

La région, territoire de vie, territoire aménagé.

Ile-de-France.

➤ Set 6 heures :

Le cours s'articule autour de deux axes.

- Une étude de cas sur la région de l'Elève. (3-4 h)
- Une généralisation sur le fait régional en France, en comparant notre organisation à celle d'un autre pays d'Europe (Espagne/ All). (2h)

Le programme est conçu autour de trois problématiques :

- En quoi la Région est-elle un territoire de vie ?
- Quels sont les principaux acteurs et projet de l'espace régional ? (le Grand Paris)
- La région est-elle un cadre pertinent d'une politique d'aménagement ?

Les élèves doivent étudier la région administrative dans laquelle ils vivent. Ainsi notre étude de cas portera sur l'IdF.

La Région Ile-de-France (IdF) est une région hors du commun dans l'espace français. C'est en effet, un territoire relativement exigu de 12 000 km² /555 000 km² (France métropolitaine) soit un peu plus de 2% du territoire nationale mais l'IdF est le lieu de vie de plus de plus de 18% des Français (11,7 Millions) et le lieu de travail de 22% d'entre eux (5,956 M/26,8M).

Il s'agit donc du cœur économique de la France mais bien évidemment aussi, le centre politique du pays.

Autre originalité de notre région, elle est constituée de 8 départements

Objectif bac :

Impératif du bac réaliser un croquis et/ou un schéma qui peut être demandé au bac.

Livre p 54-59 :

I. L'IDF, cadre de vie de 11,7 Millions de personnes :

En quoi la région IdF est-elle un territoire de vie particulier de l'espace français ?

1. L'organisation socio-spatiale de l'habitat et de l'emploi.
2. Attraction et répulsion de l'espace parisien.

II. L'espace parisien dans l'espace national et Européen.

La région est-elle un cadre pertinent d'une politique d'aménagement ?

1. La question de Paris et du désert français est-elle toujours pertinente ?
2. La puissance économique de l'IdF est-elle un atout dans l'espace européen.
3. I. Le Grand Paris, un projet pour l'avenir de l'espace parisien. (p58/59)

Quels sont les principaux acteurs et projet(s) de l'espace régional ? (le Grand Paris)

- a.. Le cadre et les acteurs du projet
- b. Les objectifs du projet, une politique prospective.

III. Représenter l'IdF comme territoire de vie aménagé.

I. L'IDF, cadre de vie de 11,6 Millions :

En quoi la région IdF est-elle un territoire de vie particulier de l'espace français ?

Travail à partir du site cartographique de l'Insee.

http://www.statistiques-locales.insee.fr/carto/ESL_CT_cartethematique.asp?nivgeo=REG&indic_id=17

1. L'organisation socio-spatiale de l'habitat et de l'emploi.

Travail sur cartes INSEE.

exercice cartes insee

2. Un territoire attractif et répulsif.

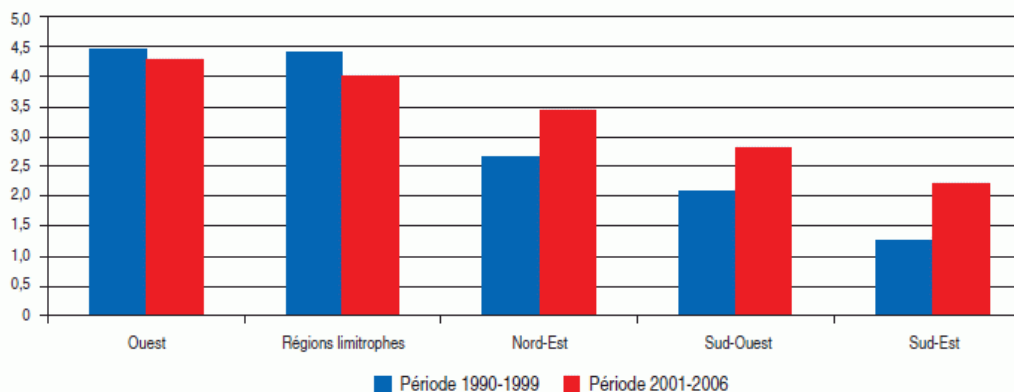
Etude de trois graphiques.

Le territoire de vie d'une famille est déterminé par un ensemble de facteurs qui justifient le maintien, un départ ou une arrivée sur un espace donné. Le premier critère est l'**héritage familial**. L'attachement à une région est plus ou moins fort en fonction de l'histoire familiale et de l'histoire personnelle. A ce titre, chaque individu dispose d'une perception spécifique de son **cadre de vie qui peut être positif ou négatif**.

L'IdF est à ce titre un territoire particulier. Il s'agit tout à la fois d'un **espace « attractif »** pour les moins de 30 ans et **« répulsif »** pour les plus de 30 ans.

Fiche documents :

Taux annuel de migration nette des 18-29 ans entre l'Ile-de-France et les cinq grandes régions métropolitaines (en ‰)



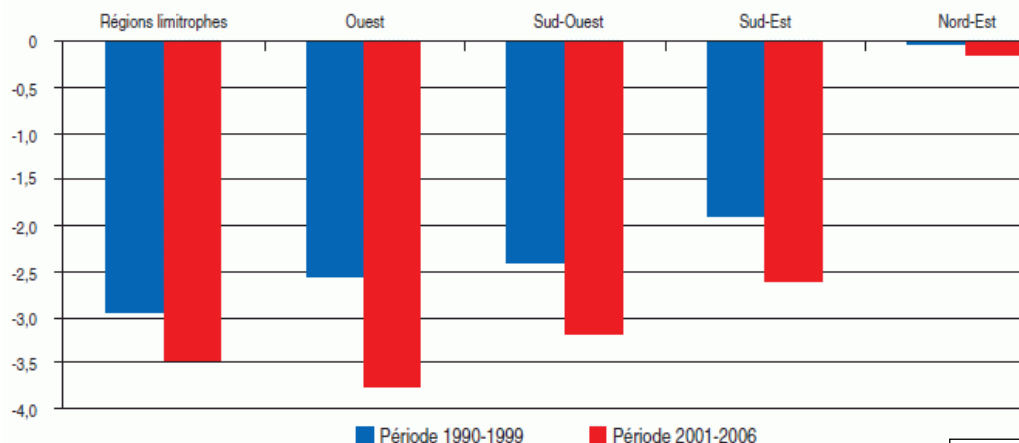
Entre 2001 et 2006, les jeunes âgés de 18 à 29 ans ont été plus nombreux à venir s'installer en Ile-de-France qu'à quitter la région. En moyenne, chaque année, 57 000 jeunes provinciaux sont venus s'installer dans la région, tandis que 35 000 ont fait le chemin inverse.

En outre, 26 000 jeunes en provenance des DOM-TOM et de l'étranger sont arrivés, en moyenne, chaque année, dans la région.

Source INSEE

*taux annuel de migration nette : solde migratoire annuel/population moyenne.

Taux annuel de migration nette des 30-59 ans entre l'Ile-de-France et les cinq grandes régions métropolitaines (en ‰)



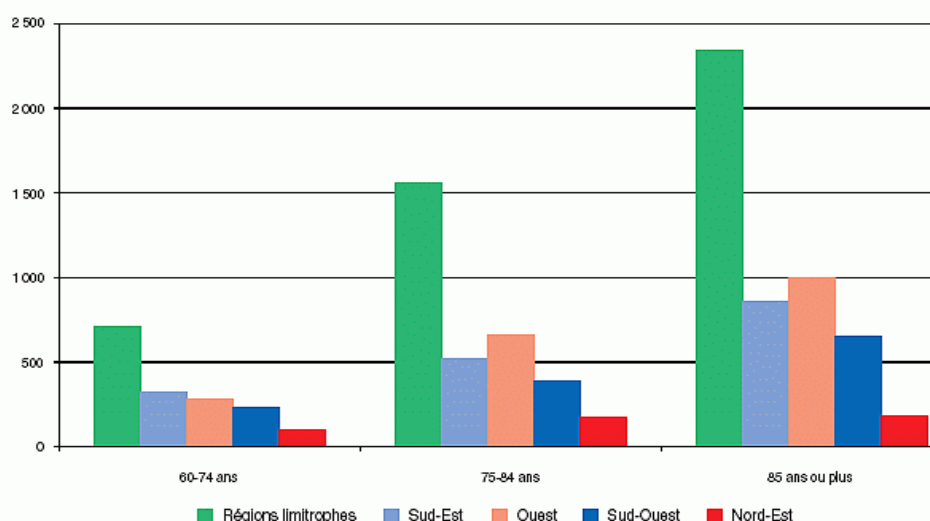
Entre 2001 et 2006, 33 000 provinciaux de 30 à 59 ans se sont installés en Ile-de-France en moyenne chaque année et 86 000 Franciliens ont fait le chemin inverse. La région capitale perd ainsi 53 000 personnes de 30-59 ans par an, en moyenne, entre 2001 et 2006.

Source INSEE

*taux annuel de migration nette : solde migratoire annuel/population moyenne.

Carte de la destination des familles ayant quitté l'Idf.

Destination des sortants de l'Ile-de-France actuellement en institution



En 2006, 1 911 000 Franciliens sont âgés de 60 ans ou plus, soit 17 % de la population. Cette part est stable par rapport à 1999. Pour l'ensemble de la métropole, la part des 60 ans ou plus est, comme en 1999, de 21 %. L'Ile-de-France reste ainsi la région la plus jeune de France métropolitaine.

L'Ile-de-France se distingue également par un nombre d'entrées de personnes de 60 ans ou plus très faible. Elles ne représentent que 5 % de l'ensemble des entrées. Entre 2001 et 2006, 4 900 personnes de 60 ans ou plus sont venues, chaque année, habiter en Ile-de-France depuis une autre région et 27 500 ont fait le chemin inverse. L'Ile-de-France a donc un déficit migratoire annuel de 22 600 personnes de 60 ans ou plus avec les autres régions.

Source INSEE

Q : Comment pouvez-vous expliquer la différence d'attractivité de l'Idf en fonction de l'âge des habitants ?

Idf apparaît comme un territoire attractif pour les jeunes actifs qui sont nombreux à venir étudier ou débiter leur carrière professionnel. La région accueille 27% des étudiants français (environ 600 000 / 2 200 000).

Près de 60% des entrants en Idf affirment s'y installer pour des raisons professionnelles (changement ou rapprochement d'emploi).

Si une majorité de 30-59 ans qui arrive en région parisienne viennent pour des **raisons professionnelles (nouvel emploi, rapprochement du lieu de travail = 60%)** ceux quittent l'Idf, invoquent des motifs liés au cadre de vie ou à la vie privée comme motif principal de départ (motifs en lien avec **l'habitat/l'environnement/le voisinage = entre 35 et 39%** contre **31 à 34% pour des raisons professionnelles**).

Les personnes âgées privilégient le retour dans leur région d'origine ou l'accueil dans des régions limitrophes.

L'emploi est la raison principale de seulement 31 % des déménagements vers une région limitrophe

Répartition des ménages de 30-59 ans entrants et sortants de l'Île-de-France entre 2002 et 2006 selon la raison principale du dernier déménagement (en %)

	Entrants	Sortants	Sortants vers les régions limitrophes	Sortants vers les autres régions
--	----------	----------	---------------------------------------	----------------------------------

Source : Insee, Enquête Nationale Logement 2006

Nouvel emploi, mutation...	43,8	34,7	31,1	36,0
Rapprochement du lieu de travail	16,8	2,8	0,0	3,8
Était locataire et souhaitait devenir propriétaire ou le contraire	12,0	13,7	18,5	12,0
Changement d'environnement (aller à la ville, à la campagne, en province, habiter en maison...)	2,6	13,7	12,0	14,3
Retour dans la région d'origine, rapprochement de la famille ou des amis	1,0	7,8	6,8	8,2
Pour fonder un foyer (mariage ou mise en couple)	4,1	5,0	10,1	3,2
Divorce, veuvage, séparation	7,7	2,5	0,7	3,1
Départ de chez les parents ou désir d'autonomie	1,7	3,0	7,3	1,5
Le voisinage ne vous convenait pas (bruits, mode de vie, insécurité)	0,7	3,5	8,6	1,6
Voulait un logement plus grand	6,6	4,4	0,0	6,0
Autres	3,0	8,9	4,9	10,3
Ensemble	100,0	100,0	100,0	100,0

La vie en Idf répond donc souvent à un impératif professionnel ou à un « héritage » familial. De même, la répartition interne de la population dépend en grande partie du bassin d'emploi local et des réseaux de transport. L'occupation de l'espace est aussi le résultat des écarts de niveau de vie.

II. L'espace parisien dans l'espace national et Européen.

La région est-elle un cadre pertinent d'une politique d'aménagement ?

Analyse du doc 7 p56 :

Q1 : Relevez les éléments qui contribuent à faire de l'IdF et de Paris une capitale et une ville mondiale.

	A l'échelle Française	A l'échelle européenne/mondiale
Un espace dominant de l'économie et de la politique	29% PIB nationale. 1 ^{ère} région importatrice et exportatrices de biens. Siège de la présidence, des ministères, des assemblées et des administrations centrales.	4% du PIB européen (1 ^{ère} Région productrice de richesse de l'UE) 1 ^{er} région par la création d'emplois Siège de l'Unesco.
Une région riche et dynamique	1 ^{ère} Région française en PIB/hab. (49 000 €/an contre 29 900 en moyenne en France) 37% des cadres Français	6 ^e PIB/hab. européen (42 000 € en SPA) soit 1,6 plus que la moyenne européenne.
Un territoire attractif et ouvert :	Pôle majeur scientifique (35% des chercheurs) et d'enseignement supérieurs (17 universités et 350 étab. Sup.) 1 ^{ère} région touristique (18M de visiteurs français) 80% activités de foire set salons	2 ^e Région européenne par le nombre d'entreprises étrangères. 1 ^{ère} région touristique (27M de visiteurs étrangers)
Paris une ville capitale	30% de l'emploi de l'IdF Concentre les hauts revenus. (+23%/moyenne nationale) Liaison TGV avec les métropoles française (Lill, Lyon , Marseille...)	2 ^e ville mondiale pour l'organisation de congrès Hub aérien (2 ^e de l'UE : 87 M de passagers) TGV européens (22 millions de passagers)

1. La question de « Paris et du désert français » est-elle toujours pertinente ?

Le poids de l'espace parisien dans l'ensemble national est considérable mais tend à diminuer. L'IdF est une région « capitale » et dominante.

- capitale politique.
- centre économique majeur,
- espace de concentration de la R & D et de l'enseignement supérieur
- attractivité touristique et culturelle (sites patrimoniaux, musées nationaux)

L'expression « Paris et le désert Français » est due à J-F Gravier et date de 1947. Sa vision a fortement influencé la géographie et l'aménagement du territoire.

Partant de son postulat qui faisait de Paris et par extension aujourd'hui de l'IdF une source de déséquilibre de l'espace français, la politique d'aménagement des années 1960-2000 a encouragé le rééquilibrage régional en créant :

- des métropoles d'équilibre (16 actuellement)
- une politique de décentralisation et de déconcentration des services de l'état (lois de 1982-1983)
- action de la Datar.

Aujourd'hui dans le cadre d'un espace mondialisé la concentration économique n'est plus forcément un handicap mais un atout qui accroît l'attractivité des territoires et réduit les coûts pour les entreprises. On parle en géographie d'« économie d'agglomération ».

2. La puissance économique de l'IdF est-elle un atout dans l'espace européen ?

Replacé dans l'espace européen, l'Idf dispose d'atout et est à l'échelle internationale un atout pour le développement économique de la France.

Idf : première région économique d'Europe.

- un espace riche et dynamique 52% pop européenne, 4% de la richesse produite, 6^e Région par le Pib/hab.)
- un espace attractif à l'échelle européenne : tourisme, tourisme d'affaires, attraction des grandes entreprises européennes et mondiales,
- un hub européen (transport aérien, et réseaux TGV : 22 millions de passagers européens sur les lignes Eurostar, Thalys, Lyria, Artésia et vers l'Allemagne)

Paris est donc au centre d'un réseau européen de transport ce qui contribue à son attractivité européenne.



L'état et la région Idf et les autres collectivités territoriales sont des acteurs importants de la politique d'aménagement du territoire francilien ; Le Grand Paris est un projet qui illustre cette volonté d'accroître l'attractivité francilienne à l'échelle de l'Europe et d'y associer les régions voisines.

3. La question des transports en Idf dans le cadre de la politique d'aménagement régionale.

Quels sont les principaux acteurs et projet(s) de l'espace régional ?

- a. Le transport, source d'inégalité et de nuisances (analyse de la situation)

Doc. 4 et 8 p 55 :

Quelles difficultés ou nuisances liées au transport et au cadre de vie rencontrent les Franciliens ?

- Difficultés de transport dont les problèmes principaux sont la saturation des lignes existantes, l'inexistence des réseaux banlieues à banlieues, l'éloignement des gares, la lenteur des liaisons.
- les nuisances sonores, manque d'espaces verts, déficit de logements sociaux

Doc.6 p 56-57 + 2 p37 :

En quoi le Conseil régional est-il un acteur dans ces domaines ?

Les compétences du C. R en matière de transport et d'environnement peuvent permettre des actions précises comme le développement des réseaux ferroviaires, la création et la gestion de parcs naturels régionaux. Il en existe 4 en IdF tous situés en périphérie de l'IdF. Dans le nouveau SDRIF (schéma directeur de la région IdF), le CR prévoit le développement d'une ceinture verte dans l'espace de contact entre la petite et la grande couronne et la promotion des transports verts.

b. Acteurs et enjeux des projets d'aménagement de l'espace parisien :

Textes 10-11+ doc 12 -13 :

- Identifiez les 3 principaux acteurs et les enjeux en matière de transport pour chaque projet

Doc. 8-11

- Quelle perception et attente la population a-t-elle du projet ?

Acteurs	cadre géographique du projet :	Projets de transports/Enjeux :
La région IdF	Centré sur Paris et sur la petite couronne	Grand Paris Express : « réconcilier le cœur et ses membres » Mise en place d'un métro (Paris/petite couronne) Faire face à la saturation du réseau.
Projet ministériel (projet Blanc)	Renforcement de l'attractivité du territoire parisien - création de 5 pôles spécialisés situés en banlieue.	« Grand huit » (dans le cadre du Grand Paris) Liaisons interurbaines de banlieue à banlieue. Interconnecter les pôles spécialisés.
Projet Grand Paris (10 équipes d'architectes dont projet Grumbach) commandé par l'Etat.	Cadre extrarégional incluant l'IdF et les régions voisines : Picardie (Oise), Haute Normandie, Centre, Champagne-Ardenne	Renforcer les réseaux de transport entre des régions périphérique de vie dont une part importante de la population travaille en IdF Projet Grumbach : Relier l'espace parisien à sa façade maritime (Métropole européenne Paris-Rouen-Le Havre) et faire du port du Havre une porte d'entrée maritime mondiale reliée à Paris par une ligne LGV.

En quoi les différences entre les projets témoignent-elles de la difficulté d'une action globale d'aménagement de l'espace parisien ?

Selon leur nature et leurs compétences, les acteurs ont une perception différente de l'espace parisien :

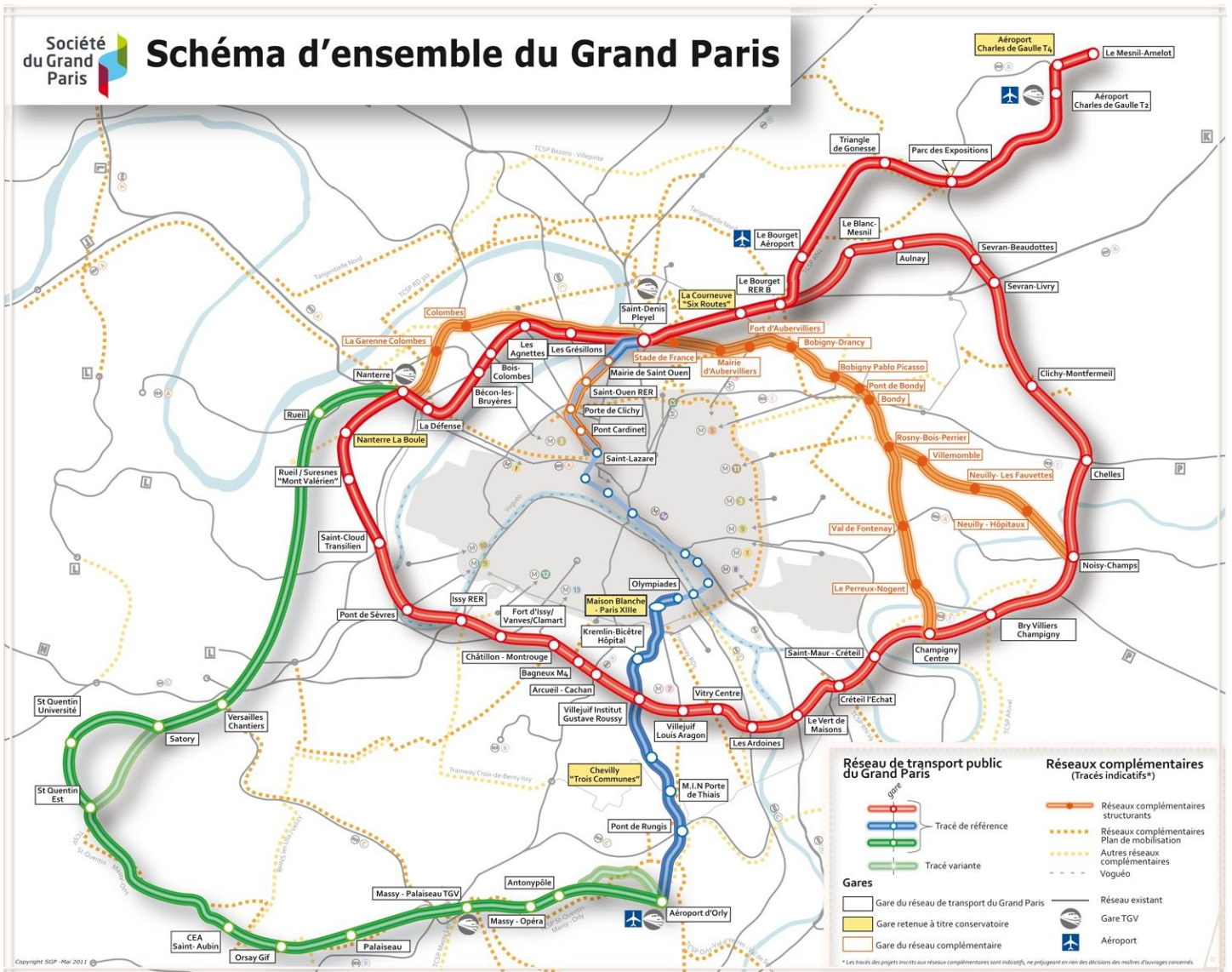
- limites de la région administrative pour le CR,
- espace plurirégional pour l'Etat
- vision européenne et mondiale pour les cabinets d'architectes du projet Grand Paris.

Depuis 2010, le secrétariat d'Etat chargé du développement de la région capitale a disparu mais le gouvernement et le Conseil Régional IdF ont signé une convention qui a permis la fusion des deux projets de transport sous le nom de **Grand Paris Express** (nouveau réseau interconnecté de 200 km de long pour 2 millions d'usagers prévus en 2025 et un budget de 20,5 milliards d'€ plus 14 Milliards pour)

Perception et attente du projet par la population : (doc 8, 11 et 12) :

Pour les Franciliens la lisibilité des projets est faible, le cadre géographique est perçu par 75% des habitants dans une dimension restreinte, celle de **Paris et de la proche banlieue** (Communes et départements limitrophes)

Au regard des difficultés de transport dont les problèmes principaux sont la saturation des lignes existantes, l'inexistence des réseaux banlieues à banlieues, l'éloignement des gares, la lenteur des liaisons, et les nuisances sonores, aucun des projets ne semble répondre aux attentes immédiates.



Conclusion :

L'aménagement du territoire à l'échelle d'une région implique différents acteurs et différents points de vue. Les collectivités locales sont parfois concurrentes pour l'aménagement d'infrastructure de transport ou le développement de projets créateurs d'emploi. La vision nationale n'est pas toujours compatible avec la vision régionale et conduit parfois à des différends politiques et des blocages institutionnels. Ainsi, la plupart des décisions nécessitent une codécision (ministère/région ; Région/collectivités locales départementales ou communales...) ce qui rend plus difficile l'unanimité et la mise en place des projets.

Enfin, si le Conseil Régional a un rôle dans la politique des transports, la politique éducative ou la formation professionnelle (66% de son budget) ses moyens financiers sont faibles (4,6 Md € en 2012) soit moins de 1% du PIB régionale.

La volonté de prendre en compte le Développement Durable et particulièrement l'environnement implique également des choix contradictoires comme pour les tracés d'autoroutes ou de nouvelles lignes ferroviaires ou la création et la gestion de parcs naturels régionaux et des espaces verts urbains.

III. Représenter l'IdF comme territoire de vie aménagé.

[schéma](#)