



L'aéroport comme interface urbaine : le cas de la métropole parisienne

Jacques Grangé

Urbaniste Qualifié

Directeur de l'Aménagement de la Ville de Tremblay en France

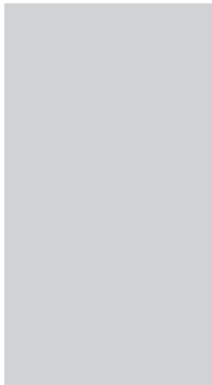
Vice-Président d'urbanistes des Territoires

Président d'Urbanistes en Ile de France

Union régionale du Conseil Français Des Urbanistes)

Courriel

grangej@wanadoo.fr



Résumé :

Les aires métropolitaines disposent d'une organisation polycentrique couplée avec un dispositif d'intermodalité. Dans ces espaces, les aéroports constituent des lieux spécifiques dont l'intermodalité est le facteur d'émergence de nouvelles fonctions économiques. Ils sont le cœur de territoires complexes dont l'arrimage à l'ensemble des territoires métropolitains est à organiser.

Mots clés

Métropoles, intermodalité, connectivité

Abstract

Metropolitan areas have a polycentric organization coupled with an intermodality system. In these areas, airports are specific



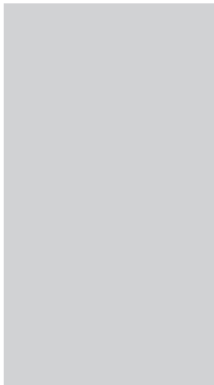


URBIA - L'AÉROPORT COMME INTERFACE URBAINE : LE CAS DE LA MÉTROPOLIS PARISIENNE

places for which intermodality is the key factor for the emergence of new economic functions. They are at the heart of complex areas whose anchoring to metropolitan areas is to be organized

Key-words

Metropolis , intermodality, connectivity_



Introduction

Le processus de métropolisation, l'évolution rapide des réseaux de transport, la diminution des freins de la distance, la diffusion de nouveaux réseaux de communication dessinent des schémas de mobilité de plus en plus complexes. L'organisation de l'espace urbain et les systèmes des flux urbains sont désormais intimement liés. On ne saurait penser la modernité métropolitaine sans une bonne accessibilité garantissant l'efficacité des déplacements et la connectivité entre les territoires et leurs échelles de fonctionnement.

De nombreux travaux se sont attachés à comprendre les formes émergentes de ces processus. Les régions métropolitaines européennes sont marquées par des processus d'étalement et de poly-nucléation toujours en devenir. Que ce soient des régions-capitales comme Londres et Paris ou alors des conurbations comme le Randstad Holland, voire même la Suisse comprise comme une seule entité urbaine, les multiples configurations de la multipolarité sont des signes de nouvelles mises en cohérence des localisations des activités et des systèmes de mobilité qui les relient. Parce qu'elles sont le support des flux de plus en plus intenses, les grandes infrastructures de transports de ces aires multipolaires ont des impacts qui ne sont pas limités aux mouvements des personnes, des biens et des informations, mais se font sentir jusque dans la localisation des activités et des résidences, le mélange ou la ségrégation des populations. C'est ce que montre l'analyse du cas parisien.

L'aire métropolitaine parisienne dispose d'une organisation polycentrique couplant des centralités anciennes et d'autres plus récentes, parfois encore émergentes ou potentielles, souvent placées sur les nœuds de réseaux de transport. Dans cet espace, l'aéroport constitue un lieu spécifique majeur dont l'intermodalité est désormais le facteur d'émergence de nouvelles fonctions économiques. Il est au cœur du fonctionnement d'un espace complexe dont l'arrimage à l'ensemble des territoires métropolitains est à organiser. Peut-être plus encore que les infrastructures de communication, ces polarités d'interface peuvent constituer des outils



d'urbanisme et d'aménagement régional puissants. Si l'aéroport Charles de Gaulle se retrouve comme d'autres grands aéroports européens (Francfort, Schiphol, etc.) en tête de réseau d'intermodalités aux échelles continentales et intercontinentales, il éprouve plus de difficultés à organiser les relations avec ses enveloppes spatiales de proximité. Multiplier les connexions et les interfaces c'est démultiplier la mobilité et irriguer le territoire. Il ne s'agit pas uniquement de relier les centralités mais d'emporter des territoires vers de nouvelles dynamiques, vers plus d'urbanité. Comment les dispositifs métropolitains de l'intermodalité peuvent-ils participer au renforcement du réseau local de centralités, à l'attractivité et à la qualité de l'espace métropolitain ? L'intermodalité peut-elle constituer un support de projets territoriaux innovateurs ?

La métropole parisienne : spécialisation fonctionnelle, polycentralité et infrastructures de transport

La métropole parisienne est issue de Paris et de sa croissance démographique, économique et spatiale. L'histoire s'est concrétisée dans la formation de territoires spécialisés, dans l'organisation de nombreuses infrastructures et par une succession de changements d'échelle et de densité croissante. Les noms des rues et des quartiers ou arrondissements parisiens (Les Halles, Bercy, Le Sentier, etc.) témoignent encore de l'ancienneté et des diverses époques de ces affectations socio-économiques. L'extension spatiale de l'agglomération a amené la création de nouveaux territoires industriels en bordure de l'agglomération souvent organisés autour d'entreprises motrices et leaders (Renault et l'automobile dans la vallée de la Seine, jusqu'au Havre ; Dassault et l'aviation militaire également dans cette même vallée). Cette extension géographique de l'agglomération a « redonné vie » à des sites historiques comme Versailles et Saint-Denis¹. Le Paris

1 Pour se repérer géographiquement voir carte Michelin N° 101- Du Périphérique à la Francilienne <http://www.michelin-boutique.com/guides-cartes/cartes-plans-atlas/france/cartes-departements/carte-banlieue-paris-2011-carte-zoom-n101-p-996.html?osCsid=b5cqhqv03uuhqk69vku3go94>



central et historique n'est pas le patrimoine des habitants de ses vingt arrondissements, mais le centre de l'agglomération multipolaire d'environ huit millions d'habitants (environ 10 millions si l'on tient compte des 396 communes de l'aire métropolitaine) vivante et ponctuée de tissus denses et plus ou moins continus, dialoguant avec la campagne ou des enclaves vertes préservées.

Dans ces développements spatiaux, une place importante doit être donnée aux moyens de communication. Les voies royales, centrées sur Paris ont été reliées par des tangentielles, comme la route de la Révolte qui reliait la place de Versailles à l'abbaye de Saint Denis où sont enterrés les rois de France, sans passer dans Paris dont on craignait les « émotions populaires ». Il en a été ensuite de même pour les chemins de fer, organisés avec « l'étoile de Legrand »², mais dont les lignes ont été reliées par la Petite Ceinture et ensuite la Grande Ceinture, sans compter les nombreuses jonctions qui croisaient et entremêlaient les lignes ferroviaires. Ainsi se sont créés des « nœuds d'échanges » qui ont facilité l'émergence de centralités péri-urbaines, qui continuent à jouer un rôle important dans la métropole parisienne, d'autant qu'elles ont parfois des fonctions administratives ou économiques importantes.

La « tertiarisation » de l'économie a renouvelé le tableau géographique, faisant apparaître de nouvelles spécialisations. C'est particulièrement vrai pour l'Ouest Parisien avec le décentrement du « Central Business District » vers la Défense, objet d'une construction étatique et d'un suivi politique aux plus hauts sommets de l'État. Mais cela ne se réduit pas à un seul lieu, on peut parler aussi de l'ensemble Boulogne-Billancourt et Issy les Moulineaux dans les activités de communication (Gilli, 2004).

Cette polarisation a été renforcée par les actions de politique urbaine. L'haussmannisation de Paris a été concomitante à l'annexion de communes de banlieue. Au siècle dernier, les Schémas Directeurs ont renforcé cette multipolarisation avec les Villes Nouvelles et les pôles restructurateurs de banlieue, en grande partie les chefs-lieux des nouveaux départements de l'Île de France créés

² http://fr.wikipedia.org/wiki/Baptiste_Alexis_Victor_Legrand



au milieu des années 1960 au même moment où était publié le Schéma Directeur et d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parisienne élaboré sous la direction de Paul Delouvrier. A cela, ont suivi les pôles d'excellence européens et les sites stratégiques. Cela donne maintenant un tableau très composite de cette multi-polarisation (Beckouche, 1999).

Cette période est aussi celle du « tout automobile » (Flonneau, 2005) qui a vu la réalisation d'un réseau métropolitain de voies autoroutières et de voies rapides, connectées d'une part au réseau national et européen et d'autre part à un dispositif en rocade : l'A 86, l'A 104 et la Francilienne en deuxième couronne, aujourd'hui encore non achevée dans sa partie Ouest correspondant au franchissement de la Seine. Ce système routier n'est que très imparfaitement relié aux pôles majeurs de transports en commun, même si des « rabattements » sont possibles (Villes Nouvelles, La Défense, Massy, etc.).

Si la tertiarisation est toujours à l'œuvre, elle est maintenant « doublée » par l'émergence d'une économie de la connaissance et de l'innovation, localisée dans Paris intra-muros et dans la partie Sud et Sud-Ouest de l'agglomération auprès des pôles universitaires, des grandes écoles et des centres de R&D des grandes entreprises publiques et privées. Mais on en trouve d'autres sites, en particulier sur l'itinéraire qui va de La Défense à l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle (CDG) (Loinger, Tabariès et Grondeau 2007).

L'intermodalité est consubstantielle à la ville contemporaine, tant elle est dépendante des croisements de routes, de voies navigables et des franchissements de fleuves. Dans nos aires urbaines métropolitaines, un double réseau s'est historiquement constitué, un réseau « interne » desservant les différents pôles métropolitains et un réseau de connexion « externe » connectant l'aire métropolitaine aux autres villes et territoires dont les modalités techniques sont variées : hub, rocades, etc.

Cependant, cette intermodalité ne se réalise pas spontanément en raison de la rivalité des modes de transport (voies navigables/voies ferrées/réseau routier). Paris est un bon exemple de ces in-



termodalités partielles avec le réseau métropolitain conçu à des gabarits différents du réseau ferré afin qu'il ne puisse être utilisé par les compagnies ferroviaires dont le Conseil Municipal de Paris craignait le pouvoir. Moyennant des ruptures de charge, les gares ferroviaires historiques sont desservies par le métro.

Il a fallu le dernier quart du vingtième siècle et la création du RER (Réseau Express Régional) pour que les connexions se fassent entre réseaux ferrés (Margairaz, Zembri et Larroque, 2002). Et les conflits ne sont pas terminés. Outils de pouvoir, les tracés et les choix techniques sont des instruments (Lascoumes et Le Galès, 2005) de conflits/ régulation à l'intérieur du projet de métro automatique du Grand Paris. La RATP (Régie Autonome des Transports Parisiens) qui n'a pas obtenu le prolongement de la ligne 14 jusqu'à Charles de Gaulle a « riposté » en proposant une liaison directe de la Gare du Nord à Roissy CDG sur le réseau de la SNCF.

Il faut noter une reconquête de la voirie par les tramways qui commencent à constituer un vrai réseau périurbain, cependant partiellement articulé sur la capitale (T3 du boulevard des Maréchaux) et, dans le futur, sur les pôles périurbains métropolitains de La Défense et de Saint Denis.

Aéroports et multimodalité

La complexité du réseau de transports a été amplifiée par la prise d'importance des aéroports internationaux, Orly puis Roissy, depuis Charles de Gaulle ouvert en 1975. Ces aéroports ont été conçus d'abord selon le modèle américain d'une desserte routière exclusive avec leur lot de « bretelles » et « raquettes ». Ce n'est qu'ensuite, que leur desserte par des transports en commun lourds a été mise en chantier.

Lorsque l'aéroport d'Orly a été mis en service, des réserves foncières et techniques avaient été réalisées pour une desserte ferroviaire à partir de la ligne C (SNCF- Société Nationale des Chemins de Fer français). Cette liaison n'a pu être réalisée du fait de l'hostilité de la SNCF qui ne voulait pas alimenter le hub national



de Air Inter (aujourd'hui absorbé par Air France)³. Ainsi, Orly n'est accessible à partir des RER B et C que moyennant des ruptures de charges soit par un métro automatique (Orly Val), ou par une correspondance en bus. Ce n'est que plusieurs années après la configuration globale du réseau RER que la desserte de CDG (Charles de Gaulle) par le RER B a été décidée et réalisée (1981). Depuis lors, les connectivités se sont développées et devraient continuer à le faire. Maintenant les aéroports sont à l'interface du mode aérien avec la terre, mais elles le sont aussi avec la diversité des réseaux terrestres. C'est le cas de CDG avec : la convergence d'axes routiers et autoroutiers, d'un réseau ferré régional amené à se développer avec de nouvelles liaisons (métro automatique du Grand Paris et projet de nouvelles gares), la convergence de liaisons ferroviaires à Grande Vitesse, puisque CDG se trouve sur l'interconnexion TGV qui permet des liaisons entre grandes villes européennes sans ruptures de charges parisiennes (ex Bruxelles-Marseille, Lille- Strasbourg etc..), etc. Ces liaisons ont pour effet d'élargir l'aire d'influence et de rabattement de CDG qui va bien au-delà du Bassin parisien et la France (cas de Lille et de Bruxelles). CDG se trouve ainsi à l'intersection de connectivités stratégiques, aériennes et terrestres vers l'Europe du Nord. Pour sa part, Orly devrait bénéficier dans l'avenir, en fonction de décisions récentes, du prolongement de la ligne de métro automatique 14 jusqu'à l'aéroport dans le cadre des projets du Grand Paris, d'une desserte à partir de Paris- Porte de Choisy par Tramway, ainsi que d'une desserte TGV par un barreau reliant les réseaux Sud Est et Sud Ouest.

Ces intermodalités reconfigurent les centralités et les réseaux qui les relie à différentes échelles. Elles constituent ainsi, en même temps, de vrais outils d'aménagement du territoire et/ou de développement régional.

Les renforcements divers de l'intégration européenne depuis trois décennies ainsi que les développements plus récents de la globalisation ont renforcé le positionnement de CDG, qui, comme d'autres lieux multi connectés (Amsterdam-Schiphol, Francfort), devient par sa situation d'interface un lieu privilégié d'implanta-

3 Gaston Viens- maintenant ancien maire d'Orly- 1990



tion et de développement d'activités économiques à partir d'initiatives publiques et privées⁴, sans qu'une planification « exhaustive » à l'échelle du pôle aéroportuaire ait pu durablement être mise en place (IAURIF, 2004).

C'est une des difficultés majeures de ces sites, où en raison de rivalités et concurrences passées et actuelles, il est difficile, même s'il y a eu beaucoup de progrès, de faire émerger des comportements collaboratifs. Cela tient à la diversité et à la nature des acteurs (collectivités territoriales, entreprises privées et publiques, services régaliens et déconcentrés de l'État, etc.) souvent dotés de cultures professionnelles et institutionnelles diverses, voire même opposées (Douglas, 2004). Mais ça s'explique aussi par le nombre de ces acteurs : la moindre réunion de concertation amène au moins une quinzaine d'acteurs, ou encore par les asymétries d'information : un aéroport mondial comme CDG est un objet technique complexe (Simondon, 1988), difficile à se représenter dans la globalité de son fonctionnement.

Cependant, ces espaces d'activités, situés à l'intérieur ou à l'extérieur du périmètre de CDG, ont permis l'implantation d'entreprises⁵ en majorité internationales et représentant quelques grands noms de la « high tech » internationale (LG, ACER, General Electric, Embraer, etc.).

L'interfaçage air/terre permise par l'aéroport concerne le transport du fret aérien qui devient une composante majeure des échanges internationaux en particulier pour les marchandises à haute valeur ajoutée. Trente à 40% du commerce international français transiterait par CDG qui est devenu avec 2,1 MT le premier aéroport européen pour le fret.

Le hub d'Air France qui transporte le fret d'abord dans les soutes de ses avions passagers est redoublé par celui de FEDEX qui a fait

4 Cf. : Aménagement de Paris Nord 2 par l'Agence Foncière et Technique de la Région Parisienne, opérations privées de la SILIC à proximité d'Orly, elles bénéficient d'un adressage postal ayant les aéroports comme référence du type Roissy ou Orly CEDEX

5 <http://www.parisnord2.fr/>

de CDG une de ses trois grandes plateformes mondiales. Memphis est présenté sous le vocable d'« Aérotopolis »® John Kasarda comme un des prototypes de la constitution de clusters en l'occurrence des bio-technologies. Le fret aérien express devient un facteur de localisation des activités « high tech ». On est dans le cas aux USA d'une métropolisation par l'aérien (Memphis, Atlanta, ou Washington en sont des exemples bien connus).

A CDG, FEDEX est à l'origine de la constitution d'une association Aérotopolis qui cherche à favoriser la venue d'entreprises clientes à proximité de son hub, ce qui stabilise ses flux de trafic qui ont tendance à être cycliques comme l'est le commerce international et ses volumes de fret aérien.

Par le volume et la diversité des flux de passagers les aéroports sont des lieux spécifiques de création de proximités temporaires, de relations « face to face » (Rallet et Torre, 2004). Dans le cas d'aéroports fonctionnant en « hub », cette intermodalité a le double avantage d'une part, de permettre d'assurer en un temps réduit la continuité des itinéraires en minimisant l'impact des ruptures de charge et d'autre part, d'autoriser des plages de regroupement et de dispersion des passagers et du fret. Ainsi, il est possible dans une même plage horaire de « récupérer » des passagers aériens venant de Berlin, de Rome et de Madrid ainsi que des voyageurs ferroviaires arrivant de Marseille, de Bruxelles et de Strasbourg, sans compter la présence de voyageurs intercontinentaux qui doivent cependant encaisser le « jet lag » et dont l'intérêt est peut-être de pratiquer arrivées et départs différés.

A CDG, cela est facilité par la présence à quelques kilomètres au sud du Parc Des Expositions de Paris Nord Villepinte où se tiennent de nombreux salons internationaux techniques et professionnels, les salons grand public s'installant préférentiellement à la Porte de Versailles. Il en est de même de l'important parc hôtelier de l'aéroport CDG et de ses proximités, en particulier de la zone hôtelière de Roissy avec ses 24 enseignes et plus de 50'000 chambres, qui offre de nombreuses salles de réunion pour des rencontres intra ou inter-entreprises. Cela participe du « business as usual », mais aussi du développement d'une économie des échanges et de l'in-



novationb (Masard et Torre, 2004), pour laquelle ces lieux constituent une ressource incontournable.

Le patron du Génomole d'Evry, à 50 km au Sud de CDG organise ses réunions avec des scientifiques mondiaux dans des hôtels de l'aéroport plutôt que de leur infliger près de deux heures de transport pour arriver à ses locaux. Des entreprises de Paris Nord 2, situées au Sud immédiat de l'aéroport ont installé à l'intérieur de leurs locaux de véritables « show-room » technologiques. Par ailleurs de nombreux chercheurs utilisent les services de CDG au Nord alors que leurs labos sont plutôt dans le Sud parisien. Une économie de la proximité intermittente s'est ainsi constituée, qui prend la forme de ce que nous appelons une économie des échanges et de l'innovation, mix de tourisme d'affaires et d'échanges et de mutualisation d'informations techniques, scientifiques et économiques. Dans cette économie, les aéroports tiennent une place majeure⁶ comme lieux de rencontre basés sur des intermodalités à plus ou moins longue distance.

Si l'aéroport CDG se retrouve comme d'autres grands aéroports européens (Francfort, Schiphol..) en tête de réseau d'intermodalités aux échelles continentales et intercontinentales, il éprouve plus de difficultés à organiser les intermodalités de proximités qui ont été longtemps assurées par un système de navettes bus. Des gares RER aux zones de fret et techniques c'est souvent une bonne demi heure qu'il est nécessaire de disposer.

Maintenant deux des aérogares ainsi que des parkings et bâtiments techniques pour le personnel navigant sont reliés par un métro automatique léger. D'autres, disposent aussi d'un système identique de transport pour acheminer les passagers vers un terminal d'embarquement. Il n'en reste pas moins que la desserte des zones de fret et des zones techniques laisse la part belle à l'automobile. C'est pourquoi les collectivités territoriales, Roissy et Terres de France demandent la création d'une nouvelle gare RER dans la zone de fret, d'autant qu'elle desservira un important centre commercial et de services aujourd'hui en construction.

6 Mobility nodes as innovation hubs- Real Corp 2008- <http://programm.corp.at/cdrom2008/de/papers.html>





Pour un projet territorial aéroportuaire basé sur l'intermodalité

Par les « externalités » dont il dispose, le territoire aéroportuaire bénéficie d'une attractivité certaine, susceptible cependant de s'épuiser faute de mobilisation foncière et d'aménagement, de la saturation et de la congestion des accès et d'une faible lisibilité économique, institutionnelle et commerciale du fait de la pluralité des intervenants et de leurs rivalités.

Par-delà la difficile adoption du Schéma Directeur de la Région Ile de France, qui avait quelques difficultés à évoquer et prioriser les polarités régionales, la loi du Grand Paris qui instaure un nouveau système de transport (Métro Automatique maintenant contractualisé avec la Région) met en place de nouveaux dispositifs de planification centrés autour des gares et pouvant se substituer aux règles antérieures.

Il s'agit des Contrats de Développement Territoriaux. Bien qu'aucun dispositif législatif ou réglementaire de coordination de ces contrats existe, les collectivités riveraines de l'aéroport ont été amenées à se rapprocher (démarche engagée depuis plusieurs années) par-delà les frontières administratives (les départements) et aussi les différences politiques.

Nos deux communautés Roissy Portes de France et Terres de France ont décidé d'élaborer un Contrat de Développement Territorial. Il en découle la nécessité d'élaborer un véritable projet urbain (Ingallina, 2010), allant au-delà de la somme des projets immobiliers, pour mettre en réseaux et articuler lieux de travail et lieux d'habitat : les synergies entre les intermodalités globales et les intermodalités locales ainsi que les accès des clients et usagers de l'aéroport et les micro-mobilités locales⁷ doivent être confortées.

⁷ Les études sont conduites par l'agence Bres et Mariolle, Cap Terre et Ludovic Halbert.



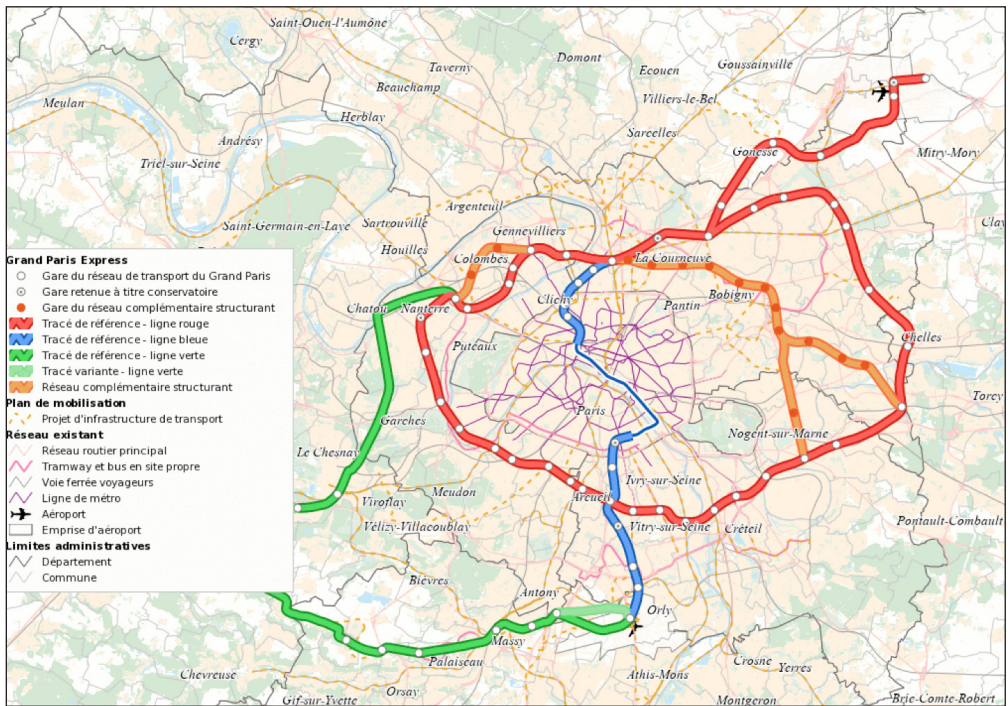


FIGURE 1 : ARTICULATION DES AÉROPORTS PARISIENS AU RÉSEAU DE TRANSPORTS DU GRAND PARIS
SOURCE : SGP, CRIF, IAU-IdF

Le projet de Contrat de Développement Territorial (CDT) en cours d'élaboration se fixe pour objectif d'aboutir à un fonctionnement intégré des différents espaces spécialisés qui composent l'aéroport CDG, qui est le plus étendu d'Europe avec 3'300 ha. Il s'agit de coordonner spatialement et au niveau du programme des projets portés par des acteurs divers, afin d'optimiser le développement économique du pôle de CDG.

Le projet urbain de ce CDT est organisé autour de la programmation et de la réalisation d'un Transport en Commun en Site Propre (Navettes à Haut Niveau de Services) reliant le cœur aéroportuaire et différentes zones connexes situées sur ou hors du périmètre de CDG (Roissy Pole, Air France Industrie, International Trade Center, Zone Hotelière de Roissy, etc.).

Ce projet sera centré non seulement sur l'organisation des mobilités mais aussi et peut être surtout sur l'attractivité qu'il convient de donner à ce territoire. Un volet paysager est en cours d'élaboration pour concrétiser et mailler la trame paysagère ainsi que les continuités naturelles et écologiques qui traversent ces espaces. Avec le bâti et des espaces publics rénovés ou à réaliser, il s'agit de « fabriquer » une nouvelle « urbanité » atypique et spécifique permettant de passer des non-lieux (Augé, 1992) aux lieux et établissements humains.

L'urbanité ne saurait se passer de services, le territoire n'en est pas dépourvu, mais il est important d'en mutualiser l'usage, de permettre le fonctionnement en réseaux, non seulement pour les habitants proches ou plus éloignés, mais aussi pour les usagers plus permanents ou temporaires de ces espaces.

Cela permettra de construire une attractivité digne de ce centre de tourisme d'affaires pour qu'il puisse progressivement devenir une destination en soi à la fois pour les usagers professionnels mais aussi pour le tourisme plus classique, afin qu'il devienne une « respiration » dans un parcours ludique. Pourquoi après un « trip » en Europe, et avant de regagner San Francisco ou Tokyo, ne pas aller visiter l'Abbaye de Royaumont ou aller déjeuner dans un restaurant de Roissy ou du Vieux Pays de Tremblay en France, ou outre une bonne table on trouvera les traces du passé rural et agricole de la Plaine de France ? Comme de nombreux autres aéroports européens exurbanisés, CDG dispose à proximité d'un patrimoine bâti et de ressources touristiques et culturelles qu'il convient de mettre en valeur en soi et dans le cadre d'un projet métropolitain.

Une des difficultés majeures est d'organiser la connexion avec les espaces socialement déprimés de la Plaine de France qui se sont structurés autour de l'accueil des populations issues de l'immigration. La Plaine de France constitue un « corridor social » entre l'aéroport CDG et le cœur de l'agglomération qui en raison de la masse d'emplois qu'il concentre continue à offrir des emplois de services « interstitiels » dans le nettoyage, le gardiennage, l'hôtellerie et la restauration, le commerce, etc. L'ancienneté des

peuplements a créé des « districts » et des « filières » ethniques qui permettent aux primo-arrivants de s'insérer dans les marchés du travail métropolitains. Districts et filières trouvent leurs répondants à Paris et en banlieue Nord. Il en est de même pour les parcours résidentiels qui conduisent du logement ancien insalubre au parc social. Les aéroports, par la diversité des emplois offerts, sont une ressource sociale pour ces populations qui ne parvient cependant que très partiellement à contrebalancer les effets de « l'économie grise » régnant dans ces territoires qu'on a pu qualifier de « Territoires perdus de la République » (Brenner, 2004). Il y a encore beaucoup à faire pour permettre de meilleurs accès et de meilleures conditions de transport des populations riveraines aux emplois de l'aéroport CDG. Une piste, énoncée lors du précédent Plan de Déplacement Urbains de la plateforme CDG serait de démultiplier les intermodalités et les ruptures de charges vers l'extérieur de la plateforme. La concentration des intermodalités de proximité sur Roissy Pole et sa gare routière est un vrai handicap qui rallonge de nombreux temps de transports.

L'organisation des mobilités apparait ici comme un régulateur social, ce qui lui confère une forte valeur symbolique aux yeux des élus locaux. Pour autant, on ne saurait s'en remettre à la seule organisation des mobilités. La principale question, politiquement incorrecte, est de savoir comment doter les populations locales des mêmes « capacités » (Sen, 1987) que la majorité des populations actives des aires métropolitaines. Si nous voulons faire de ces territoires contrastés des lieux métropolitains à part entière, il est nécessaire d'en faire des lieux clefs de l'économie de la connaissance en s'appuyant prioritairement sur l'intermodalité. C'est ce que nous entendons réaliser par la mise en place à proximité d'un Centre de l'Innovation permettant de fédérer entreprises et institutions pour donner au territoire de nouvelles dynamiques. Il s'agit de permettre, sur le nord est francilien, le développement d'une économie de la connaissance et de l'innovation, mais aussi de construire une « *société de la connaissance et de l'innovation* » plus progressive mais aussi plus inclusive⁸. Peut-être plus encore que les infrastructures de communication, les polarités d'inter-

8 <http://unesdoc.unesco.org/images/0014/001419/141907f.pdf>

modalités sont des organisateurs métropolitains et à ce titre des outils d'urbanisme et d'aménagement puissants.

Bibliographie

- Augé, M. (1992). *Non lieux, Introduction à une anthropologie de la Surmodernité*. Paris : Seuil.
- Beckouche, P. (1999). *Pour une métropolisation raisonnée*. Paris : La Documentation Française.
- Brenner, E. (2004). *Les territoires perdus de la République*. Paris : Hachette.
- Cartier, M., Coutant I., Masplet O., Siblot, Y. (2008). *La France des « petits-moyens ». Enquête sur la banlieue pavillonnaire*. Paris : La Découverte.
- Douglas, M. (2004). *Comment pensent les institutions*. Paris : La Découverte.
- Flonneau, M. (2005). *Paris et l'automobile, un siècle de passions*. Paris : Hachette.
- Gilli, F. (2004). *Choix de localisation des entreprises et périurbanisation des emplois*. Thèse de doctorat en économie. Université de Sciences et Technologies, Lille, France.
- Grangé, J. (2004). La planification régionale dans le secteur de Roissy. *Cahiers de l'IAURIF. Aéroports et territoires* (139/140), pp. 95 -97.
- Ingallina, P. (2010). *Le projet urbain*. (Que sais je ?) Paris : Presses Universitaires Françaises.
- IAU- IF. (2004). Aéroports et territoires. *Cahiers de l'IAURIF* (139/140).
- Lascoumes, P. & Le Galès, P. (2005). *Gouverner par les instruments*. Paris : Sciences Po Les Presses.
- Loinger G., Tabariès M. et Grondeau, A. (2007). La localisation des activités de haute technologie en Ile de France. *Note rapide sur l'économie* (422). IAURIF.
- Masard N. et Torre A. (2004). Proximité géographique et Innovation. In B. Pecqueur et J.-B. Zimmerman (eds) *Economie de Proximités*. Paris : Hermès.



- Rallet, A. & Torre, A.. (2004). Proximité et localisation. *Economie Rurale* 280(1), pp 25-41.
- Sen, A. (1987). *Commodities and Capabilities*. (Oxford India Paperbacks). Oxford : Oxford University Press.
- Simondon, G. (1988). *Du mode d'existence des objets techniques*. Paris : Aubier.
- Zembri P., Larroque D. et Margairaz M. (2002). *Paris et ses Transports XIXe-XXe siècles. Deux siècles de décisions pour la ville et sa région*. Paris : Recherches.

