les nouveaux domaines des politiques de l'environnement. En France, cette approche fut particulièrement utilisée dans les années soixante pour rationaliser les choix budgétaires lors des décisions en matière de transports concernant notamment les investissements routiers (C. Abraham et A. Laure). La LOTI (1982) la rendit obligatoire pour l'évaluation des choix des projets. En 1971, un arrêt du Conseil d'Etat, lui permit d'entrer dans la définition d'une opération d'utilité publique. Des travaux de méthode initialisés fin XX<sup>e</sup> (M. Boiteux n°1-1994. Circulaire A-M. Idrac-1995. M. Boiteux N°2-2001) introduisirent la prise en compte des effets sur l'environnement ou la sécurité, spécialement le coût de la vie humaine. La dimension procédurale associée à la méthode est alors précisée (A6.3/2) dans une instruction-cadre de 2004, actualisée en 2005 (intégration des conclusions du groupe de travail D. Lebègue).

### A6.3/2-Tableau. Principales étapes de la réactualisation de la méthode d'évaluation socio-économique.

PERIODES		ELEMENTS CLES (POUR MEMOIRE)
▶ 1 -Colloques.	09-2014 à 04-2016	■ <b>EX ANTE</b> 1) Loi n° 2012-1558-31/12/2012. Art.17 : obligation d'évaluation socioéconomique.
▶ 2-Synthétiser les enseignements (Rapport)	12-2016	2) Décret n° 2013-1211-23/12/2013 : obligation pour les concours étatiques > à 20 millions €.
▶ 3-Publication du guide	12-2017	■ <b>EX POST (Transports).</b> Loi n° 82-1153-30/12/1982 (LOTI). Obligatoire pour les investissements : coût > 83 millions€. 5 ans au plus tard après la date de mise en service.  ■ <b>CGI. PROJETS (P) :</b> ● P > 100 millions€ (évaluation et contre-expertise) ● P > 20 millions€ (recensement et évaluation)

Jean-Yves Péroudou. A partir des documents PDF disponibles sur [www.strategie.gouv.fr](http://www.strategie.gouv.fr); [www.gouvernement.fr/investissements-d-avenir-cgi](http://www.gouvernement.fr/investissements-d-avenir-cgi); [www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr](http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr).

**A6.3/3-Tableau. Appréciation (rapprochements) de la convergence entre l'absence d'instrument de méthode et la réactualisation de celle d'évaluation socio-économique.**

CRITERES	PARIS-SEINE-NORMANDIE	EVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE (ESE)
► Besoin de méthode	<ul style="list-style-type: none"> <li>●CGDVS (rapport 2012) : « ce territoire globalement appréhendé ne dispose pas des instruments, de structure et de méthode, de mise en œuvre coordonnée des actions ... »</li> <li>●DIDVS (CPIER 2019) : méthode ●des agences d'urbanisme (véloroute) ●sectorielles (ENSP, paysage ; EPF Normandie, foncier ; FILMI, industrie ; IFSTTAR, logistique circuit court)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●Production du guide de l'ESE (12-2017) (Rapports et documents : CGI, CGEDD, France Stratégie)</li> <li>Applicable à (Guide. Glossaire) :</li> <li>●l'unité projet</li> <li>●un programme (Σ de projets).</li> </ul>
► Approche globale	<ul style="list-style-type: none"> <li>●CGDVS (rapport 2012) : « afin d'asseoir un projet global et unique »</li> <li>●DIDVS (CPIER 2019) : ●caractéristique d'une démarche (multi [thématique, disciplinaire, site], transversale, systémique) ●approches sectorielles (paysagère, hydraulique et environnementale, transition écologique)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●« L'évaluation socioéconomique permet d'apprécier le bénéfice d'un investissement pour la collectivité, en analysant les gains de bien-être et les coûts que celui-ci induit pour la collectivité. »(Guide. R. Guesnerie [Collège de France, Paris School of Economics] et al.)</li> </ul>
► Horizon	<ul style="list-style-type: none"> <li>●CGDVS (rapport 2012) : « la nécessité réside dans l'élaboration d'une feuille de route à vingt ou trente ans. »</li> <li>●DIDVS (CPIER 2019) : ●2030 ; 2100 (paysage)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●« Les évaluations économiques actuelles prennent en compte d'habitude un horizon de 30 ans ou 50 ans » (Colloque-2014. E. Quinet)   « l'État s'endette au plus à 30 ans, » (Colloque-2014. R. Stakowski)</li> </ul>
► Couverture sectorielle	<ul style="list-style-type: none"> <li>●CGDVS (rapport 2012) : Portuaire, Logistique, Recherche et innovation, Energie, Chimie, Automobile et aéronautique, Information et communication, Santé, Culture, Enseignement, Transport, Industrie</li> <li>●DIDVS (CPIER 2019) : ●identique</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●Transversalité de la méthode</li> <li>●Déclinaison sectorielle (méthodologie adaptée à chaque secteur)</li> </ul>
► Enjeux globaux	<ul style="list-style-type: none"> <li>●CGDVS (rapport 2012) : « laboratoire de développement durable »</li> <li>●DIDVS (CPIER 2019) : ●développement durable (33 occurrences) ; laboratoire (7 occurrences dont 1 « d'aménagement des territoires »)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●« effets non monétaires affectant le bien-être de la collectivité » (Guide. R. Guesnerie [Collège de France, Paris School of Economics] et al.)</li> </ul>
► Positionnement Géographique [Politique. Economique]	<ul style="list-style-type: none"> <li>●CGDVS (rapport 2012) : « De même la possibilité d'élaborer et de conclure un programme opérationnel européen, plurirégional lui aussi, doit être recherchée. »</li> <li>●DIDVS (CPIER 2019) : occurrences ●Europe (32) ; International (18) ; mondial (8)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●« analyser les stratégies nationale et territoriale, européenne et internationale » (Guide. R. Guesnerie [Collège de France, Paris School of Economics] et al.)</li> </ul>
► Mise à jour périodique (maj.)	<ul style="list-style-type: none"> <li>●MAJ sectorielle (économie des flux) : mission de préfiguration</li> <li>●PSN-2019 (7 ans plus tard) :</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●Besoin de :</li> <li>●Diffusion-appropriation,</li> <li>●Etudes spécifiques (in vivo).</li> </ul>

Jean-Yves Péroudou.

### **A6.3/4.-L'ESE : une méthodologie générale de coordination de méthodes et calculs socioéconomiques.**

Le relevé d'occurrences fait apparaître : **a)** une dominance, près de 2 fois, des références au couple «méthode(107)/méthodologie(20)» comparativement à celui «démarche (56)/approche(22)» ; **b)** systématiquement la référence à la systémique pour les enjeux globaux (interactions, externalités négatives, ressources) et 2 fois pour la qualification du risque. Les utilisations de système se répartissent en 3 familles (hors utilisations génériques) : très majoritairement en référence aux systèmes techniques des méthodes et conventions de calculs de l'ESE ; également avec un nombre significatif pour les questions des transports (infrastructure, ferroviaire, ERTMS, route, TICPE) ; enfin pour des utilisations concernant des enjeux globaux (écosystèmes, services des).

#### **16/09/2014. « L'ÉVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE DES PROJETS DE TRANSPORT ».**

▶ **Méthode (58)** ▶ **Procédure (21)** utilisations génériques ou sectorielles [taux d'actualisation, d'avancement de projet, environnement, code des transports, instruction cadre, instruction des projets, coordination, de contre-expertise] ▶ **Processus (18)** majoritairement en référence à la décision, également en référence aux étapes des colloques, à l'administratif, à l'évaluation préalable. ▶ **Démarche (17)** majoritairement des utilisations génériques en référence à l'histoire, à celles d'évaluation, à des types d'analyse (analyse de sensibilité), à des applications sectorielles (tarification, contre-expertise). ▶ **Méthodologie (6)**. ▶ **Approche (4 utiles 10)** concernent l'ESE || ▶ **Système (17)** ▶ **Complexité (5)** ▶ **Complexe (4)** ▶ **Systémique (1)** ▶ **Système complexe (0)**

#### **14/12/2016. « LA SÉLECTION DES PROJETS D'INVESTISSEMENT PUBLIC ».**

▶ **Méthode (23)** dont de nombreuses références à multicritères. ▶ **Démarche (16)** majoritairement en référence à des applications techniques sectorielles : prix du carbone, bénéfice actualisé, calcul de rentabilité économique de la BEI, calcul de la Valeur Actuelle Nette. ▶ **Procédure (12)**. ▶ **Approche (7 utiles sur 8)** concernent des types d'analyse et les indicateurs : multicritères, croisées, complémentaires, microéconomique. ▶ **Processus (4 utiles sur 6)** de sélection multisectorielle, interministériel, d'harmonisation entre les ministères. ▶ **Méthodologie (3)** en référence aux projets de transport et de services. || ▶ **Système (15)** ▶ **Complexe (7)** ▶ **Systémique (5)** ▶ **Système complexe (0)** ▶ **Complexité (0)**

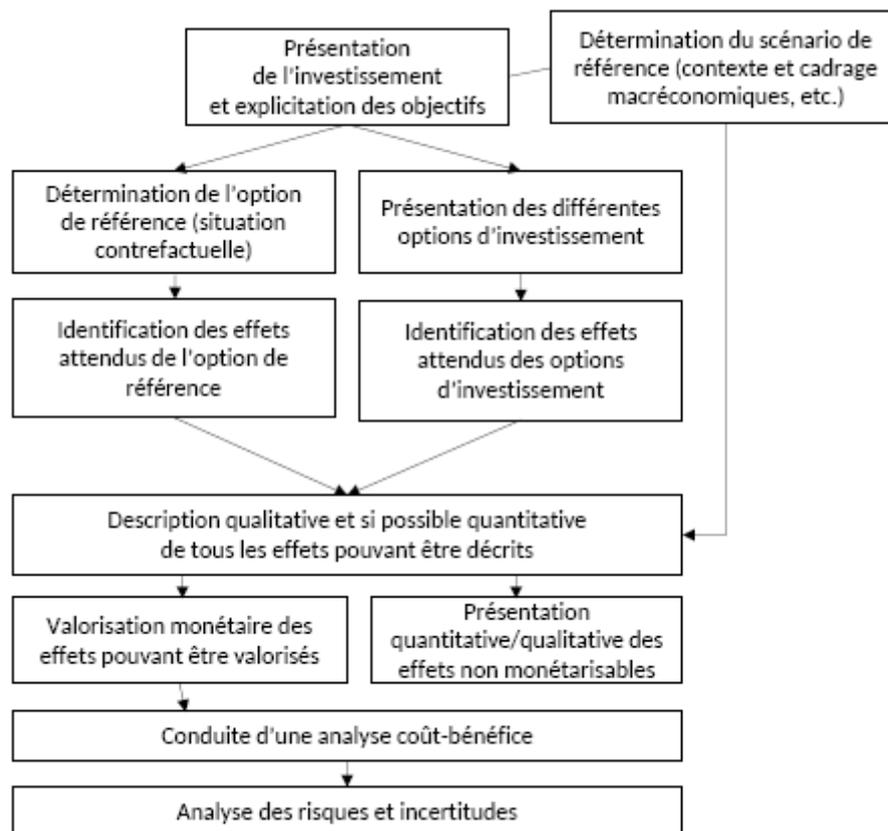
#### **12/2016. « LES NOUVEAUX DEFIS DU CALCUL SOCIOECONOMIQUE ».**

▶ **Démarche (15)** utilisations pratiquement identiques à celles d'approche, de demande d'avis sur la démarche LUTI, d'utilisations des bilans ex post. ▶ **Méthode (14)** majoritairement en référence aux utilisations d'Approche, de calcul de *Qualified Adjusted Life Year- QALY*, des services rendus par la nature. ▶ **Approche (8 utiles sur 9)** d'applications techniques sectorielles : valeur et calcul (ou convention) de l'année de vie, de la biodiversité, du GES-Carbone. ▶ **Méthodologie (3)** utilisée au pluriel (les méthodologies). ▶ **Processus (3)** de contre-expertise, d'appréciation de la diffusion de l'ESE, de capitalisation (en référence aux études *ex-post*). ▶ **Procédure (0)** || ▶ **Systémique (19)** ▶ **Système (8)** ▶ **Complexe (2)** ▶ **Complexité (2)** ▶ **Système complexe (0)**

#### **12/2017. « GUIDE DE L'ÉVALUATION SOCIOECONOMIQUE DES INVESTISSEMENTS PUBLICS ».**

▶ **Méthode (12)** en référence à une méthodologie générale qui présente des méthodes opérationnelles d'évaluation socioéconomique : risques, incertitudes, effets non monétarisés, année d'actualisation. ▶ **Méthodologie (8)** qualificatif général de l'ESE à adapter sectoriellement (méthodologies de l'évaluation socioéconomique et leurs applications sectorielles). ▶ **Démarche (8)** sens général. ▶ **Procédure (3)**. ▶ **Approche (3)**. ▶ **Processus (1)** || ▶ **Système (8)** ▶ **Systémique (1)** ▶ **Système complexe (0)** ▶ **Complexe (0)** ▶ **Complexité (0)**

**A6.3/5-Schéma. «Les étapes systématiques d'une évaluation socioéconomique» (Guide, 2017).**



**A6.3/6-Tableau. Paris-Seine-Normandie : laboratoire de l'instrument de méthode (évaluation socio-économique).**

POSITIONNEMENT DE PSN COMME LABORATOIRE. APPRECIATION DES APPORTS.		
↓ CRITERES/ECHELLE →	NATIONALE	EUROPEENNE
▶ METHODOLOGIE	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Couverture du besoin de PSN</li> <li>● Objectifs de France Stratégie, de CGI</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Identification d'un besoin de convergence de pratiques</li> <li>● Base de la création d'un référentiel.</li> </ul>
▶ RECONNAISSANCE PSN	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Laboratoire d'expérimentations <i>in vivo</i> (Echelle : EEE).</li> <li>● Identification des critères des projets éligibles (Rang : PSN).</li> <li>● Constitution du portefeuille des projets du programme PSN.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Facilitation de l'instruction EU des dossiers faisant partie du programme de développement et d'aménagement de la Vallée de la Seine.</li> <li>● Identification du portefeuille des projets de la Vallée de la Seine bénéficiant du label européen : <i>instruction évaluation socio-éco.</i></li> </ul>
▶ CONVERGENCE EUROPEENNE	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Développement de l'économie de la connaissance : création d'un collège spécialisé (<i>vocation européenne</i>). (<i>Influences PSN et Soft power national et européen</i>)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Convergence des méthodes et pratiques</li> <li>● Base méthodologique du déploiement du développement-aménagement d'espaces économiques étendus européens (EEEE.)</li> </ul>

Jean-Yves Pérodou.



## A7-EXERCICES DE CAROTTAGE NUMERIQUE.

Il est hasardeux d'accorder à ces observations une valeur stricte : les séries sont courtes ; les variations intra série sont grandes. Elles permettent cependant de formaliser des points de repère. Ces exercices pourraient être à l'origine d'approfondissements, vers d'autres moteurs de recherche, ou par des interrogations plus précises sur tel ou tel concept ou notion.

### A7.1-Tableau. Notoriété de la notion méga-région. Synthèse sur 29 carottages.

INTERROGATION GOOGLE (14/01/2019 → 11/03/2019)	MEGA-REGION (orthographe française)	MEGAREGION (orthographe américaine)
RUBRIQUES STATISTIQUES	RESULTATS	RESULTATS
Valeur MAXimale	330 000 000	170 000
Valeur MINimale	175 000 000	63 400
Moyenne arithmétique	49 482 759	81 814
Ecart moyen	19 222 222	11 787
Ecart type	23 844 636	20 806
Médiane	227 500 000	81 300
Quartile (3) → 75% < à → (ou 25% > à →)	249 500 000	85 825

Jean-Yves Péroudou

Au-delà du succès mondial de la notion de méga-région et de ses dérivés (Salsburg. 2016), cet exercice illustre l'attention portée par les sociétés : aux questions de structuration spatiale et territoriale ; à l'échelle supérieure à celle de la ville.

### A7.2-Tableau. Notoriété du nom de la configuration spatiale.

MOTEUR	INTERROGATION SUR :	DATE	RESULTATS (~)	TPS –OBTENTION - (s)
Google	Paris Seine Normandie	01-06-2018	30 600 000	0,46
		01-07-2018	04 950 000	0,38
		02-08-2018	30 600 000	0,41
		07-09-2018	30 800 000	0,41
		05-10-2018	48 600 000	0,39
	Vallée de la Seine	01-06-2018	13 900 000	0,51
		01-07-2018	12 400 000	0,52
		02-08-2018	15 900 000	0,57
		07-09-2018	15 300 000	0,52
		05-10-2018	20 900 000	0,53
	Axe Seine	01-06-2018	10 500 000	0,46
		01-07-2018	6 830 000	0,42
		02-08-2018	10 800 000	0,39
		07-09-2018	10 700 000	0,49
		05-10-2018	19 900 000	0,38

Jean-Yves Péroudou

**Enseignement qualitatif général (2018).** PSN bénéficie d'une notoriété numérique environ : 2 fois supérieure à celle de « vallée de la Seine » ; 3 fois supérieure à celle de l' « axe Seine ». Cet enseignement confirme l'analyse (11-2014) d'Ernst&Young (Mission. Renforcement de l'attractivité internationale de la vallée de la Seine : 48) : « la marque "Paris Seine Normandie" représente déjà un fort capital notoriété. »

### A7.3-Tableau. Appréciation qualitative de la notoriété de sites.

Interrogations (wikipedia. 26/07/2018) sur :	Orientation vers les sites de : (résultats. ~)
1-'Seine axis'	■ Français : Seine ; Seine maritime, Seine St Denis ; Ile de France ■ Anglais : Rouen ; Paris ; Le Havre ; Haropa
2-'Economic development of Seine valley'	■ Haropa ; AURH ; Normandy avenue ; APUR ; Réinventer la Seine ; Caux Seine Développement ; IAU-IDF ; Parc naturel des boucles de la Seine ; Espon (2012. C. Ducret) ; Etc.
3-'Economic development of Paris-Seine-Normandie'	■ ~ idem 2, avec en plus (par exception) : CCI-Paris-IDF (2013) ; CCI.baseéco-normandie (2015) ; EMN ; Etc.
4-'Economic development of Seine axis'	■ ~ idem 2, avec en plus (par exception) : OCDE (Merck. 2012) ; Réinventer la Seine (article d'une journaliste anglaise) ; Etc.
■ ENSEIGNEMENTS QUALITATIFS GENERAUX. (à poursuivre. 1 seul carottage) : ● Des informations dispersées. ● Pas de redirection vers les sites : « realstate » d'Haropa, ni le centre de ressources (vds.fr). ● « Réinventer la Seine » a bénéficié d'une attention numérique. ● ABSENCE DE VISIBILITE NUMERIQUE GLOBALE (redirection vers un article encyclopédique ou vers un site dédié). Jean-Yves Pérodou	

### A7.4-Tableau. Notoriété de notions géographiques. 9 carottages/notion. 09/2016-10/2018

INTERROGATION GOOGLE SUR :	RUBRIQUES STATISTIQUES	RESULTATS
<b>VILLE MONDE</b> ■ Notion à notoriété la plus forte (très largement), y compris devant métropole.	■ Valeur MAXimale ■ Valeur MINimale ■ Quartile (3) → 75% < à → (ou25% > à →)	410 000 000 21 000 000 336 000 000
<b>VILLE MONDIALE</b>	■ Valeur MAXimale ■ Valeur MINimale ■ Quartile (3) → 75% < à → (ou25% > à →)	149 000 000 7 980 000 60 000 000
<b>VILLE GLOBALE</b>	■ Valeur MAXimale ■ Valeur MINimale ■ Quartile (3) → 75% < à → (ou25% > à →)	48 800 000 5 430 000 34 800 000
<b>METROPOLE</b>	■ Valeur MAXimale ■ Valeur MINimale ■ Quartile (3) → 75% < à → (ou25% > à →)	72 100 000 8 820 000 24 500 000
<b>MEGALOPOLE</b>	■ Valeur MAXimale ■ Valeur MINimale ■ Quartile (3) → 75% < à → (ou25% > à →)	435 000 232 000 429 000
<b>ARCHIPEL MEGALOPOLITAIN MONDIAL (AMM)</b> ■ Notion à notoriété numérique confidentielle	■ Valeur MAXimale ■ Valeur MINimale ■ Quartile (3) → 75% < à → (ou25% > à →)	35 500 4 460 5 320

Jean-Yves Pérodou

#### A7.5-Tableau. notoriété du concept d'incertitude. Synthèse sur 31 carottages

MOTEUR Google	RUBRIQUES STATISTIQUE	RESULTATS
<b>Interrogations</b> <b>Du 27/11/2017</b> <b>Au 05/10/2018</b> <b>Sur : INCERTITUDE</b>	Valeur <b>MAX</b> imale	<b>72 500 000</b>
	Valeur <b>MIN</b> imale	<b>3 680 000</b>
	Moyenne arithmétique	11 334 839
	Ecart moyen	8 991 009
	Ecart type	15 750 432
	Médiane	7 480 000
	Quartile (3) → 25% > à →	7 740 000
<i>Jean-Yves Péroudou.</i>		

**INCERTITUDE. Elément de définition proposé par Google.** *En Sciences, en métrologie (physique, chimie, biologie médicale, électronique...), l'incertitude désigne, d'après Vold, la marge d'« imprécision » sur la valeur de la mesure d'une grandeur physique ou, d'après le VIM, la dispersion des valeurs qui pourraient raisonnablement être attribuées à une grandeur.*

**INCERTITUDE. Elément de définition proposé par A. Orléan commentant l'introduction de l'incertitude par Keynes.** *« L'incertitude est ce qui est propre à la relation au futur lointain, à savoir une situation dans laquelle la part des connaissances objectives s'amoinde au point de se réduire à presque rien : « A parler franc, on doit avouer que, pour estimer dix ans ou même cinq ans à l'avance [...] les données dont on dispose se réduisent à bien peu de choses, parfois à rien » ( ibid. , page 162)*

**CERTITUDE. Elément de définition proposé par Google.** *Sentiment qu'on a de la réalité d'un fait, de la vérité d'une idée. Elle anime cette thèse.*



## A8-TRADUCTIONS

### A8.1-Extrait. Hagler Y. Defining U.S. Megaregions, America 2050. 11/2009. 8p.

Hagler Yoav (Associate planner)– 11-2009	Traduction libre
<p>« This initial interest in nationalizing the megaregion concept [...] was heavily influenced by the European Spatial Development Perspective (ESDP). The primary motivation for this attempt was the Super Cities of Europe and Asia that were being identified and seen as the new competitive unit of the global economy (Penn 2004). [...]. Investments were being made in infrastructure that would make these regions more competitive in the global market place. These regions, consisting of “networked cities” span national borders within the EU, and were being used as a framework to plan for growth, environmental protection, and economic development. »</p>	<p>Cet intérêt initial pour l'appropriation national du concept de méga-région [...] a été fortement influencé par le schéma de développement de l'espace européen (ESDP). <b>La principale motivation pour cette entreprise provient de l'identification des Super villes d'Europe et d'Asie appréhendées comme les nouvelles unités concurrentielles de l'économie globale (Penn 2004).</b> [...]. Des investissements en infrastructure étaient en cours pour rendre ces régions plus compétitives sur le marché mondial. Ces régions, formées de villes en réseau enjambent les frontières nationales à l'intérieur de l'Union, sont utilisées comme cadre pour planifier la croissance, la protection de l'environnement, et le développement économique.</p>

### A8.2-Extrait (1/2). Complexité de gouvernance. Une illustration.

<b>S. McNeil-M. Oswald-D. Ames « A Case Study of the BOSWASH Transportation Corridor: Observations Based on Historical Analyses ».</b> A working paper submitted to the <b>University of Delaware University Transportation Center (UD-UTC). July 2010</b>	
Texte original	Traduction libre.
<p>« A major conflict in megapolitan planning is the development of functional boundaries that must overlay an extensively fragmented political landscape making system-wide transportation planning virtually impossible. [...] Despite demonstrable economic dependencies between cities and/or counties in the Megalopolis corridor, planning at that scale has yet to be successfully organized. [...] Recently, however, as the I-95 corridor becomes increasingly congested and state DOT's (Department of Transportation agencies) find themselves overwhelmed with the costs of maintenance and new construction, some geographers and urban planners are returning to [...] transportation corridor concept, with the intention of adapting in response to today's concern of a growing infrastructure crisis. [...], little systematic planning occurs in the corridor. Warren and Beauchamp (2009) identified 89 agencies with interests in the corridor. These 89 agencies range from state DOT's to authorities, each focused on some element of the corridor. »</p>	<p>Un <b>conflit majeur</b> dans l'aménagement mégapolitain est le <b>développement de limites fonctionnelles</b> qui doivent se superposer à un <b>paysage politique</b> largement fragmenté, rendant pratiquement <b>impossible la planification des transports</b> dans l'ensemble du système. [...] <b>Malgré des dépendances économiques démontrables entre les villes et / ou les comtés dans le corridor Megalopolis, l'aménagement à cette échelle n'a pas encore été organisée avec succès.</b> [...]. Récemment, cependant, <b>alors que le corridor I-95 devient de plus en plus encombré et que les DOT (ministère des Transports) se trouvent submergés par les coûts d'entretien et de construction neuve, certains géographes et urbanistes reviennent au concept de corridor de transport [...]</b> avec l'intention d'adapter une réponse à la <b>préoccupation actuelle d'une crise croissante de l'infrastructure.</b> [...] <b>peu de planification systématique sont mises en œuvre dans le corridor.</b> Warren et Beauchamp (2009) ont identifié 89 agences y ayant des intérêts. Ces 89 agences vont depuis les DOT de l'État aux autorités, chacune axée sur quelque élément du corridor.</p>
<p>[...] suppression des lignes se référant à J. Gottmann .</p>	

### A8.3-Extrait (2/2). Complexité de gouvernance. Une illustration (Cf. référence précédente).

Université du Delaware	Traduction libre
<p>« <i>Though the region is proving unmanageable and unsustainable, the value of the resources found in Northeast corridor is too great to be given up on. Rather, continued research in how best to manage this complex corridor is vitally needed.</i> »</p>	<p>Bien que la région s'avère ingérable et insoutenable, la valeur des ressources trouvées dans le corridor nord-est est trop grande pour être abandonnée. Au contraire, <b>la poursuite de la recherche sur la meilleure façon de gérer ce corridor complexe est absolument nécessaire.</b></p>

### A8.4-Analyse (1/3) de : I. Georg, T. Blaschke, H. Taubenböck (2016). Objectifs poursuivis.

Analyse de l'Université de Salzburg (2016)	Traduction libre
<p>« • <i>to bring clarity to the plethora of concepts (functional, physical or process-based) which are often used synonymously, • to reduce the complexity and multidimensionality of these concepts to a clearly identifiable and delimitable form from a physical perspective, • to produce a schematic spatial juxtaposition of concepts for large urban areas, and • to provide a result which is applicable on a global scale, not limited to case studies and which can be verified using one consistent global dataset without ancillary data.</i> »</p>	<p><b>Clarifier la pléthore de concepts</b> (Fonctionnel. Physique. Basé sur les processus) <b>souvent utilisés comme des synonymes.</b> Réduire leur complexité et multidimensionnalité à une forme identifiable et délimitable à partir d'une perspective physique. Produire une juxtaposition spatiale schématique des concepts des grandes aires urbaines, et. <b>Fournir un résultat applicable sur une échelle globale, non limité à des études de cas et qui peut être vérifié</b> en utilisant un ensemble global cohérent de données, sans besoin de données additionnelles, auxiliaires.</p>

### A8.5-Université de Salzburg (2/3).Décrire (spatial).Comprendre (éco., population, activités.)

Georg-Blaschke-Taubenböck (2016)	Traduction libre
<p>« <i>While we are aware that functional issues are significant as well, we argue that the spatial dimension is the only measure which can be observed globally, consistently and temporally. It can thus provide valuable information on the shape of urban areas as well as changes in this shape at different points in time, however we acknowledge that in order to understand dynamics and trends of large urban areas, other dimensions such as economic, population, etc. data are required: spatial patterns help to describe urban areas but they cannot explain them.</i> »</p>	<p>Même si nous sommes conscients que les problèmes fonctionnels sont également importants, <b>nous affirmons que la dimension spatiale est la seule mesure pouvant être observée de manière globale, constante et temporelle.</b> Elle peut donc fournir des informations précieuses sur la forme des zones urbaines ainsi que sur les modifications de cette forme. Cependant à différents moments <b>nous reconnaissons que pour comprendre les dynamiques et les tendances des grandes zones urbaines, il est nécessaires de disposer de données telles que des données économiques, de la population, etc.</b> les <b>schémas spatiaux aident à décrire les zones urbaines mais ne peuvent les expliquer.</b></p>

### A8.6-Université de Salzburg (3/3). Analyse 2016. Conclusions.

Conclusions de l'analyse de Salzburg	Traduction libre
<p>« We conclude that there are two major problems which hinder a widely agreed nomenclature. Firstly, since most concepts disregard a clear scale definition, meaningful upper and lower bounds of scales are typically missing. [...] This leads to a second conclusion: The interoperability is hampered by a lack of a commonly agreed ontology of urban areas. Commonly agreed land cover classes, taxonomies like for species and clear standards are needed. [...] Therefore, many of the concepts reviewed in this article that have their origins in planning or social sciences may continue to lack interoperability and transferability as long as a common ontology-vulgo: a meta-language-is not achieved. »</p>	<p>Nous concluons qu'il existe <b>deux problèmes majeurs</b> qui empêchent une nomenclature largement acceptée. Premièrement comme la plupart des concepts ne tiennent pas compte <b>d'une définition d'échelle claire</b>, des limites supérieures ou inférieures d'échelle font complètement défaut. Cela conduit à une deuxième conclusion. <b>L'interopérabilité est compromise par l'absence d'une ontologie des zones urbaines</b> convenue d'un commun accord. <b>Il est nécessaire de définir des classes de couverture terrestre, des taxonomies similaires à celles des espèces et des normes claires.</b> Par conséquent, bon nombre de concepts examinés dans le présent article qui ont leur origine en aménagement ou en sciences sociales <b>peuvent continuer de manquer d'interopérabilité et de transférabilité</b> tant qu'une ontologie commune, un méta langage ne sont pas définis.</p>

### A8.7-Extrait. Texte de P. Krugman. Association des géographes américains (16/04/2010).

Krugman

The new economic geography, now middle-aged.	Traduction libre
<p>« Specialized suppliers and thick labor markets for special skills are still factors; but information spillover, entrepreneurial chains of influence, and so on bulk larger. This doesn't pose any problem in principle for economic analysis, but it does make it hard to hold to the no-dormitive-properties principle. The new economic geography style, its focus on tangible forces, seems less and less applicable to the actual location patterns of advanced economies. »</p>	<p>Des fournisseurs spécialisés et de denses marchés du travail pour des compétences particulières sont encore des facteurs ; <b>mais les retombées de l'information, les chaînes d'influence entrepreneuriales, et ainsi de suite, sont de plus en plus importantes.</b> Cela ne pose en principe aucun problème pour l'analyse économique, mais il est difficile de s'en tenir au principe des propriétés <i>excitantes</i> (???)<b>. Le nouveau style de la géographie économique, axé sur les forces tangibles, semble de moins en moins applicable aux modèles de localisation actuels des économies avancées.</b></p>

### A8.8-Analyse (01/2019) de Graham Lisa. Cushman & Wakefield.

Graham

Rising transport costs ( : 5)	Traduction libre
<p>« Increasingly sophisticated government sponsored tracking and measurement systems will become the norm across Europe. Such systems will increasingly oblige companies to disclose all types of emissions, such as CO2, nitrogen oxide, and noise that they produce along with congestion charges and other tolls that are already in place in many of Europe's densely populated cities. New costs associated with negative environmental impacts will be allocated to users and therefore, will need to be factored into overall transport costs. »</p>	<p>Des systèmes de suivi et de mesure de plus en plus sophistiqués soutenus par les Etats deviendront la norme en Europe. De tels systèmes <b>obligeront de plus en plus les entreprises à divulguer tous les types d'émissions</b>, telles que le CO2, les oxydes d'azote et le bruit qu'elles produisent, ainsi que les redevances d'encombrement et d'autres péages déjà en place dans de nombreuses villes densément peuplées d'Europe. Les nouveaux coûts associés aux impacts environnementaux négatifs seront alloués aux utilisateurs et devront par conséquent être pris en compte dans les coûts de transport globaux.</p>

## A8.9-Corridor. Approche 2017 de Jean-Paul Rodrigue.

Rodrigue

J-P Rodrigue 2017	Traduction libre
<p>« A linear orientation of transport routes and flows connecting important locations that acts as origins, destinations or points of transshipment. Corridors are multi-scalar entities depending on what types of flows is being investigated. Thus, they can be composed of streets, highways, transit routes, rail lines, maritime lines, or air paths. »</p>	<p>Une orientation linéaire des itinéraires et flux de transport reliant d'importants lieux qui servent d'origines, de destinations, ou de lieux de transbordement. <b>Les corridors sont des entités multiscalaires en dépendance des types de flux étudiés.</b> Ainsi, ils peuvent être composés de rues, d'autoroutes, d'itinéraires de transit, de lignes ferroviaires, de lignes maritimes, ou de voies aériennes.</p>
<p><b>Transport corridors.</b>  <b>The spatial structure of corridors.</b>  <i>Transport corridors are considered to be the backbones of transportation networks, linking major centers of articulation (e.g. gateways and hubs) and facing a convergence of freight and Passengers flows.</i>            [...]</p> <p><b>Formal corridors.</b> <i>These tend to be constructs trying to expand the planning and investment framework of public and private actors along them. On many occasions a form of governance, or at least a forum, has been set in place to address some of its challenges.</i></p> <p><b>Functionnal corridors.</b> <i>These represent an existing structure of flows along some infrastructure. The corridor is thus an operationnal reality.</i></p> <p><i>The most structured corridors are obviously those that combine formal and functional characteristics.</i></p> <p>[...]</p> <p><i>Being fundamentally a spatial notion, transport corridors are observable throughout the entire spectrum of geographic scales [...]</i></p> <p><b>As such, corridors are a fundamental structure shaping economic development.</b></p>	<p><b>Les corridors de transport.</b>  <b>La structure spatiale des corridors.</b>            Les corridors de transport sont considérés comme les <b>épinés dorsales</b> des réseaux de transport, reliant les principaux centres d'articulation (par exemple les <i>gateways</i> et les <i>hubs</i>), faisant face à une convergence des flux de fret et de passagers.            [...]</p> <p><b>Corridors formels.</b> Ils tendent à être des constructions essayant d'élargir le cadre de planification et d'investissement des acteurs publics et privés. À de nombreuses reprises, <b>une forme de gouvernance</b>, ou du moins un forum, <b>a été mis en place</b> pour relever certains de ses défis.</p> <p><b>Corridors fonctionnels.</b> Ceux-ci représentent une <b>structure existante</b> de flux le long de certaines infrastructures. Le couloir est alors une <b>réalité opérationnelle</b>.</p> <p>Les corridors les plus structurés sont évidemment ceux qui combinent des caractéristiques formelles et fonctionnelles.            [...]</p> <p>Étant fondamentalement une notion spatiale, les corridors de transport sont observables sur tout le spectre des échelles géographiques [...]</p> <p><b>En tant que tels, les corridors sont une structure fondamentale qui façonne le développement économique.</b></p>

## **A9-DOCUMENT PREPARATOIRE AUX ENTRETIENS.**

### **Méthode de travail.**

- Préalablement à l'entretien communication par Internet d'un texte sur 1 ou 2 pages présentant la thèse, la démarche, les thèmes de l'entretien.
- Post-entretien, communication des notes, présentées selon la trame communiquée préalablement, éventuellement accompagnées de documents complémentaires (extraits : de la thèse, de sources documentaires) en appuie du raisonnement développé.
- Mises à jour, corrections (ou pas) des notes selon les retours.

### **Le document support.**

- L'architecture de la trame est restée identique depuis le début des entretiens échelonnés sur 2 ans.
- La présentation de la thèse s'est enrichie au fil de l'avancement de la thèse et des réactions recueillies.
- Les orientations de discussion sont contextualisées, adaptées à chaque entretien.
- Le support ci-après est une illustration accompagnée de 3 exemples d'orientations de discussions.

### **Les entretiens.**

- 11 entretiens accordés (volume 1 : liste des entretiens). Ils sont répartis en 3 familles. Les entretiens avec des géographes (4), ceux avec des personnalités politiques (4), enfin ceux avec des représentants des secteurs économiques (2).
- 16 demandes d'entretien restées sans réponse : géographes (6) ; économistes (5) ; politiques (2) ; architecte-urbaniste (1) ; expert des relations internationales (1) ; dirigeant d'une organisation française européenne (1).
- Echanges non comptabilisés, malgré leurs apports, sortant d'un cadre entretien : D. Pumain (Le Havre, 2019), R. Brunet (Internet, 2018.)

Jean-Yves PERODOU LE HAVRE - NORMANDIE <a href="mailto: jy.perodou@wanadoo.fr">jy.perodou@wanadoo.fr</a>	« Paris-Seine-Normandie, espace géographique dans les mouvements du Monde et les enjeux du temps ? »	Prénom NOM. Titre Adresse Internet
--	--	---------------------------------------

## A9.1-ARCHITECTURE DU DOCUMENT PREPARATOIRE AUX ENTRETIENS

### 1. PRESENTATION GENERALE DE LA THESE.

■ L'intensité des polarisations transforme l'occupation : de l'espace, des territoires. Mondialisation-globalisation, transitions, généralisent les mouvements vers : Ville [Monde. Globale. Mondiale]-(*territorialisation*) ; l'émergence d'Espaces Economiques Etendus (EEE)-(*spatialisation*). ~ 40 à 50 sont identifiés (*J-P Rodrigue*), dont 1 douzaine en Europe. Ils concentrent les pouvoirs ; polarisent les activités ; acquièrent une valeur Géo [Politique. Economique] ; sont des espaces d'influences. L'enjeu de leur attractivité dépend de leur visibilité, de leur *soft power*. Nommés Méga-Région (MR) aux U-S-A (*RPA-Florida*), ils résultent d'une dynamique géostratégique ou intelligence du mouvement (*décision politique de recherche d'un positionnement mondial*). L'Europe a développé ses cœurs économiques, résultats d'une intelligence du temps. La France initialise (2009-2012 ; CGDVS) son positionnement avec PSN. Elle poursuit avec la DIDVS (2013), le schéma stratégique (2015), la mission de préfiguration (2019) de la « motorisation » de l'économie des flux de la Vallée.

■ **Hypothèse de recherche.** *La généralisation des polarisations, donne naissance à de grands ensembles économiques, incite à leur trouver une forme nationale, intégrant une somme d'enjeux globaux (Environnement. Modèle économique. Etc.).* Articulation de la recherche sur 2 questions.

▶ **Question n°1.** « *En quoi les dynamiques de PSN comme territoire économique sont-elles en adéquation avec les mouvements observables de structuration d'EEE ?* »

▶ **Question n°2.** (*Étroitement associée à la première*). « *Quels champs de différenciations permettraient aux flux de marchandises-produits, dans la diversité de leurs expressions, de contribuer à accroître le potentiel d'attractivité d'un territoire comme PSN ?* »

---

### 2. SENS DE MA DEMANDE D'ENTRETIEN.

■ Les motivations de la demande ont varié selon l'avancement de la thèse, sont personnalisées selon les profils. Exemples « pour solidifier mon approche. » ; « J'affine la thèse » ; « En phase de "confrontation au réel" je cherche à affiner mes hypothèses »

---

### 3. RESUME DE MA DEMARCHE.

▶ **Identification** d'enseignements généraux par observations et analyses des ensembles asiatiques, des méga-régions américaines, des grands pôles européens : support politique incontournable ; dynamique portée par un noyau ; articulation hors création d'un échelon ; pas de personnalité juridique du Tout (exception : Grande Région Saar-Lor-Lux. Orientations : action, appropriation) ; incitation officielle vers des coopérations transterritoriales par le

développement des coopérations entre « gouvernements » territoriaux ; question clé des Géo (Politiques. Economiques) locales (jeu des acteurs) ; etc.

- ▶ **Rapprochements** avec PSN.
- ▶ **Prolongement** par des perspectives.

---

§ utilisé en début de démarche de demande d'entretien.

**3. POURQUOI PRIVILEGIER L'ENTRETIEN COMPARATIVEMENT A L'ENQUETE ?** ■ 2 raisons en lien direct avec les 2 hypothèses. La 1ère signifierait une étendue d'investigations (*Trame dégrossie en 2012*) auprès de dirigeants politiques et économiques, hors de portée de la thèse (*Délai. Moyen*). Quant à la 2<sup>ème</sup>, les dirigeants et responsables directement concernés par les problématiques de flux sont saturés d'enquêtes. Le jeu de questions-réponses ci-dessous illustre mon souhait de me confronter à d'autres approches. Il n'épuise pas le sujet.

---

**4. ORGANISATION DE L'ENTRETIEN. INTRODUCTION.**

▶ **QUEL EST LE TRAITEMENT DE CET ENTRETIEN DANS LA THESE ?**

Afin : de respecter la pensée des personnalités, personnes qui m'accordent un moment d'échanges ; d'éviter les éventuelles maladroites de la transcription écrite, je ne formule aucune référence nominative, ni aux entretiens, ni aux pensées exprimées. En revanche, ces personnalités, personnes sont présentes dans les remerciements (*Liste des entretiens accordés*). Si pour la thèse (l'équipe d'encadrement me le demande) je dois argumenter un point issu des entretiens il sera complètement banalisé (hors référence à une organisation, à une date.) sauf accord de l'organisation rencontrée.

▶ **COMMENT SUIS-JE ARRIVE A CE TRAVAIL DE RECHERCHE ?**

- ▶ **Présentation générale.** Familiarisation (2009/2012.) Thèse.
- ▶ **Présentation de l'équipe d'encadrement** (B. Lecoquierre, E. Sanlaville, A. Serry).

---

**A9.2-ORIENTATIONS DE DISCUSSIONS. EXEMPLE N°1**

**COMMENT PERCEVEZ-VOUS A FIN 2019, SOIT ENVIRON 10 ANS APRES L'INITIALISATION DU DEVELOPPEMENT DE LA VALLEE DE LA SEINE, LES DYNAMIQUES DES GRANDS ACTEURS DE LA VALLEE ?**

**Acteurs politiques** des échelons : Etat, Région, Départements, pôles métropolitains

**Acteurs économiques** (hors Haropa, mission en cours) : Réseaux consulaires, syndicats professionnels, organisations socioprofessionnelles, pôles de compétitivité

**Acteurs de la connaissance, du savoir** : Universités, laboratoires de recherches

- ▶ **PRINCIPAUX POINTS D'ECHANGES SUR CETTE ORIENTATION.**
- ▶ **CONCERNANT LE BASSIN PARISIEN.**
- ▶ **CONCERNANT le CPIER de LA DIDVS (LE FAIT VIVRE DEPUIS 2015)**
- ▶ **POST-REUNION : SUR FLUX ET LOGISTIQUE**
- ▶ **LE FUTUR DE COURT TERME.**
- ▶ **LA GOUVERNANCE DES PORTS EST UN POINT SERIEUX DE DISCUSSION.**
- ▶ **QUESTION JURIDIQUE D'IMPORTANCE POUR LA SUITE : 2IEME CONTRAT DE PLAN.**

► ECHANGES SUR L'IMPORTANCE D'UN INSTRUMENT DE STRUCTURE.

LA THESE PRESENTE LA GRANDE REGION SAAR-LOR-LUX COMME L'EXEMPLE EUROPEEN DES COOPERATIONS TRANS TERRITORIALES AVANCEES, DE SURCROIT TRANSFRONTALIERES. LES DYNAMIQUES DE CETTE CONSTRUCTION SONT RICHES D'ENSEIGNEMENTS POUR LA VDS. COMMENT APPREHENDEZ-VOUS CE PARALLELE ?

**Enseignements :** grande proximité avec la Commission ; définition d'une stratégie préalable ; application de 2 concepts d'origine allemande (*vertragsraum* ou espace institutionnel, *mandatraum* ou espace du mandat) ; instrument de structure (5 personnes) pour préparer les actions, suivre l'avancement des projets ; visibilité numérique multilingue (site Internet) ; appropriation par les populations (maison commune) ; et surtout le temps, la durée des différentes phases.

► ELEMENTS DE LA DISCUSSION

LA THESE SE TERMINE PAR UN DEVELOPPEMENT SUGGERANT UNE MISE EN APPLICATION DE L'EVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE (RELANCE DE 2014 A 2017) DU PROJET GLOBAL, DONC DE SES PROJETS CONSTITUTIFS EN INTERRELATION, DU DEVELOPPEMENT DE LA VALLEE AFIN D'UNE PART DE FACILITER LA RECEPTIVITE ET L'INSTRUCTION DE LA COMMISSION (LABELLISATION ESE) ET D'AUTRE PART DE DEVELOPPER UNE METHODE D'AMENAGEMENT D'UN TERRITOIRE A CETTE ECHELLE. COMMENT PERCEVEZ-VOUS CETTE APPROCHE ?

In fine valoriser le rayonnement, l'attractivité, du Grand Paris, de la Vallée (et par là de la France) par la production d'un modèle d'organisation de l'espace (*soft power*).

► ELEMENTS DE LA DISCUSSION

---

### A9.3-ORIENTATIONS DE L'ENTRETIEN. EXEMPLE N°2.

CONCERNANT L'ORGANISATION MONDIALE SUR DE GRANDS ENSEMBLES ECONOMIQUES ET DE VIE (OU MEGA-REGION, SELON LA NOTION MONDIALEMENT UTILISEE). (*La thèse considère que PSN en fait partie.*)

01 ► Comment « *nom organisation* » appréhende-t-il ces ensembles (~ 40-50 mondialement identifiés) qui dessinent une forme mondiale d'organisation spatiale et économique multipolaire ? *[En quelque sorte une forme d'organisation spatiale économique et de vie sur une échelle supérieure à celle de la ville.]*

02 ► Comment « *nom organisation* » appréhende-t-il la formation de ces unités territoriales polycentriques (hors structuration juridictionnelle - à ce jour) d'échelle inhabituelle (en France) ? *[Comme un changement d'échelle à impacts (territoires, opérateurs) sur l'organisation des flux de marchandises-produits ? Comme l'émergence d'une surcouche numérique, d'un système de systèmes hétérogènes, devant composer avec une diversité d'acteurs (publics/privés ; grands/petits) et les enjeux globaux associés aux flux ? Autre appréhension ? ]*

CONCERNANT LA PERCEPTION EN 2019 (10 ANS APRES) DU DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE DE LA VALLEE.

03 ► Après l'intense mobilisation de la société, de ses acteurs politiques, économiques, socio-économiques, de la connaissance en 2009-2012, **qu'est devenu le thème du développement de la Vallée chez les autorités politiques, les dirigeants-responsables d'entreprises logistiques ?** *[Est-il toujours présent dans les esprits ? Est-il perçu comme « secondaire » (autres priorités compte tenu des progrès réalisés ou concentration sur « aujourd'hui ») ? Est-il considéré comme incontournable*

*(une question de survie) sur les échelles de la Vallée, de ses territoires, de ses acteurs pour solidifier le système socioéconomique de PSN dans un temps d'instabilités, de profondes transformations) ?]*

**04 ► Pour « nom organisation », l'échelle de l'axe Seine (ÎdF, Normandie, 01/2019) offre-t-elle un cadre pour favoriser l'initialisation d'actions d'Innovation à cette échelle ?** (point de repère : Quintiq et *European Gateway Services*.)

#### CONCERNANT LE « FONCTIONNEMENT » DE LA VALLEE.

**05 ► Existe-t-il un fonctionnement spécifique à la Vallée ?**

**06 ► La « spécificité logistique » de la Vallée ne réside-t-elle pas dans l'approche globale des questions logistiques** (expressions : aux extrémités, sur les éléments constitutifs de l'architecture des flux, sur les enjeux globaux) ?

**07 ► Les enjeux globaux associés aux flux de la Vallée, peu ou pas traduits** (au territoire, au mouvement, au produit) **dans les logiciels spécialisés sur les flux, représentent-ils selon « nom organisation » un champ à investiguer ?** (point de repère : impact de l'émergence d'une harmonisation du calcul des émissions de CO2 dans le fret sur l'attractivité de la Vallée et de ses territoires.)

#### CONCERNANT LES POSITIONNEMENTS DE « nom organisation » PAR RAPPORT AUX ECHELLES D'APPREHENSION DE PSN (*Echelles : locale – ÎdF, Normandie ; nationale ; européenne*).

**08 ► Les flux, à échelle de la Vallée, sont appréhendés sur une double échelle, locale (PSN) et européenne (PSN : l'un des cœurs économiques.) Approche constitutive de la construction de PSN. Cette approche est-elle partagée par « nom organisation », par ses membres ?**

**09 ► Si cette approche est partagée, comment se manifeste-t-elle dans « nom organisation » ?**

**10 ► Même si la Vallée est positionnée à l'extrémité ouest-Europe, comment « nom organisation », ses membres apprécient-ils la dimension terrestre du projet OBOR-BRI ?**

#### CONCERNANT LE ROLE DES FLUX DANS LA CONSTRUCTION DE PSN (HYPOTHESE DE LA THESE).

Les flux peuvent être, à échelle de la Vallée, un vecteur d'attractivité (*un modèle d'architecture de flux par : le développement du corridor ; le développement durable (économie circulaire) favorable à l'économie locale ; la contribution à la réduction des externalités ; l'utilisation de méthodes et d'outils numériques*) et de différenciation (*par rapport au compétiteur de proximité*). Ces orientations, à impacts économiques, sont très présentes dans la société, de plus en plus chez les dirigeants économiques.

**11 ► Comment « nom organisation », ses membres reçoivent-ils cette approche ?**

**12 ► Quel(s) regard(s) porte « nom organisation », sur le développement généralisé de grands centres Logistique (XXL) ?** (convient-il d'imaginer une architecture de centres XXL à l'échelle de la Vallée qui pourrait justifier une recherche appliquée d'utilisation d'outils de modélisation-simulation ?)

**013** ► La régionalisation de l'économie modifie l'équilibre entre flux d'approvisionnement lointains (*échanges internationaux toujours nécessaires*) et flux d'approvisionnement locaux, régionaux. **Compte-tenu de l'importance économique pour la Vallée des secteurs concernés, cette question (au territoire ; au secteur d'activité ; à la famille de produits ; voire au produit) pour « nom organisation » et ses membres, représente-t-elle une orientation d'actions vers ses membres (par typologie de produits, études, analyses, business intelligence, etc.) ?**

**014** ► « nom organisation » et ses membres identifient-ils les questions du développement durable, de réduction significative des externalités, comme des facteurs d'attractivité d'activités ?

**015** ► La construction d'une notoriété flux de l'axe Seine articulée sur « *green valley* » représente-t-elle un élément différenciateur favorable à son développement ?

**016** ► Devant les foisonnements technologiques les agents économiques peuvent y perdre leur latin. **Comment cette question est-elle traitée ?**

**017** ► L'existence-reconnaissance des grands ensembles passe par leur visibilité numérique (*encyclopédique, site propre, etc.*) **Selon « nom organisation », des actions pourraient-elles contribuer à développer la dimension « existence numérique » de l'axe Seine ?**

**CONCERNANT L'ATTRACTIVITE EUROPEENNE, MONDIALE, D'UN « MODELE » DE FLUX ORGANISE A CETTE ECHELLE (HYPOTHESE DE LA THESE).**

Au niveau international, la notion de modèle (*de société, d'occupation de l'espace et des territoires, etc.*) est entrée dans la notion de puissance (*soft and smart power*). Paris-Seine-Normandie pourrait représenter une sorte de « modèle » (*capacité à rassembler des intérêts divergents, visibilité d'un schéma d'actions positionnées dans le temps long, méthode, etc.*)

**018** ► Comment « nom organisation » reçoit-elle cette appréhension qui positionne la Vallée - et ses acteurs - comme un *influenceur* ?

**019** ► Selon « nom organisation » ce positionnement *d'influenceur* (sur les flux) servirait-il l'attractivité de la vallée, son développement économique ?

**020** ► Quelles pourraient être, selon « nom organisation », les pistes de différenciations pour renforcer l'attractivité de PSN ? (*Intensification des concurrences d'attractivité*).

**CONCERNANT L'APPROCHE DE « nom organisation » DANS LA CONSTRUCTION DE PSN.**

**021** ► Quelles seraient les attentes de « nom organisation » et de ses membres sur le thème du développement xxxx de la Vallée?

**022** ► La perception de l'axe Seine, donc les attentes, est-elle variable selon les secteurs d'activités économiques des membres de « nom organisation » (typologies : activités, flux) ?

**023** ► Quelles sont les orientations xxxx de l'axe Seine qui retiennent le plus l'attention de « nom organisation » et de ses membres ?

024 ► 10 ans après, compte tenu des initiatives, progrès, modifications intervenues depuis lors, **conviendrait-il d'initialiser une mise à jour** (sorte de monographies technico-socio-économiques par type de flux, de secteurs d'activité) **des travaux de 2009-2012 ?**

---

#### **A9.4-ORIENTATIONS DE L'ENTRETIEN. EXEMPLE N°3.**

##### **6.APPROCHE GENERATRICE DE QUESTIONNEMENTS.**

###### **■6.1.INTERROGATIONS GENERALES.**

■**Vos appréciations :** Dynamique du 21<sup>e</sup> s? Généralisation? Déploiement? Rapidité d'évolution? Orientations des formes (*Spatiale? Territoriale? Corridor?*)

■**Visibilité des ensembles,** 40-50 E.E.E. : une forme mondiale d'organisation multipolaire économique? Analyses sur ce changement d'échelle?

■**Enjeu.** Attractivité (*Concurrence. Compétition*) : Visibilité via le net (*contenu à sens*)?

■**Orientations de différenciations** (*mimétisme d'attractivité*) : le soft power de la qualité (*Vie. Environnement. Eco. connaissance. Etc.*)? Leader dans les transitions (*flux : diminution des externalités négatives*)?

■**Globalement structuration territoriale sur échelle supérieure.** Liens entre territoire et modélisation. ■ ■ Eléments structurels (fixes) : architecture d'émetteurs-récepteurs (*Ville. Pôles. Centres Indus-Log. Etc.*) ■ ■ Dynamiques : flux (*Mobilité. Fret*). ■ ■ Liens (fixes) (*infrastructures*). ■ ■ Pressions (dynamiques)-Ex. : Affectation des vocations (*Activités. Rural. Naturel*) ; poids des pathologies flux (*externalités négatives*) et prévention. Comment recevez cette ligne, ce dessin? Quelle est votre approche?

■**POSITIONNEMENTS. DE L'E.U. :** de ses cœurs économiques (*dynamique historique des faits*) ; des G.E.C.T (*dynamique géostratégique*) ; des corridors? **DE LA FRANCE** (*P-S-N modifie-t-il le positionnement de Région métropolitaine étendue de Paris*)? Appréciation du dispositif de G.T.M. (*Articulation de territoires*)? G.T.M. : un modèle (*Dissolution d'enchevêtrements. Accords pour construire ensemble. Intérêts divergents, contradictoires*)? Gouvernance de la construction d'un ensemble : en dépendance du Politique ou du couple « Politique-Economique »? Crédibilité, efficacité passent-elles par son institutionnalisation? Cadre juridique pour la construction de l'ensemble : un facilitateur? Etc.■

###### **■6.2. INTERROGATIONS SECTORIELLES.**

■**LES FLUX DE MARCHANDISES DANS L'ESPACE EUROPEEN. ■ LA DIMENSION TERRESTRE DU PROJET O.B.O.R. (2013)** (*Continuité de travaux. UNECE ~2000*) **Approche :** impacts sérieux du déploiement E.U. d'O.B.O.R. (*Nœuds ferroviaires*) sur le développement économique régional (*Budget Cohésion 2021-2027 en baisse de 7%*). **Interrogations générales.** Comment imaginez-vous une régulation, un rapprochement entre les 2 stratégies de développement : utile? Conférence dédiée (*Instance de négociations. Priorités. Suivi. Etc.*)? Utilisation de la modélisation pour apprécier (*et suivre*) les impacts notamment pour la Normandie (*extrémité*)? Une DB de suivi des échanges? Etc.

■**L'ECONOMIE CIRCULAIRE. Approche :** généralisation : lente, inéluctable. Pour l'économie des flux : enchaînements de boucles-spirales impactant les échanges internationaux. En théorie : observation de décalages (*favorables à l'activité locale*) des flux d'approvisionnement. **Interrogations générales.** L'orientation : Relève-t-elle d'un futur lointain? Mise en œuvre dans certains pays? Fait-elle l'objet de recherches sur les impacts sur les échanges internationaux? Ces impacts (*Nombre de boucle. Vitesse. Décalages. Etc.*) : font-ils l'objet de recherches? En modélisation? Trop récent, difficilement appréhendable (*Besoin de statistiques*)? A initialiser au croisement de : territoire et secteur, famille de produits, produit? Etc.

▣ **THEORIES ET MODELES. Approche.** Classique : le réel est appréhendé par théories et expériences. Les modèles créent une 3<sup>ème</sup> voie d'appréhension du réel. → Tension (*Sc. dures-exactes* ⇔ *Modèles simples( ?)* Vs *SHS* ⇔ *Modèles complexes*). **Interrogations.** Utilisation de la modélisation : sur P-S-N ? En Normandie ? A développer ? Lien entre le concret géographique et la modélisation : le modèle (*Spatial. Territorial*) une voie d'appréhension du réel modifiant celle des géographes sur le concret ?

▣ **POINT DE VUE DE LA METHODE. Approche (Appréhension, description, interprétation de l'organisation de l'occupation des espaces et territoires du XXI<sup>e</sup> s. Place de la réponse structurante de P-S-N).** Recherche localisée, par ses explorations disciplinaires et méthodologiques, dans un espace de confluences (*normalité, complexité de la méthode en géographie*). Confluences réceptives aux questions : d'imbrication d'échelles ; de l'approche globale (*production d'un nouveau grand territoire*) ; des déclinaisons en systèmes et réseaux ; etc. **Interrogations.** Comment recevez-vous les 6 plans d'analyse d'Y. Lacoste ? E.E.E., P-S-N, G.T.M : des catégories spatiales ? E.E.E. : comme tel ? P-S-N : l'une des configurations possibles ? G.T.M. : traducteur entre concept et déclinaison applicative (dispositif de) ? L'abduction : angle d'analyse de la géographie ?

▣ **HORS ESPRIT DE PROVOCATION.** Comment recevez-vous l'expression : spatio-géo ? L'un et l'autre sont sérieux. **Signifiant :** a) un mouvement, celui de la réduction de l'espace au profit de celui habité, du territoire ; b) le positionnement des N.E.E.M., M.R., G.T.M., sur une échelle d'équilibres.

---

**Pied de page**

+ 33 (0)6 87 50 98 76 | [jy.perodou@wanadoo.fr](mailto:jy.perodou@wanadoo.fr) | Doctorant | IDEES Le Havre-CNRS 6266 | Secrétariat : 33 (0)2 32 74 41 35 | *p.n/n*

---

## A10-INDEX DES AUTEURS ET PERSONNALITES CITES DANS LE VOLUME 2.

- A**  
Abraham, 140  
Ames, 149  
Attali, 133
- B**  
Bachar-Kernevez, 67  
Banos, 129  
Boiteux, 140  
Bourdin, 52  
Brennetot, 9, 19  
Brunet, 86, 153  
Bussi, 19
- C**  
Carter, 41  
Cathala, 100  
Cerdà, 113  
Claval, 91
- D**  
Dablanc-Frémont An.,  
67  
Daher-Hémar, 26, 27  
Deisting-Paumard, 67  
Démare, 127  
Ducret, 146  
Dupays, 116  
Dupuit, 140
- E**  
Echaudemaison, 63  
Evrard, 96, 97, 98
- F**  
Florida, 85, 87  
Fourneyron, 20
- G**  
Georg-Blaschke-  
Taubenböck, 150  
Gottmann, 41, 149  
Graham, 151  
Grumbach, 16, 17, 18,  
20, 25, 123  
Guermont, 19  
Guerrero-Proulhac, 67  
Gulden, 85, 87
- H**  
Hagler, 102, 149  
Hall, 85, 87
- I**  
Idrac, 140  
Ingellina, 67
- J**  
Jean, 77  
Juppé, 21
- K**  
Keynes, 147  
Krugman, 151
- L**  
Lahondère, 74  
Laure, 140
- Lauterfing, 57  
Lebègue, 140  
Lecoquierre, 155  
Lefetz, 51  
Levègue, 19  
Lévy-Lussault, 29  
Lozac'h, 100  
Lussault, 29
- M**  
Masson-Petiot, 67  
McNeil, 149  
Mellander, 85, 87  
Merck, 146  
Moncany de Saint-  
Aignan, 24  
Morin, 21  
Mykolenko, 9
- O**  
Olszak, 67  
Orléan, 147  
Oswald, 149
- P**  
Pain, 85, 87, 92  
Pécresse, 21  
Philippe, 19  
Philizot, 22  
Présidence N. Sarkozy,  
17  
Présidence F.  
Hollande, 19  
Présidence E. Macron,  
22  
Pumain, 153
- Q**  
Quiec, 77  
Quinet, 141
- R**  
Revet, 20  
Rodrigue, 76, 81, 84,  
106, 152, 154  
Ross, 109  
Rufenacht, 18, 33
- S**  
Sanders, 129  
Sanlaville, 155  
Savy, 20  
Serry, 9, 155  
Silem, 29, 63  
Simon, 137
- T**  
Taylor, 92  
Thil, 107
- V**  
Valero, 9  
Verdol, 18  
Vold, 147
- W**  
Woo, 109