

THESE

Géographie physique, humaine, économique et régionale

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

TABLE DES MATIERES (VOLUME 1/2)

<i>RESUME. ABSTRACT.</i>	11
<i>REMERCIEMENTS : UNE PROFONDE GRATITUDE.</i>	13
<i>PETIT LEXIQUE CONCERNANT DES EXPRESSIONS FREQUEMMENT UTILISEES.</i>	15
 <i>INTRODUCTION GENERALE.</i>	
<i>LE CADRE GENERAL : LES MOUVEMENTS DU MONDE.</i>	19
<i>LA VALLEE DE LA SEINE : UN DESSEIN POLITIQUE SENSIBLE AUX EVENEMENTS MONDIAUX.</i>	23
<i>DU DESSEIN POLITIQUE DE LA VALLEE DE LA SEINE A CELUI GEO [POLITIQUE. ECONOMIQUE] DE PARIS-SEINE-NORMANDIE.</i>	25
<i>PRESENTATION DE LA PROBLEMATIQUE ET DES HYPOTHESES DE RECHERCHE.</i>	27
<i>LA PROBLEMATIQUE DE PSN ET SON HORIZON DANS LA LOGIQUE DE RAISONNEMENT.</i>	34
<i>BASES THEORIQUES, CONCEPTS ET NOTIONS MOBILISEES.</i>	37
<i>APPROCHE METHODOLOGIQUE : PARIS-SEINE-NORMANDIE UN CHEMINEMENT D'APPROPRIATIONS. PRATIQUE, MATERIAUX ET TRAITEMENT.</i>	42
<i>PRESENTATION GENERALE DE L'ARCHITECTURE DE LA THESE.</i>	46
 <i>PREMIERE PARTIE.</i>	
<i>PARIS-SEINE-NORMANDIE POSITIONNE DANS LES ESPACES ECONOMIQUES ETENDUS.</i>	
<i>PRESENTATION DE LA PREMIERE PARTIE.</i>	49
 <i>CHAPITRE I-PARIS-SEINE-NORMANDIE UNE CONSTRUCTION INTERTERRITORIALE AUX RACINES PROFONDES, SYNCHROME AVEC LES MOUVEMENTS DU MONDE.</i>	
<i>PRESENTATION DU CHAPITRE I ET LOGIQUE DU RAISONNEMENT.</i>	53
<i>1.1-Le dessein politique de Paris-Seine-Normandie ou la gestation d'une maturation de plus d'un demi-siècle.</i>	54
1.1.1 -Une maturation accompagnée d'analyses toujours d'actualité.	56
1.1.2-Une dynamique de l'aménagement de la Vallée impulsée par la perception d'un risque de perte des influences mondiales de Paris.	59

1.1.3 -Six représentations du développement de la Vallée de la Seine.	63
1.2-La Vallée : une position stratégique dynamisée par les rythmes du monde, structurée par une conception globale.	69
1.2.1-Paris-Seine-Normandie appuyée par les complémentarités stratégiques d'axe et de façade.	69
1.2.2 -Une organisation spatiale dans les rythmes du Monde.	71
1.2.3-2009-2012 : la conception globale de l'aménagement de la Vallée, cle de voûte de la maturation.	73
1.3 -L'intensité peu fréquente d'une dynamique de mobilisations des forces et parties prenantes.	75
1.3.1 -Une mobilisation très significative des forces économiques et sociales.	75
1.3.2 -Des travaux préparatoires de haute qualité de diverses provenances.	76
1.3.3-Des orientations stratégiques appréhendées, formalisées par une approche d'ensemble à l'échelle de la Vallée.	78
1.4-La référence d'un dispositif composite d'une gouvernance de rassemblement orientée vers le développement de la Vallée.	79
1.4.1 -Une architecture duale d'équilibre entre les forces et parties prenantes.	79
1.4.2-Le dispositif : une plateforme décisionnelle du projet global d'aménagement et de développement de la Vallée.	82
1.4.3-Un dispositif adaptatif pour traverser les évolutions inhérentes à la durée du projet global.	82
1.5-Le temps de l'Agir : une maïeutique féconde.	84
1.5.1-La continuité des dynamiques premières.	84
1.5.2-Impulsant un mouvement de structuration du « territoire ».	85
1.5.3-La construction de Paris-Seine-Normandie en dépendance du triptyque « Politique/Moyens/Acteurs ».	87
CONCLUSION. LA CONSTRUCTION D'UNE CHANCE : LEÇONS.	88
 CHAPITRE II-PARIS-SEINE-NORMANDIE APPREHENDÉ PAR LES MOUVEMENTS MONDIAUX DES POLARISATIONS, SPATIALE ET METROPOLITAINE.	91
PRESENTATION DU CHAPITRE II ET LOGIQUE DU RAISONNEMENT.	91
2.1-De nouveaux ensembles Géo [Politiques. Economiques. Graphiques.].	92
2.1.1-Représentations mondiales des mouvements de structuration spatiale.	92
2.1.2-Principaux enseignements issus des explorations des grands ensembles asiatiques.	94
2.1.3-Principaux enseignements issus de l'exploration des mégarégions (MR) d'Amérique du nord.	95
2.2 -Les représentations spatiales des grands ensembles économiques mondiaux européens.	102
2.2.1-Les représentations de Brunet, de Baudelle et le « Z » européen.	102
2.2.2 -Approches d'identification des ensembles économiques européens majeurs.	105
2.2.3-Enseignements d'une construction interterritoriale transfrontalière : la Grande Région (GR) Saar-Lor-Lux, ou, la référence d'un laboratoire européen de coopérations avancées.	109
2.3-Dynamique des grands ensembles : vitalité des concepts-notions et caractéristiques générales.	113
2.3.1-La vitalité de concepts matures appréhendée par la littérature et les classements mondiaux.	114
2.3.2-Les dynamiques des polarisations font émerger une urbanisation d'échelle supérieure.	118
2.3.3-Caractéristiques générales issues des explorations-observations des grands ensembles mondiaux et méga-régions.	123
2.4-Paris-Seine-Normandie inscrit dans l'émergence de la nouvelle unité spatiale mondiale.	125
2.4.1 -Illustrations de territorialisations d'échelle supérieure.	125
2.4.2 -La présence illustrée du Monde qui vient.	127
2.4.3-Paris-Seine-Normandie, la structuration des échelles de l'urbanisation et de la « spatialisation ».	130
2.4.4-La production d'un « solide » pour incarner l'espace par une articulation coopérative de territoires.	131
2.5-Instabilité des concepts-notions de qualification des phénomènes de polarisation et difficile terminologie de « Région » : vers une proposition de neutralité sémantique.	135
2.5.1 -Définitions floues et ordres de grandeur pour appréhender notions et concepts utilisés.	135

2.5.2-De l'ambiguïté de la référence à « région » vers la neutralité d'Espace Economique Etendu.	139
2.5.3 -Echelle et limite de la notion.	141
CONCLUSION. PARIS-SEINE-NORMANDIE : UN COEUR ECONOMIQUE EUROPEEN INITIALISANT UN POSITIONNEMENT GEO [POLITIQUE. ECONOMIQUE] MONDIAL.	144
 CHAPITRE III-LES DYNAMIQUES DE LA CONSTRUCTION DE PARIS-SEINE-NORMANDIE POUR SOLIDIFIER LE POSITIONNEMENT MONDIAL DE LA VILLE-MONDE.	 147
PRESENTATION DU CHAPITRE III ET LOGIQUE DU RAISONNEMENT.	147
3.1-La production de Paris-Seine-Normandie ou l'existence par les projets.	148
3.1.1-La production d'un Espace Economique Etendu et les modalités d'organisation de sa fabrication.	148
3.1.2-L'hypothèse du cadre d'une entité territoriale spécifique comme préalable à la formation de Paris-Seine-Normandie.	149
3.1.3-La modalité d'action du projet et le pré-requis de la gouvernance.	151
3.1.4-L'horizon de la production de PSN : sa fabrique par l'institutionnalisation/centralisation de la gouvernance.	153
3.1.5-La modalité des coopérations interterritoriales comme principe de la production de PSN.	156
3.1.6-La VDS un construit d'acteurs : développement de coopérations, de la capacité à travailler ensemble.	157
3.2-L'appropriation de la VDS par l'articulation du triptyque ressources/projets/territoire.	160
3.2.1-La production de PSN positionnée dans les évolutions de la notion du développement.	161
3.2.2-Paris-Seine-Normandie, une composition entre une diversité/multiplicité d'acteurs et le retournement de l'appréhension du futur.	163
3.2.3-La territorialisation de Paris-Seine-Normandie : une articulation entre risque politique et constitution d'un facteur de stabilité.	168
3.2.4-Le projet : clé de la territorialisation de PSN et lieu de la cristallisation des contestations sociales.	169
3.2.5-La Vallée de la Seine face à la géomorphologie de la Normandie : fragmentation et antidote.	170
3.3-Les évolutions des appropriations de la Vallée de la Seine (VDS) : variations des positionnements.	174
3.3.1-La VDS : incarnation du positionnement mondial par le lien ville-monde/politique maritime.	175
3.3.2-Le positionnement européen de la VDS : connexion fluviale (CSNE) ; présence auprès de la Commission.	177
3.3.3-L'intégration portuaire de la VDS : technique d'intégration, représentativités décisionnelles.	178
3.3.4 -La logistique : reconnaissance d'un secteur stratégique, de multiples tensions sur la VDS.	181
3.3.5-Les infrastructures de la VDS : une tension ternaire à articuler Besoins/Capacités/Temps.	184
3.3.6-La VDS positionnée dans les enjeux globaux (développement durable / environnement / climat).	187
3.3.7-Synthèse des évolutions de positionnement des principales forces et parties prenantes.	189
3.4-Les appropriations de la pertinence de la VDS par les pratiques de territorialisation.	191
3.4.1-L'ADAS : « construire une vision partagée du développement de l'Axe Seine ».	193
3.4.2-« Réinventer la Seine: proposer des sites tout le long de l'Axe Seine», par « la mise en œuvre de projets innovants. »	194
3.4.3-Les pratiques d'appropriations : l'épreuve de l'horizon et la permanence de la «culture PSN.»	195
3.4.4-Trois critères d'appréciation de la pertinence : le diagnostic géopolitique mondial, la méthode de conception, la gouvernance spécifique.	198
3.4.5-L'appropriation de Paris-Seine-Normandie appréhendée par la terminologie.	200
CONCLUSION. LA PRODUCTION DE PARIS-SEINE-NORMANDIE : DES ENTHOUSIASMES DE LA CONCEPTION, AUX REALITES D'UNE FABRICATION DE LONG TERME.	203
CONCLUSION DE LA PREMIERE PARTIE.	207

DEUXIEME PARTIE.	
LA GEO [POLITIQUE. ECONOMIQUE] SUBSTANCE DE LA CONFIGURATION DE PARIS-SEINE-NORMANDIE.	213
PRESENTATION DE LA DEUXIEME PARTIE.	215
CHAPITRE IV-PARIS-SEINE-NORMANDIE : STRUCTURATION D'UNE CONFIGURATION SPATIALE, APPLICATION D'UNE GEOGRAPHIE POLITIQUE ET ECONOMIQUE.	219
PRESENTATION DU CHAPITRE IV ET LOGIQUE DU RAISONNEMENT.	219
4.1-La Vallée de la Seine, un « territoire » d'expression de la spatialisation de la géopolitique et de la géoéconomie.	220
4.1.1-La géopolitique pour positionner mondialement Paris-Seine-Normandie.	220
4.1.2 -La géo-économie pour matérialiser l'existence de la VDS.	223
4.1.3-La construction de PSN : une filiation relevant des rétroactions entre la Géo [Stratégie. Politique. Economique.]	226
4.2-La structuration spatiale ou une forme appliquée du rayonnement.	230
4.2.1-La structuration spatiale, un critère constitutif des évolutions qualitatives de la puissance.	230
4.2.2 -Les espaces économiques étendus ou la spatialisation du pouvoir d'influences.	232
4.2.3 -PSN ou le rayonnement d'une potentielle référence de structuration spatiale.	235
4.3-Le positionnement géostratégique mondial recherché pour PSN lié aux influences de la Géopolitique et de la Géoéconomie.	236
4.3.1-Le développement de la Vallée de la Seine illustre l'étroitesse du lien entre géographie et politique.	236
4.3.2-PSN, structuration spatiale : un champ d'influences mondiales.	238
4.3.3-Portée et utilité de l'approche Géo [Politique. Economique] pour Paris-Seine-Normandie.	240
CONCLUSION. PARIS-SEINE-NORMANDIE : LA SPATIALISATION DES INFLUENCES D'UNE CONSTRUCTION INTERTERRITORIALE.	242
CHAPITRE V-DES PERTINENCES DE LA CONSTRUCTION DE PARIS-SEINE-NORMANDIE A LA RECONNAISSANCE DE CETTE STRUCTURATION SPATIALE SUR L'ECHELLE EUROPEENNE.	245
PRESENTATION DU CHAPITRE V ET LOGIQUE DU RAISONNEMENT.	245
5.1-PSN, « méga-région » et la politique européenne de structuration du territoire de l'Union.	247
5.1.1-PSN : une question interrogeant l'aménagement du territoire de l'Union.	248
5.1.2-La structuration spatiale de l'Europe : entre un processus de structuration dynamique et une planification stratégique.	250
5.1.3-Paris-Seine-Normandie, un projet national constitutif de l'organisation de l'espace européen.	253
5.2-Les atouts de la configuration PSN et les potentiels de déploiement pour une double reconnaissance.	254
5.2.1 -Eléments contributifs de la reconnaissance de PSN sur les deux échelles.	254
5.2.2 -Potentiel théorique de territoires éligibles à une reconnaissance comparable.	256
5.2.3-La reconnaissance européenne du projet global de Paris-Seine-Normandie, ou l'initialisation du positionnement Géo [Politique Economique].	257
5.3-Les apports des dynamiques de PSN face à l'intérêt européen commun.	259
5.3.1-Orientations du CFP 2021/2027 (11&12/2019) et traits caractéristiques de PSN : éléments favorables à une réceptivité européenne.	259
5.3.2-Une reconnaissance sous la dépendance de la qualification européenne de l'intérêt commun.	260

CONCLUSION. L'INTERET EUROPEEN COMMUN DE PSN : UNE COMPOSITION ARTICULANT 10 ANS D'EXPERIENCES ET DES POTENTIELS DE DEPLOIEMENT.	263

CHAPITRE VI-AFFIRMER LA SINGULARITE DE PARIS-SEINE-NORMANDIE PAR LA RECHERCHE DE DIFFERENCIATIONS.	265

PRESENTATION DU CHAPITRE VI ET LOGIQUE DU RAISONNEMENT.	265

6.1-Les champs de différenciations de la Vallée positionnés dans l'échelle des Espaces Economiques Etendus.	267

6.1.1 -L'élargissement de l'échelle des concurrences accentue celles de proximité.	267

6.1.2-L'attractivité territoriale par le développement durable : une transition avancée.	268

6.1.3-Des orientations de différenciations prédéterminées.	270

6.2-La différenciation de PSN : enrichir le critère économique de ceux universels de la qualité globale territoriale.	272

6.2.1-L'attractivité par la valorisation de la notion polymorphe de la qualité de vie.	272

6.2.2-L'aimant géostratégique formé par le couple connaissances-recherches.	275

6.2.3 -La complémentarité des modèles économiques « linéaire-circulaire ».	276

6.3-L'affirmation des différenciations par la visibilité mondiale ou l'influence de l'information.	280

6.3.1-L'information au cœur des stratégies d'influence pour servir le développement territorial.	281

6.3.2-La visibilité, support d'influences au service de l'attractivité.	282

6.3.3-L'information numérisée pour valoriser le territoire et ses éléments de différenciation.	285

CONCLUSION. L'ATTRACTIVITE DE PARIS-SEINE-NORMANDIE RENFORCEE PAR LA DIFFUSION DE SES DIFFERENCES DE QUALITE GLOBALE.	286

CONCLUSION DE LA DEUXIEME PARTIE.	289

TROISIEME PARTIE.

LES FLUX DE MARCHANDISES-PRODUITS :

UN FACTEUR DIFFERENCIANT (DIFFERENCIATEUR ?)

AU CŒUR D'ENJEUX STRATEGIQUES POUR PARIS-SEINE-NORMANDIE.	293

PRESENTATION DE LA TROISIEME PARTIE.	295

CHAPITRE VII-LES FLUX DE MARCHANDISES : NOTION ET RECHERCHE DE DIFFERENCIATIONS.	301

PRESENTATION DU CHAPITRE VII ET LOGIQUE DU RAISONNEMENT.	301

7.1-Notion de flux et bases d'appréhension des flux de marchandises.	302

7.1.1-La notion de flux.	302

7.1.2-De flux de marchandises à flux de marchandises-produits.	304

7.1.3-Les flux de marchandises-produits de la Vallée de la Seine (VDS).	307

7.2-La recherche de différenciations par les flux : une question difficile.	310

7.2.1-Enseignements de recherches et d'observations de pratiques.	310

7.2.2-Penser les flux comme élément d'affirmation de la singularité territoriale de PSN.	313

7.2.3-Cerner les champs de différenciations par les flux.	315

7.2.4-Limites de l'approche.	322

7.3-A l'échelle de la Vallée, la composition «flux/externalités»-«structuration/architectures» : facteur différenciant pour faire émerger la différence de Paris-Seine-Normandie. 323

7.3.1-De l'initialisation politique d'une «responsabilité collective» à « facteur d'attractivité indubitable ». 323

7.3.2-La différenciation par la maîtrise des enjeux globaux associés aux flux. 326

7.3.3-La structuration spatiale de la Vallée : une voie de différenciation pour Paris-Seine-Normandie. 332

CONCLUSION. RENFORCER L'INFLUENCE MONDIALE DE PARIS-VILLE-MONDE PAR LA DIMINUTION, A L'ECHELLE PSN, DE L'INFLUENCE DU COUPLE MOUVEMENTS/EXTERNALITES DES FLUX DE MARCHANDISES-PRODUITS. 336

CHAPITRE VIII-PARIS-SEINE-NORMANDIE : UNE CONFIGURATION PROPICE A LA CONSTRUCTION DE L'ESPACE INFRASTRUCTUREL DE L'AXE SEINE PAR LES ARCHITECTURES ET LE CORRIDOR DE LA VDS. 339

PRESENTATION DU CHAPITRE VIII ET LOGIQUE DU RAISONNEMENT. 339

8.1-Flux et architecture : un lien incontournable. 340

8.1.1 -Un siècle et demi : l'expression temporelle du lien. 340

8.1.2 -La structuration spatiale de la Vallée, base des architectures nécessaires aux flux 342

8.1.3-L'architecture des flux: levier du développement de l'économie logistique territoriale de PSN. 345

8.2-La structuration de l'économie des flux de la Vallée : une composition entre architectures et corridor. 347

8.2.1-Corridor : une revue des approches institutionnelles et académiques. 348

8.2.2-Le paradoxe fécond des architectures de flux des corridors pour le développement territorial. 352

8.2.3-Structuration/Connexions/Fluidité : critères de l'existence-reconnaissance de l'économie des flux de PSN. 355

8.3-La notion de corridor : une orientation clé de la construction de Paris-Seine-Normandie. 357

8.3.1-Le Corridor de l'Axe Seine ou l'instrument de Paris-Seine-Normandie pour solidifier la ville-monde. 358

8.3.2-Le Corridor de l'Axe Seine : un équilibre à la dissymétrie européenne de l'architecture des corridors. 360

8.3.3-Fabriquer l'instrument : articuler le projet stratégique, les orientations de l'Union, la permanence des enjeux globaux. 363

CONCLUSION. L'ECONOMIE DES FLUX DE PSN SOUTENUE PAR L'ORGANISATION INFRASTRUCTURELLE DU CAS. 365

CHAPITRE IX-LES PERSPECTIVES DIFFERENCIANTES DU « ROLE CENTRAL DU NUMERIQUE » ET DE L'ESE POUR QUALIFIER LE PROJET GLOBAL. 367

PRESENTATION DU CHAPITRE IX ET LOGIQUE DU RAISONNEMENT. 367

9.1-Les applications informatiques pour accompagner la structuration du réseau infrastructurel de la Vallée. 370

9.1.1-Les outils de la géomatique : plateformes de facilitation de la structuration spatiale de l'économie des flux de la VDS. 370

9.1.2-La modélisation/simulation pour accompagner la structuration (architectures : spatiale, flux) de l'économie des flux de la Vallée. 374

9.1.3-La Tour de pilotage des flux du réseau infrastructurel du CAS : outil opérationnel de différenciation. 378

9.1.4-Structuration spatiale/architectures/applications informatiques du mouvement : éléments constitutifs d'une forme de régulation. 384

9.2-L'approche systémique ou la réponse scientifique aux profondeurs des transformations. 387

9.2.1-La convergence entre la profondeur des transformations et le besoin d'une approche de leurs appréhensions. 387

9.2.2-L'approche globale : mobiliser, concevoir. La systémique : accompagner la structuration de l'espace et des flux du corridor. 390

9.2.3-Appréhender les flux de marchandises à l'échelle de la Vallée, un système de systèmes. 393

9.3-L'E.S.E. : perspective différenciante pour renforcer l'instruction du Corridor de l'Axe Seine et de ses projets, pour accroître l'attractivité du « territoire ».	394
9.3.1-Le besoin d'un instrument de méthode et la réactualisation du calcul socio-économique : une convergence temporelle favorable à la reconnaissance/construction du Corridor de l'Axe Seine.	394
9.3.2-La méthode ESE, une couverture adaptée : aux évolutions Géo [Politique. Economique] européennes et mondiales, à la diversité des secteurs de la Vallée.	397
9.3.3-Illustrations d'une « qualification ESE » différenciante pour l'économie des flux de la Vallée.	399
CONCLUSION. LES INGREDIENTS DIFFERENCIANTS DU CORRIDOR DE L'AXE SEINE : LE NUMERIQUE, LES INFORMATIONS ENVIRONNEMENTALES DES FLUX, LA « LABELLISATION ESE » DU PROJET GLOBAL.	402
CONCLUSION DE LA TROISIEME PARTIE.	405
 CONCLUSION GENERALE.	 409
RAPPEL DE LA DEMARCHE.	409
SYNTHESE DES RESULTATS.	410
L'intention politique du Havre à Paris, ou Paris-Seine-Normandie, traverse les mandats présidentiels.	411
Paris-Seine-Normandie positionne la ville-monde/région-capitale dans l'échelle Géo [Politique. Economique] des espaces économiques européens et mondiaux.	412
Des préliminaires favorables : une incitation à porter Paris-Seine-Normandie auprès des instances de l'Union européenne.	413
Paris-Seine-Normandie ou les pertinences du processus de structuration spatiale de la Vallée de la Seine.	414
Les coopérations interterritoriales comme principe organisationnel de la production de Paris-Seine-Normandie.	415
L'économie des flux : orientation structurante clé de la fabrication de Paris-Seine-Normandie.	417
PSN (2019) bénéficie d'une concordance entre : la continuité politique ; la permanence des dynamiques des acteurs ; les calendriers de définition des cadres financiers de l'action.	418
CHOIX DE RECHERCHE ET LIMITES.	419
Les projets comme principe de la fabrication de Paris-Seine-Normandie.	420
Les dynamiques en cours orientent la recherche de différenciations vers la qualité globale.	420
L'utilisation des avancées des TIC pour exister, pour mesurer les externalités et gérer les flux à l'échelle de la Vallée.	420
L'acceptation des « effets structurants » du transport (1993) et de ceux des « infrastructures de transport » (2013) notamment pour les mouvements de l'économie des flux de marchandises-produits.	421
L'amélioration des influences de Paris-Seine-Normandie, du pouvoir d'attraction de l'ensemble et de ses territoires, par un positionnement sur les enjeux globaux.	421
TEMPORALITES DES URGENCES ET INCERTITUDES : DES AIGUILLONS POUR « CONTINUER A PREPARER L'AVENIR ».	421
PERSPECTIVE DE RECHERCHE : LE TEMPS DE LA METHODE.	422
Formaliser une méthode générale du développement-aménagement à une échelle inhabituelle.	422
Qu'entendre par méthode générale de développement-aménagement d'un EEE ?	423
Produire la méthode par la consolidation des fonds documentaires et réalisations de PSN.	423
Paris-Seine-Normandie : laboratoire in vivo national et européen pour développer et expérimenter la méthode.	424
 ANNEXES. APPENDICES. (SOMMAIRE DU VOLUME 2/2)	 427
BIBLIOGRAPHIE ET RESSOURCES DOCUMENTAIRES	429
Préambule.	429
Bibliographie.	429
Rapports et documents.	469

Sitographie.	481
Média. généraliste et spécialisé.	487
LISTE DES FIGURES.	503
LISTE DES ENTRETIENS.	505
LISTE DES SIGLES ET ACRONYMES.	507
INDEX DES AUTEURS CITES.	511

RESUME. ABSTRACT.

La démographie, la mondialisation, la recherche de sécurités accentuent l'attrait ancestral vers la ville. Les concurrences mondiales d'attractivité conduisent théoriciens et praticiens à positionner vers le milieu du XXI^e les ensembles inédits des méga-région majoritairement infra étatique/supra [région, *Länder*, province]. Leur complexe traduction dans l'organisation territoriale oriente vers la notion d'espace économique étendu (**EEE**). Le Grand Paris, premier temps de la décision politique, est l'expression française de ce phénomène. La thèse s'intéresse au deuxième temps, initié à partir de 2011, de structuration de la Vallée de la Seine, du Havre à Paris, par l'articulation de ses composantes économiques et sociales.

Les explorations mondiales de la partie I montrent les pertinences de la conception globale de l'ensemble. Elles se manifestent, par une continuité politique, la permanence d'un instrument de structure, les fabrications de coopérations interterritoriales multipartites. La partie II déchiffre Paris-Seine-Normandie par la Géo [Politique. Economie], par l'expression spatialisée des évolutions qualitatives du concept politique de puissance. L'attractivité compose les aménités, le numérique, les différenciations par les enjeux globaux. La partie III attribue à l'économie des flux de marchandises-produits un rôle constructif déterminant. Elle valorise la configuration de la Vallée par l'architecture des flux, la notion de corridor, l'utilisation de solutions numériques pour sa construction et la maîtrise des externalités. L'évaluation socioéconomique est proposée pour soutenir, sur les échelles nationale et européenne, ce projet d'envergure à multiples facettes.

Mots clés : *Paris-Seine-Normandie, Espace Economique Etendu, Géopolitique et Géoéconomie, Coopérations interterritoriales, Structuration par les Flux, Logistique et transports, Enjeux globaux, Numérique.*

Demography, globalization, the search for security accentuate the ancestral attraction to the city. Global competition for attractiveness lead theorists and practitioners to position towards the mid-21st century new sets, mostly infra-state / supra [region, Lander, province] called mega-region. Their complex translation into territorial organization points to the notion of extended economic area (**EEA**). Greater Paris, the first phase of political decision-making, is the French expression of this phenomenon. This thesis focuses on the second stage, initiated in 2011, of structuring the Seine Valley, from Le Havre to Paris, through the articulation of its economic and social components.

The global explorations in Part 1 show the relevance of the overall design of the whole. They are manifested by political continuity, the permanence of a structural instrument, and the fabrications of multi-party interterritorial cooperation. The second part deciphers Paris-Seine-Normandy by Geo [Politics. Economy], and the specialized expression of qualitative evolutions of power, political concept. Attractiveness makes up amenities, digital, differentiation by global issues. The third part attributes a decisive constructive role to the economics of the flow of goods and products. It enhances the configuration of the Valley through the architecture of flows, the notion of corridor, and the use of digital solutions for its construction and the control of externalities. The socio-economic assessment is proposed to support, on the national and European scales, this large-scale, multi-faceted project.

Key words: *Paris-Seine-Normandy, Extended Economic Area, Geopolitics and Geoecconomy, Interterritorial Cooperations, Structuring by Flows, Logistics and transport, Global Warming Issues, Digital.*

REMERCIEMENTS : UNE PROFONDE GRATITUDE.

Mes remerciements sont adressés à un ensemble de personnes qui ont contribué directement ou indirectement à cette aventure. Qu'il me soit permis de les appuyer en direction de la constance du guide pour identifier le laboratoire d'accueil. Vers l'équipe d'encadrement, pour les références bibliographiques, la patience, la pédagogie, afin de corriger les travaux d'un jeune doctorant entretenant avec la géographie un rapport de synonymie entre le mot volcan et l'excentricité d'une imparfaite boule de billard crachant par moment du feu et quelques matières. A l'attention du centre de documentation, des étudiants du laboratoire. Echanges, encouragements dans les doutes solidifient des sables parfois mouvants. Sans oublier l'ensemble des auteurs, cités ou pas. J. Gottmann ouvre des espaces absorbants. A. Vigarié croisé il y a quelques temps déjà, un lien de maître à élève aurait pu se tisser. La vie en décida autrement. Hasard ? Destin ? Temps de coagulation ? Mes remerciements vont également vers les savants. Ils m'ont accordé leur temps. Ressource rare. Transferts de savoirs. Des portes se sont ouvertes. Des horizons se sont dessinés. Des corrections ont rectifié la ligne. Notamment celles permises par les suggestions d'améliorations des rapporteurs, par les références communiquées. Enfin qu'il me soit permis d'adresser des remerciements particuliers à A. Rufenacht, initiateur des dynamiques de Paris-Seine-Normandie, à qui je dédie ce travail. Sans l'étincelle de la beauté de la ligne architecturale que vous avez dessinée cette aventure n'aurait pu avoir lieu. Rassembler sur un projet est déjà en soi de grande difficulté. Rassembler pour transformer un rêve, aussi accordé soit-il avec le rythme du chant du Monde, présente souvent toutes les caractéristiques de l'impossible. Beauté : trait d'union entre rêve et réalité ? Au-dessus de ces remerciements, il y a : la beauté ; la pertinence de la perception des rythmes des pulsions du Monde ; une idée de la connaissance, de la science.

PETIT LEXIQUE CONCERNANT DES EXPRESSIONS FREQUEMMENT UTILISEES.

Les notices ci-dessous ont pour objet de faciliter la compréhension de notre usage de ces expressions.

Architectures de flux. Représentent les ressources (logistique, transport, leur combinaison) dédiées aux flux de marchandises-produits d’une architecture spatiale considérée, ainsi que leurs usages (figure 4, précisions concernant les approches terminologiques).

Architecture spatiale. Traduction spécifique de l’organisation de l’espace dans l’échelle (cf. Structuration spatiale) constituée par des territoires contigus en coopérations interterritoriales avancées. Est constituée de l’ensemble des éléments structurants des réseaux nécessaires aux mouvements des flux. Permet d’appréhender les interactions (Hypergéog. C. Grasland. Art2. D. Pumain Art. 73) entre les activités clés (logistique, transport) et le développement-aménagement du « territoire » résultant de ceux assemblés (figure 4, précisions concernant les approches terminologiques).

Axe Seine met l’accent sur le lien géostratégique fluvial assurant la communication entre la ville-monde/région-capitale et la mer. L’expression est utilisée pour désigner la Vallée de la Seine, nommée Paris-Seine-Normandie.

Construction (interterritoriale). Fait référence : à la configuration de la Vallée dont la continuité territoriale est appréciée comme favorable à la construction de PSN, à la composition de territorialité/réicularité (F. Tesson, 2014. Regards croisés, 02/2019) ; à la modalité coopérative de la production de PSN. La notion de corridor est une illustration de cette phase dans la production de PSN.

Corridor Axe Seine (CAS). Désigne pour l’économie des flux de la Vallée (troisième partie) l’organisation de la Vallée sur la référence du corridor (figure 77, évolutions du concept de corridor ; chapitre VIII).

Espace (PSN). Concept « *ardu* » appliqué à la Vallée de la Seine nommée Paris-Seine-Normandie. L’espace PSN est perçu selon sa « *dimension multidimensionnelle* » (J. Lévy, M. Lussault, 2013), désigne différentes dynamiques imbriquées. Celles (première partie) de la société notamment illustrées par : la période maïeuticienne ; les processus d’élaboration du schéma stratégique 2030 (*rédigé à plusieurs mains*) et de sa traduction par le CPIER 2015-2020 ; les analyses d’évolutions de positionnements d’acteurs ; dernièrement par le colloque « Regards croisés » (02/2019). Ces dynamiques sociétales sont à l’origine de dynamiques territoriales notamment illustrées par : des exemples d’appropriations ; par la diversité des projets présentés dans la version du 04/2019 du CPIER 2015-2020 ; par des processus de coopérations interterritoriales construisant cet espace. En deuxième lieu (deuxième partie) par

celles qui positionnent PSN sur les échelles européenne et mondiale. Enfin par l'approche sectorielle de l'économie des flux, représentative de secteurs d'activités caractérisants la Vallée.

Espace économique étendu. (EEE). Expression proposée (figure 3, signification ; section 2.5, instabilité des concepts et notions) pour désigner les polarisations spatiales et territoriales, observées, cartographiées (J-P. Rodrigue, 2015, 2017). Le sigle associé est repéré dans le texte par le systématisme du mode graphique **EEE** (gras, italique) afin d'assurer sa différenciation, éviter toute confusion, avec l'accord européen¹ de 1994 créant l'espace économique européen. L'« **EEE_{PSN}** » représente une simplification et un gain de place dans l'architecture d'une phrase. L'indice *PSN* dans une phrase révèle l'appréhension de PSN dans l'ensemble des **EEE** ; caractérise l'**EEE** à laquelle la phrase fait référence.

Fabrication, fabrique (fabriquer) de PSN. Rend principalement compte du processus de fabrication par les projets. Notion très présente en sciences sociales, notamment en géographie pour le développement et l'aménagement territorial (H. Gumuchian, B. Pecqueur, 2007), pour les interactions « *entre société urbaine et ville* » (H. Noizet, 2013).

Géo [Politique. Economie]. Simplification d'écriture. Fait référence dans la même temporalité à : géopolitique et géoéconomie. A l'origine d'actions géostratégiques de structurations (spatiale, territoriale). Elles composent rythme et horizon des polarisations, répondent à l'absence de situation stationnaire du mouvement, amplifient son autofécondation. Une échelle supérieure émerge, élargit le concret du terrain de la géographie.

Grand ensemble. Usage fréquent au singulier et au pluriel. Fait référence aux expressions de grande échelle des processus de métropolisation ou de mégalopolisation (J-J. Bavoux, L. Chapelon, 2014) ou à l'usage courant des mêmes auteurs dans l'entrée « région », dans celle de « dimension ». Fait également référence aux impacts spatiaux de la formation d'ensembles économiques régionaux (M. Azuelos, 2012). Ne fait pas référence à la terminologie de l'urbanisme des grands ensembles d'habitation (M. Lussault, 2013). Selon le contexte de la phrase, l'expression « grand ensemble économique et de vie » est son équivalent.

Iconologie. Selon la phrase, utilisation du mot proposé par J. Bonnemaison (2004) pour rendre compte de façon générique de résistances au mouvement. Pour le concret de leurs manifestations le mot iconographie de J. Gottmann (1952) est conservé.

Monde (Majuscule de). Fait référence aux précisions de M. Lussault (G. Di Méo, entretien, 2014) : « *ce que j'appelle le Monde avec une majuscule diffère de la " planète " et de la " Terre " (et aussi du monde avec une minuscule, qui renvoie à la " mondanité " de l'expérience de la vie).* » [...] « *Le Monde correspond quant à lui à ce qui est apparu depuis les*

¹ Cet accord (EEE) renforce « *les relations économiques et commerciales entre les parties* » (<https://ec.europa.eu/eurostat/>, 03/02/2020) y compris avec les pays de l'Association Européenne de Libre Echange (AELE). www.insee.fr/fr/metadonnees/definition/c1448 ; rapports et documents : Parlement européen.

années 1950-1960, c'est-à-dire l'état contemporain de l'écoumène-Terre, qui possède un "profil" nouveau lié au processus d'urbanisation généralisé des sociétés. » [...] « Le Monde, c'est l'espace-temps actuel de l'écoumène qui correspond à l'urbanisation généralisée des genres de vie, de l'habitation. On observe là une mutation anthropologique, sociétale et politique comparable aux révolutions néolithique ou industrielle, avec des bouleversements culturels et individuels majeurs. » Convention orthographique également pratiquée par R. Brunet (2017, *Le déchiffrement du Monde*).

Période maïeuticienne. Désigne les dynamiques des années 2009-2012, en ce sens qu'elles auront permis de faire naître des initiatives, « d'accoucher » d'actions de développement-aménagement au cœur des préoccupations des autorités politiques, de celles des dirigeants économiques depuis plusieurs dizaines d'années. Cette période aura déclenché une inflexion dont la durée représente la mesure de la réussite. Ces dynamiques initialisent une logique de positionnement et d'insertion de Paris-Seine-Normandie dans la structuration européenne et mondiale de l'espace.

Production de l'espace (PSN). Comprend les actions de conception et signifie que PSN est un « *construit* [volonté de faire], un *produit social complexe* [multiplicité d'acteurs] » (G. Di Méo, 2013) devant composer avec des articulations d'échelles, les enjeux globaux, les appropriations (R. Brunet, 2017) et la temporalité d'un résultat exigeant un entretien des dynamiques. L'expression (M. Adam, 2019) est principalement utilisée en référence à Paris-Seine-Normandie, espace économique étendu, ensemble économique et de vie en formation, pour solidifier la place et le rang de Paris ville-monde tant sur l'échelle mondiale que sur celle des cœurs économiques européens.

Structurations spatiales. Expressions de la dynamique des mouvements du Monde. Ils se manifestent : territorialement par une croissance de l'échelle de l'urbanisation ; et, spatialement par une échelle supérieure à la ville issue de territoires contigus interconnectés en coopérations interterritoriales avancées (cf. Architecture spatiale.)

« Territoire » PSN. Les guillemets différencient la nomination courante de PSN des significations de ce mot compliqué en géographie. Trois auteurs, J. Lévy, B. Debarbieux, J-P Ferrier (*in* J. Lévy, M. Lussault, 2013) proposent 8 définitions et attribuent *trois plumes* (échelon le plus élevé) à ce mot dans le classement de ceux à différences conceptuelles et débats (B. Pecqueur, 2011). Territoire renvoie en géographie à un ensemble de questions précises (limites, substance, organisation administrative) concernant le processus de sa production, l'organisation de son résultat et de son fonctionnement. Elles ne peuvent justifier la création d'un « *échelon administratif spécifique à l'axe Seine* » (F. Philizot, *in* Frémont Armand-Guermond Y., 2016), notamment au vu des pratiques d'autres grands ensembles économiques. La question de fond est localisée dans les modalités organisationnelles des coopérations avancées entre territoires.

Vallée. L'emploi contextualisé de la majuscule est une simplification d'écriture en ce sens qu'elle permet de comprendre « de la Seine », évoque la composition entre les géographies physique, humaine, politique et économique. Est utilisé comme synonyme d'axe Seine, de Paris-Seine-Normandie.

Ville-monde/région-capitale. Utilisation indifférenciée, en référence à Paris, de ville-monde et/ou de l'expression complète articulée sur deux mots composés proposant l'un et l'autre, et ensemble, l'échelle mondiale du positionnement (monde, capitale) d'une organisation territoriale (ville, région). Le débat politique associé n'a pas été évoqué lors des entretiens. Les dynamiques coopératives de la Vallée s'articulent sur les villes, les départements, les régions.

INTRODUCTION GENERALE.

LE CADRE GENERAL : LES MOUVEMENTS DU MONDE.

Le début du XXI^e siècle est caractérisé par une convergence temporelle de mouvements (figure 1) de fond : la démographie (1900 : ~ 1,65 Md d'h. 2017 : ~ 7,55 Md d'h.²) et une urbanisation d'une rare intensité (2018 : 55% de la population mondiale est urbaine. Agglomérations urbaines [01/01/2018] > 1 million d'h. : 561³) ; l'élévation sans précédent du niveau d'éducation des populations (United Nations Human Development Report, 2013) et une demande de participations aux décisions collectives⁴ ; la croissance des échanges internationaux et la structuration mondiale de l'organisation productive.

Ces mouvements sont accompagnés : du déplacement du centre économique de gravité ; d'une croissance des exportations mondiales de marchandises principalement par voie maritime (maritimisation) entraînant le développement du secteur logistique (logistisation) ; d'une généralisation d'innovations numériques issues des avancées des sciences et technologies de l'information et des télécommunications (numérisation, mathématisation) ; de la prise de conscience de l'acuité irréversible des questions climatiques, environnementales, écologiques et des ressources naturelles, de la prégnance de ces enjeux globaux et de la recherche d'équilibres entre la nécessité des flux de marchandises et la maîtrise de leurs externalités (S. Masson, R. Petiot [2013] ; A. Silem et al. [2018] ; C-D. Echaudemaison et al. [2019])⁵.

La continuité tendancielle de ces mouvements mondiaux, à l'origine de multiples transitions (énergétique, écologique, économique [circulaire], etc.) à impacts sociétaux, compose également avec l'imprévisibilité d'évènement de même échelle (2020 : pandémie du Covid-19 ; J. de Kervasdoué, 2012) infléchissant ponctuellement leur dynamique sans les remettre en cause, voire pouvant servir d'accélérateur à des orientations stratégiques⁶ de fond.

L'intensité de ces mouvements, appréciés comme des faits *construits* (A. Bailly, R. Ferras, 2018), bouleverse les équilibres mondiaux, notamment ceux de la conduite des affaires du Monde, ceux des évolutions de l'occupation de l'espace faisant émerger de grands ensembles économiques et de vie.

² Source : www.planetoscope.com

³ Source : <http://www.citypopulation.de/world/Agglomerations.html> , (reference date: 2018-01-01)

⁴ Organisation Non Gouvernementale, Organisation à But Non Lucratif, nouveaux acteurs dans les organisations internationales (S. Cohen, 2012)

⁵ « Définitions retenues pour Externalité ». Volume 2. Annexe A1.12/1.

⁶ Exemples. Orientations des aides de l'Etat français à des secteurs industriels pour accélérer la neutralité carbone de leurs produits. Initiation par l'Europe de réflexions concernant la santé publique européenne. Plan de relance européen (07/2020).

FIGURE 1-ENCADRE. APPROCHE DE SIGNIFICATION DE « MOUVEMENTS DU MONDE ».

Mouvements du Monde.

L'expression désigne les intensités de changements fondamentaux, politiques, économiques et sociaux, technologiques, de la connaissance, issus d'une maturation d'environ un siècle et demi, arrivés à un point de mûrissement ou d'inflexion. Ils s'expriment mondialement, à toutes les échelles, par des dynamiques de transitions (climat, environnement, écologie, modèles économiques et sociaux, technologique-organisationnel-numérique), pour passer de l'équilibre imparfait mais connu de la 2^e partie du XX^e siècle vers un nouvel équilibre à construire. Démographie, urbanisation, font émerger : une échelle spatiale, les balbutiements d'une organisation territoriale infra-étatique d'échelle supérieure aux organisations, administrative et politique, courantes (région, département, métropole (R. Dagorn, 2013; J-M Offner, 2020), pôle métropolitain, intercommunalités, commune) ; des objets géographiques à la caractéristique Géo [Politique. Economique] mondiale affirmée (J. Rifkin, 2004 ; RPA, 2006 ; R. Florida 2009 ; J-P. Rodrigue : 2015, 2017). Conséquemment, la généralisation d'une forme de structuration spatiale/territoriale construite par un assemblage de coopérations inter-trans-territoriales, génère une unité polycentrique (Datar : 2020, 2040) à l'existence-reconnaissance mondiale visible (E. Evrard, 2013, 2017 ; N. Raimbault, 2017.) L'appellation méga-région, communément admise pour nommer ces grands ensembles, est peu adaptée à l'appréhension européenne de région, peu compatible avec celle française (G. Marcou, 1999 à 2012 ; G-F. Dumont, 2014 ; G. Baudelle, 2016 ; R. Brunet, 2017). Ces mouvements sont à l'origine de transformations culturelles (M. Doueïhi, 2013 ; A. Lalande, *édit.* 2018) pour construire l'organisation de ces ensembles dans le temps long des sociétés (M. Lussault, 2013).

Ces mouvements de structuration et d'organisation spatiale s'expriment très majoritairement au sein du *compartiment* Etat (J. Gottmann, 1952), différemment selon l'histoire, les caractéristiques des sociétés, la culture politique propre à chacun d'eux. En Asie le phénomène d'urbanisation donne naissance à des ensembles de plusieurs dizaines de millions d'habitants. Les Etats-Unis s'orientent vers une structuration spatiale, positionnée vers le milieu du XXI^e siècle, formée de méga-régions, d'échelle infra Etat fédéral, articulant des coopérations entre Etats fédérés.

L'Europe se caractérise par une diversité de configurations autour d'une dorsale économique articulant les cœurs économiques historiques: les deux centres (Milan, Turin) de l'Italie du Nord avec un centre du tourisme mondial (Venise) ; le cœur économique de l'Allemagne (Centre Europe) et des pays de la façade maritime de la mer du Nord (Rhein Maas Schelde Delta) ; le sud du Royaume-Uni (Londres). Cette macro-configuration est complétée d'ensembles économiques et de vie plus récents localisés de part et d'autre de cette ossature (2^e partie, figure 58). La Grande Région Saar-Lor-Lux, issue des stratifications sexagénaires d'une « *petite diplomatie* » (E. Evrard, 2017) est inscrite dans ce mouvement.

Ces mouvements d'organisation spatiale sont accompagnés d'enjeux de pouvoir politique s'exerçant, notamment en Europe, sur différentes échelles. Sur celle régionale par les velléités d'indépendance de régions/provinces européennes, par rapport à leur Etat d'appartenance, recherchant une existence propre et une accentuation de rapports directs avec la Commission. Ou encore, sur celle de tensions politiques issues de la « *"rivalité" latente ou encore masquée entre les Etats et les grandes villes* » (C. Ghorra-Gobin, 2017).

Cet ensemble d'enjeux relevant de la géographie politique, à fort contenu géopolitique, en liaison étroite avec l'économie, fait émerger l'angle d'appréhension Géo [Politique. Economique] des grands ensembles économiques et de vie.

Pour l'analyse économique, le ralentissement du rythme de progression des échanges internationaux est apprécié comme un marqueur de la réduction de l'écart entre le niveau de développement des pays avancés et ceux considérés il y a peu comme émergents atteignant⁷ un niveau de savoir-faire comparable ; possédant une taille de marché intérieur égale à environ deux ou trois fois celle de l'EU ou des USA ; accroissant leur capacité à satisfaire par eux-mêmes les besoins de leurs marchés (G. Gaulier, V. Vicard, 2020). Le commerce mondial en forte croissance depuis environ une cinquantaine d'années (exportations mondiales : d'environ 18% du PIB₁₉₉₃ mondial à environ 30% en 2008), connaît à un niveau global une diminution de pente de croissance depuis quelques temps (Azuelos, 2012). Ce fléchissement traduit le retour à un certain équilibre. Construit par des flux majoritairement intra-régionaux (Azuelos, 2012) puis intercontinentaux, cette évolution incite S. Jean (CEPII, 2017) à titrer « *le commerce international rentre dans le rang* » au regard de « *la théorie économique [qui] ne prévoit pas que les échanges commerciaux doivent croître plus rapidement que le revenu.* »

Du point de vue géographique, l'élargissement de l'échelle des mouvements d'occupation de l'espace habité, la quarantaine/cinquantaine de formes mondiales engendrées et leur diversité (J-P. Rodrigue, 2015, 2017) élèvent les observations à celle de faits possédant « *un sens descriptif et concret* » (A. Lalande 10^e Ed. Impr. 2018). Ils bénéficient du qualificatif de *construit* pour souligner le rôle d'une multiple diversité d'acteurs dans leur formation. La diversité des formes, celle de leur configuration spatiale, « *contient l'idée d'une chose organisée* » (B. Elissalde, 2004) de façon non aléatoire. Les illustrations géographiques du raisonnement démonstratif⁸ permettront d'apprécier cette élévation et cette qualification. Elles seront réalisées à partir de constatations mondiales sur une sorte de distribution des pouvoirs du Monde, de ses centres d'influences, faisant émerger des formes d'occupation de l'espace habité d'échelle supérieure aux organisations, administrative et politique, courantes. Les déploiements des métropoles, préfixant leur nom par le qualificatif grand⁹, représentent l'expression territoriale d'une échelle déjà supérieure à l'appréhension classique de celle de la ville. Cette appréhension de variations d'échelle est à l'origine d'une nouvelle unité spatiale (R. Florida, 2007).

L'identification de ces faits dans « *l'organisation de l'espace accessible à l'homme* » (P. Camu, 1994) dessine des structurations, spatiale et territoriale, interdépendantes (M. Azuelos, 2012). La forme engendrée, représente pour une société le concret qu'elle accorde à ces

⁷ Pour nombre d'entre eux.

⁸ Les références terminologiques à « *raisonnement démonstratif* » et à « *démonstration* » sont comprises comme l'acte de montrer, dont un synonyme est démontrer, « *par des faits ou par le raisonnement* » (CNRTL, 2020).

⁹ Grand(e) : traduction du préfixe gr. *Megas* (Larousse, 2016)

mouvements. Les circulations (hommes, choses, idées) sont « *à la base de toute géographie et de toute politique.* » (J. Gottmann 1952.) Dans une continuité, J-P. Hubert (1998), en fait « *le fondement de l'explication des structures géographiques.* »

Ces mouvements sont matérialisés par des processus de polarisations, modifient en profondeur les façons dont les sociétés occupent espace et territoires, occupent « *la maison commune* ». Les mouvements centripètes vers les pôles, les centres et hypercentralités ; et, centrifuges¹⁰ (S. Sassen, 2009) s'intensifient, se généralisent, ne présument pas des formes *d'organisation de l'espace* mises en œuvre par les sociétés. La polarisation sur les centralités s'étend à celles de leurs proximités. Reliées, la polarisation métropolitaine amplifiée fait émerger une polarisation spatiale, une « *spatialisation* » (D. Pumain, 2004) – (figure 2). Les extensions et amplifications s'orientent vers un phénomène en expansion généralisée. Le sens du mouvement se propageant de la ville vers l'espace s'oriente vers une organisation d'articulation coopérative de territoires.

FIGURE 2-ENCADRE. UNE APPROCHE DE LA SIGNIFICATION DE SPATIALISATION.

SPATIALISATION. Agencement ou processus d'organisation d'un espace et de ses territoires, dans une échelle supérieure à celle de la ville (quelle que soit sa taille) ainsi qu'à celle de l'organisation administrative territoriale courante. L'ensemble formé, issu de cette structuration spatiale, recherche la reconnaissance de son existence sur différentes échelles (nationale, européenne, mondiale). Elle s'appréhende comme un acte géopolitique et géoéconomique des mouvements de polarisations faisant émerger de grands ensembles polycentriques, économique et de vie. Elle est constituée de l'ensemble des actions d'aménagement nécessaires au développement du positionnement recherché, et prend en compte les interrelations des opérateurs, leurs technologies et instruments et effets dans et sur un espace considéré, leurs actions et interactions. Cette action de spatialiser se traduit dans l'échelle de l'ensemble formé par une socialisation créant une spatialité (localisation, étendue, configuration, mouvement, distance, densité, distribution, caractéristiques socio-économiques), « *faite d'usages, de comportements, générés par l'ensemble des actants, et spécialement des acteurs individuels et collectifs, dont toutes les pratiques sont productrices d'espace* ». Cette spatialité propre à une société correspond à ses « *modalités de fonctionnement, à ses normes, à ses valeurs et à ses représentations* ». Elle se manifeste « *tout particulièrement à travers la territorialité.* »

A partir des définitions des dictionnaires de J. Lévy et M. Lussault (2013), et de J-J. Bavoux et L. Chapelon (2014).

Ces deux mouvements imbriqués, d'une échelle en apparence ambivalente, issus des polarisations acceptées dans leur manifestation territoriale (Grand), émergente dans celle spatiale (Méga) ; sont également accompagnés d'une structuration des couloirs de flux, notamment illustrée par la notion mondialement acceptée de corridor (J. Debie, C. Comtois, 2010 ; Y. Alix, 2012 ; B. Steck, 2013 ; M. Lihoussou, 2014 ; J-P. Rodrigue, 2015, 2017 ; A. Serry, 2019 ; N. Fau, 2019). Les corridors européens de transport (RTE-T¹¹, 1996, 2006. A. Beyer, 2020) représentent l'appropriation de cette échelle par les réseaux des transports notamment ferroviaires.

¹⁰ En référence aux institutions mondiales comme la Cour Internationale de Justice ou l'Organisation Mondiale du Commerce, qui peuvent, respectivement : être directement saisies par les citoyens de n'importe quel Etat ; ou, dont les règles s'appliquent directement aux entreprises sans passer par des transpositions juridiques nationales.

¹¹ Réseau TransEuropéen de Transport.

Ces mouvements, à l'origine d'une appréhension d'organisations, spatiales et territoriales, en direction de grands ensembles, représentent le cadre général du positionnement européen et mondial de la Vallée de la Seine. Cette Vallée, articulant les bénéfices de sa configuration : celle de la visibilité d'une métropole étendue de rang mondial, et celle de la structuration du corridor formé par le trait d'union fluvial de la Seine et les ouvertures maritimes des échanges ; s'appréhende comme un ensemble économique en formation, de poids national et européen, complétant les cœurs historiques européens, solidifiant la structuration du territoire de l'Union.

LA VALLEE DE LA SEINE : UN DESSEIN POLITIQUE SENSIBLE AUX EVENEMENTS MONDIAUX.

La Vallée identifie et nomme la perception d'une totalité, appréhendée comme telle sur les échelles locale et hexagonale, positionnée comme telle sur celles européenne et mondiale. L'expression *Vallée de la Seine* et particulièrement la référence à la Seine sont une fabrique d'« unanimité ». « Seine Amont », « Seine aval », « Basse-Seine » évoquent une organisation administrative de la voie fluviale, articulée sur les références à Paris et à la mer.

A cette expression, à ce nom correspondent un historique retracé par « *l'axe Seine 65 d'études normandes* » (EN, N°2-2016). Il inscrit le dessein politique national de la Vallée dans une maturation de plus d'un demi-siècle articulant les principales dynamiques successives sur quatre grandes périodes. Celle des plans et schémas initiaux (1928/1960) limités géographiquement autour de Paris. Cette première période est suivie des projets des années 1960 initiés par Paris conçus comme une réponse à « *l'expansion parisienne* », notamment celui significatif du SDAURP¹² (1965) de la période P. Delouvrier appréhendant la Basse-Vallée de la Seine comme un axe d'expansion. Le schéma d'aménagement de la Basse-Seine (1965/1972), animé par le « *desserrement d'une région parisienne hypertrophiée* », concrétise cette approche avant de céder la place à la politique des métropoles d'équilibre, jusqu'en 1974, pour équilibrer nationalement une croissance concentrée sur la région parisienne. L'extension des métropoles régionales d'équilibre (1973) permet à Rouen d'être appréciée comme une métropole assimilée. La quatrième période, celle du dernier quart du XX^e siècle correspond pour la Vallée à une période de moindre intérêt. Des années 1972 à 1990 les différents schémas d'aménagement de la Basse-Seine, d'une ambition géographique cernée sur un grand estuaire, souffrent d'un manque d'approche globale, de celui d'une coordination entre les différents schémas. A partir des années 1990, l'échelle de la Vallée entre dans l'histoire plus que dans celle d'une perspective d'aménagement.

La redynamisation du développement de l'aménagement de la Vallée de la Seine est issue d'une double dynamique de même temporalité. D'une part, celle des « *plateformes de*

¹² Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parisienne. www.institutparisregion.fr

discussions » (2008/2009) des Conférences C8¹³ et P8¹⁴ ayant pour objet d'appréhender les coopérations utiles à un positionnement du Bassin parisien dans l'échelle des méga-régions. Ces Conférences, supprimées consécutivement à la nouvelle organisation régionale (Loi du 16/01/2015), non remplacées ; ne furent pas à l'origine de projets concrets ; ont cependant permis de formaliser « *des enjeux importants à très grande échelle* » (agences d'urbanisme, 2017.) Et, d'autre part celle de la prise de conscience (années 2000) de « *l'émergence de nouvelles puissances économiques* », du constat d'une « *concurrence accrue* » aux échelles globale et continentale ; conduisirent à l'appréciation en 2007 (P. Subra, 2017), d'un sérieux risque de décrochage international de Paris par le Président de la République (rapports et documents). La recherche de J. Chauvel (2015), centrée sur les questions de politique et de géopolitique locales du Grand Paris¹⁵, apporte un éclairage : sur la perception des compétitions et des concurrences d'attractivités entre les grandes métropoles mondiales ; sur la recherche d'un accroissement de la notoriété et des influences, à l'origine de l'impulsion politique du Grand Paris puis de la résurgence du développement de la Vallée de la Seine.

L'historique dessein politique du développement-aménagement de la Vallée semble ainsi être sous la dépendance des variations du contexte international évoluant d'évènements géolocalisés à spatiaux (C. Delacroix, 2013) vers phénomène généralisé. La fin des schémas d'aménagement des années 1970 a été provoquée par des questions géopolitiques (guerre du Kippour ; chute du Shah d'Iran et révolution islamique du pays) à résonance géoéconomique et sociale mondiale (chocs pétroliers : 1973, 1979). La redynamisation des années 2009-2012 correspond au lendemain d'une crise économique (2008) mondiale majeure (récessions généralisées, plans de relance, creusement des dettes publiques) qui permit d'appréhender, sur l'échelle mondiale, le risque de perte des influences de la ville-monde. Dix ans plus tard, la question de santé publique (Covid-19), initialement géolocalisée (Wuhan, Chine), s'est transformée en très peu de temps (environ un trimestre) en un phénomène généralisé (pandémie) se traduisant comme les précédents en une question économique et sociale mondiale. Ces trois phénomènes permettent d'observer une installation, voire une banalisation, de l'échelle du Monde ; ne font pas disparaître les mouvements du Monde, les évolutions de sa marche ; orientent l'appréciation des risques sur cette échelle, notamment celui à l'origine des dynamiques de la résurgence de la Vallée. Les très sérieuses difficultés économiques et sociales associées à la pandémie en cours peuvent cependant détenir une utilité ; peuvent s'appréhender comme un accélérateur de transitions (Allemagne : motorisation des automobiles vers l'hydrogène et l'électrique. France : exigence de neutralité carbone pour l'aérien) ; pourraient conduire à accélérer la construction de PSN, notamment par

¹³ Conférence des Présidents de Régions du Bassin parisien.

¹⁴ Conférence administrative Interrégionale du Bassin parisien composée des huit Préfets de Région.

¹⁵ Les échelles du Bassin parisien (« *hors du cadre de cette étude* ») et de l'ouverture maritime vers la Manche (« *ne sera pas traitée* ») ne font pas partie du cadre de sa recherche.

l'affirmation de son positionnement dans les enjeux et risques globaux (M. Reghezza-Zitt, C. Distler : 2012. J. Lévy, 2013). Interviennent, dans une même temporalité la dimension Géo [Politique. Economique] de la combinaison sur l'échelle mondiale des phénomènes : de la croissance démographique et l'attrait de l'humanité pour la concentration urbaine ; de la croissance des interdépendances (échanges internationaux) ; des enjeux climatiques, environnementaux et écologiques. Ces phénomènes bouleversent les façons d'occuper espace/territoire, les rapports entre les Etats, le positionnement de leur ville emblématique, de leur ville-monde, face à la croissance des concurrences d'attractivité. Ce risque identifié, qualifiant « *des catégories et des objets spatiaux* », constitue « *un enjeu social mais aussi politique* » (B. Debarbieux, M-C. Fourny, 2004.)

DU DESSEIN POLITIQUE DE LA VALLEE DE LA SEINE A CELUI GEO [POLITIQUE. ECONOMIQUE] DE PARIS-SEINE-NORMANDIE.

Les expressions mondiales des polarisations (territoriale : Grand ; spatiale : Méga), ainsi que le diagnostic (2007) du Président de la République conduisirent au lancement de la consultation internationale (2008) sur le Grand Paris. Le projet d'A. Grumbach (2009) « *Seine Métropole* », structure l'architecture spatiale de la Vallée sur l'orientation maîtresse, éminemment politique, de systèmes de transport. La première étape de ce projet stratégique est l'initiation du débat public (03/2011) de l'infrastructure ferroviaire de la Ligne Nouvelle Paris Normandie appréciée comme prioritaire.

Dans une continuité stratégique et pour compléter ce projet technique, le gouvernement confie à A. Rufenacht (24/05/2011), maire du Havre, la mission de définir une stratégie globale du développement de la Vallée « *valorisant les atouts de l'ensemble des territoires franciliens et normands* » concernés. Cette mission est architecturée (mots clés) sur : la conception des « *modalités d'un développement économique durable et intégré* » ; l'identification des « *vecteurs culturels et socio-culturels, [...] les initiatives* » pour renforcer la « *cohésion territoriale* » ; la définition d'un dispositif de gouvernance (« *consensus* », « *arbitrer les divergences* », « *coordonner les actions* », « *assurer un suivi* ».) In fine, la finalité est l'accroissement des attractivités de la ville-monde/région-capitale et des territoires normands.

Ce rappel du primat du politique dans l'élaboration des orientations de développement de la Vallée positionne l'origine des rassemblements, politique et économique, des mobilisations (2009-2012) d'acteurs multiples ; ainsi que celle de la production par le CGDVS (Commissaire Général au Développement de la Vallée de la Seine) du rapport de 2012, clé de voûte d'un point de mûrissement du processus de maturation d'aménagement de la Vallée ; dans la géographie politique centrée sur « *les rapports entre espace géographique et politique* » (G. Prévelakis, 2013, se référant à J. Gottmann). Les motivations conduisant l'aménagement de la vallée de la Seine ont ainsi migré d'une préoccupation sous dynamique d'une géographie

politique parisienne vers celle de la solidification du positionnement mondial de la ville-monde/région-capitale par son accessibilité à la mer, tout en restant impulsées par l'Etat. Les concurrences d'attractivité entre les villes mondiales ou globales, « *territoires très spécifiques* » (Subra P., 2011), les risques associés de perte d'influences, élargissent conséquemment le champ de la géographie politique vers celui de la géopolitique. Les contradictions et tensions, dissensus et recherche de consensus (F Haegel, 2013), voire les conflits inhérents aux interactions spatiales (F. Moriconi-Ebrard, 2013), bases de l'une et de l'autre, s'appréhendent alors, simultanément, sur l'échelle de la production de l'ensemble à construire (accords multipartites, système de gouvernance), ainsi que sur celle mondiale entre grands ensembles économiques et de vie, permettant à la ville-monde, avec PSN, de conserver sa place, ses influences.

La création du CGDVS et la nomination du Commissaire général (24/05/2011, lettre de mission), le rapport au Premier ministre (02/2012) font référence à la vallée de la Seine et à son développement comme finalité. L'appellation est reprise dans les décrets n° 2012-420 du 29/03/2012 (Conférence); puis dans celui n° 2013-336 du 22/04/2013 (Délégué interministériel) ; dans la structure de l'adresse du centre de ressources (www.vdseine.fr). Les explorations des pratiques d'identification et de géo-localisation de grandes unités spatiales, territoriales, sur les échelles, mondiale (J-P. Rodrigue, 2015, 2017) et européenne (annexes A3.2. R. Brunet, 2002 ; P. Hall et K. Pain, 2006 ; P. J. Taylor et K. Pain, 2007 ; R. Florida et al., 2007 ; E. Evrard, 2013, 2017) ; les initiatives et projets déclenchés par le rapport de 2012, orientent cependant vers Paris-Seine-Normandie (PSN).

Ce nom constitué d'un assemblage, exprime le lien entre la géographie d'une vallée fluviale et deux noms de notoriété mondiale, mémorisés et géolocalisés mondialement. Avec notre choix de PSN (comparativement à *axe* ou *vallée*), la nomination (faciliter la localisation) de l'espace est ainsi différenciée de ses définitions (officielle, géographique, administrative, statistique). « *En géographie, les formes n'existent que parce qu'elles sont nommées* » (F. Moriconi-Ebrard, 2013.) Ce nom composé articule de plus l'interaction spatiale de « *la forme [qui] oblige à penser l'interaction parce qu'elle [...] renvoie à un nom.* » Son appropriation exprime la « *représentation* », la « *ressource* », « *permettant ainsi d'être reconnu par autrui* » (R. Lajarge, E. Roux, 2007.) Par ce choix, la priorité est accordée à la visibilité de l'assemblage. Cette orientation est confirmée par les résultats d'exercices de carottages d'appréciation de notoriété numérique (annexe A7). Géolocalisation et notoriété renforcent la finalité pour des forces endogènes et exogènes, nationales, européennes et plus lointaines. A ce nom, correspondent la géographie d'une vallée et ses aménités (A Silem et al., 2018), une histoire, une culture, un patrimoine culturel et immatériel construit avec/sur le fleuve, des systèmes urbains, des activités traditionnelles et avancées, des vies.

L'ensemble en formation est appréhendé comme l'un des cœurs économiques européens ; comme l'un des quarante ou cinquante grands ensembles économiques et de vie identifiés par J-P. Rodrigue (2015, *in* L. Dablanc, Frémont Antoine) dans la continuité de ses travaux de 2010 (grandes villes mondiales) et de 2012 (grandes aires métropolitaines mondiales) – *in* J-P. Rodrigue (2017) ; comme un Espace Economique Etendu (figure 3).

FIGURE 3-ENCADRE. SIGNIFICATION D'ESPACE ECONOMIQUE ETENDU (**EEE**).

L'espace économique étendu (EEE) s'appréhende comme un assemblage plus ou moins flou de territoires réunis dans une structuration spatiale de temps long par des coopérations interterritoriales avancées s'exprimant par des projets. Il forme une nouvelle unité spatiale, possédant sa cohérence, visible mondialement. Il s'exprime majoritairement sur un territoire national, renforce ou révèle le positionnement Géo [Politique. Economique] mondial de l'Etat d'appartenance. Il articule l'échelle des faits, construits, observables des mouvements du Monde (figure 1) avec une structuration spatiale composant avec les dynamiques des parties prenantes politiques, économiques, sociétales des territoires concernés, avec les enjeux globaux. Cet objet géographique résultant du déploiement des polarisations de l'urbanisation vers une spatialisation (figure 2), fait apparaître une échelle supérieure à l'organisation territoriale courante (région, département, métropole, pôle métropolitain, intercommunalité, commune). L'EEE est une traduction du mouvement vers de « *grandes constructions pluri-polaires* », appelées « *à se généraliser ou à croître* », pressenti par P. Claval (1968, *Théorie des villes*.) Il exprime également une « *hyperspatialité en cours de généralisation* » (M. Lussault, 2013.) L'EEE est potentiellement déclinable : en **EEE-R** (régionalisé) pour identifier l'appartenance régionale des échanges économiques ; en **EEE-E** (européen) pour ceux de la région Europe ; en **EEE-A** (africain) pour ceux de la CEDEAO¹⁶ par exemple.

Les descriptions de la Vallée (annexe A1) territorialisent PSN, permettent d'apprécier concrètement son « poids » selon différents angles, d'appréhender ses mensurations, son positionnement hexagonal et européen. Elles présentent le concret et le terrain de l'ensemble géographique objet de la recherche appréhendé dans le cadre général des mouvements du Monde.

Ces caractéristiques permettent à Paris de solidifier son positionnement mondial en composant avec les enjeux globaux (sociétaux, développement durable, environnement, climat, écologique), afin d'éclairer les deux finalités de la construction de Paris-Seine-Normandie appréhendée dans l'échelle émergente, inhabituelle dans l'hexagone, des grands ensembles économiques et de vie. Celle du développement de son existence-reconnaissance sur les échelles européenne, mondiale. Celle de son développement économique entendu dans toutes ses composantes, des plus traditionnelles aux plus avancées, des plus concrètes aux différentes expressions de l'économie de la connaissance. L'ensemble constitué pose un enjeu d'attractivité.

PRESENTATION DE LA PROBLEMATIQUE ET DE L'HYPOTHESE DE RECHERCHE.

Problématique est entendue comme « *un ensemble de problèmes qui se posent par rapport à un sujet déterminé* »¹⁷, ou encore comme un « *ensemble organisé de questions qu'une science [...] se pose dans un domaine particulier* » (Larousse, 2016) ; est positionnée

¹⁶ Communauté Economique Des Etats de l'Afrique de l'Ouest (1975, www.ecowas.int)

¹⁷ Office québécois de la langue française. Banque de Dépannage Linguistique : <http://bdl.oqlf.gouv.qc.ca>

comme une étape de la démarche scientifique construite sur la « *présentation de la problématique et des hypothèses, puis, choix des concepts destinés à rendre intelligible le phénomène étudié* » (A. Bailly, R. Ferras, 2018), dans un Monde de changements diffusés par l'information, posant la dimension mondiale des problèmes. (*La dimension des problèmes est devenue mondiale*, A. Bailly, R. Ferras, 2018).

La résurgence du développement-aménagement de la Vallée fait émerger un ensemble de questions dont la convergence rend visible les enjeux de Paris-Seine-Normandie : illustrés par les évolutions du positionnement de la ville-monde dans les classements internationaux (annexes A2) ; cartographiés par la quarantaine, cinquantaine de grands ensembles économiques et de vie (J-P. Rodrigue, 2015, 2017) ; positionnés à l'échelle européenne par les évolutions des appréhensions des grands ensembles économiques (dorsale, mégapole, pentagone, ring : R. Brunet, 1973, 1989, 1998) formalisés par les méga-régions européennes (figure 58).

Cette problématisation représente le « *champ des possibles et des nécessités qui l'organisent* » (C. Orange, 2005.) La problématisation « *grâce à la tradition critique de la science, [...] n'est plus au service de la résolution du problème ; [...] les solutions possibles servent la problématisation* » (C. Orange, 2005), constitue le champ des enjeux de Paris-Seine-Normandie localisés à la convergence de plusieurs éléments, à articuler :

- Celui de la reconnaissance de la dimension Géo [Politique. Economique] de PSN comme un grand ensemble économique et de vie, comme l'un des cœurs économiques de l'Europe. L'ensemble formé par la ville-monde/région-capitale, par les territoires (régions, départements, villes) de Paris au Havre, présente la particularité d'associer dans une même construction les deux notions clés de la géographie : l'espace et le territoire.
- Celui de la construction de l'ensemble à former composant avec : les subtilités de la dimension « multi » (territorialité des mandats électifs et réticularité [F. Tesson, 2014] ; interterritorialité et coopérations ; fabrication collective et priorisation des actions) ; une durée de production dont l'horizon fait émerger une tension entre le résultat observable dans "n" dizaines d'années et la permanence des énergies, motivations, en méconnaissance de l'Etat du Monde à cet horizon ; le développement d'une culture au sein de l'ensemble à constituer ; enfin, avec les pressions des enjeux globaux et des temporalités des urgences.
- Celui de la structuration du corridor de la Vallée (ou, Corridor de l'Axe Seine [CAS]), de l'organisation des réseaux des transports, numériques. Les activités industrielles historiques (aéronautique ; chimie et pétrochimie ; automobile ; etc.) s'enrichissent de celles du secteur logistique qui s'autonomise, possède sa propre existence économique, devient un élément industriel clé de la structuration spatiale de la Vallée, de l'organisation des architectures (figure 4) nécessaires aux flux des marchandises-produits. La diversité des activités du

corridor est appréciée comme un atout du positionnement Géo [Politique. Economique] mondial de ville-monde/région-capitale.

FIGURE 4-ENCADRE. PRECISIONS CONCERNANT LES APPROCHES TERMINOLOGIQUES (STRUCTURATION, ARCHITECTURE).

STRUCTURATION SPATIALE. Expression du processus de spatialisation du « *système spatial, organisationnel, économique* », politique, de la Vallée de la Seine., dans laquelle « *s’ancrent l’ensemble des activités d’aménagement – principales et secondaires* » (M. Magnan, 2016.) Trouve à s’exprimer par la définition d’un schéma d’aménagement sectoriel (rapprochement du SDRIF et du SRADDET normand) de l’économie des flux (logistique) conjoint entre l’Île-de-France et la Normandie, à l’échelle de la Vallée, posant les principes (orientations de l’occupation des sols, localisation des grandes plateformes, vocation généraliste ou spécialisée, systèmes de régulation) de la structuration dans les enjeux du temps de l’*EEE_{PSN}*.

ARCHITECTURE SPATIALE. Organisation de l’espace de la VDS ou processus de production (planification, construction, implantation) de l’espace infrastructurel (M. Magnan, 2016), par l’ensemble des opérateurs (Etat : Haropa et les collectivités territoriales ; Vnf ; aménageurs/promoteurs de grands parcs logistiques, N. Raimbault, 2014) en charge des réseaux techniques (J-M Offner, 2013) et des services qui leurs sont associés. Est une déclinaison de la structuration spatiale trouvant à s’exprimer par une identification de projets relevant de l’échelle VDS. L’architecture spatiale est l’écriture de la Vallée de la Seine par ses réseaux (de transport, logistique, numérique).

ARCHITECTURE DE FLUX. Est constituée de l’ensemble des infrastructures (présentes, projetées) formées à la rencontre des infrastructures linéaires des réseaux de transport (voies ferrées, fluvial, autoroutier), des nœuds des ports maritimes et intérieurs, aéroports, et pour PSN des plus grandes zones d’activités logistiques (ou ZAL. N. Raimbault, 2014 ; N. Bounie, 2017 ; Conférence nationale pour la logistique, 2015 ; SoeS, 2015 ; figure 66). Cet ensemble constitue les ressources d’une architecture, caractérisée selon les grandes typologies de flux (conteneur, fluide, vrac, banalisé, hors normes), gérées par les opérateurs en charge des réseaux techniques, utilisables par les opérateurs spécialisés (portiqueur, logisticien, transporteur, chargeur) selon leurs besoins.

- Enfin, celui des persistantes pressions associées : aux diverses expressions des transitions (développement durable ; orientation circulaire de l’économie ; énergétique ; écologique ; etc.) ; à la réduction des externalités (S. Masson, R. Petiot [2013] ; A Silem et al. [2018] ; C-D. Echaudemaison et al. [2019]) des flux de marchandises-produits ; aux enjeux environnementaux et climatiques.

Ces quatre dimensions constituent la problématique de PSN, le sujet de la thèse issue d’une perception Géo [Politique. Economique] de la Vallée appréhendée dans les mouvements du Monde caractérisés par la maturité du phénomène de l’intensité des polarisations. La configuration et la structuration spatiale de la Vallée organisent les liens entre une centralité de poids mondial et un réseau de centralités de proximité par le trait d’union du fleuve dédié aux mouvements, ouvrant l’ensemble vers les espaces marins.

Ces éléments, propices au développement d’arrangements coopératifs des territoires, basés sur la complémentarité de leurs atouts et interdépendances, sont à positionner dans l’émergence de la nouvelle échelle dans les façons d’occuper l’espace pour l’obtention de l’existence-reconnaissance de l’ensemble, nommé Tout, ou Totalité, « *afin d’asseoir un projet global et unique* » (A. Rufenacht, CGDVS, rapport 2012).

Le projet PSN s’inscrit dans la « *stabilité relative* » de la configuration géographique, de la Vallée appréhendée comme une structure spatiale qui « *finit par s’imposer aux acteurs* » (B.

Elissalde, 2004). Malgré le rôle fondamental pour la construction de PSN de la circulation des personnes (ligne à grande vitesse), l'étendue des questions¹⁸ à traiter nous incite à écarter ce thème (choix de thèse), à nous concentrer sur la circulation des choses (économie des flux).

Le rôle de l'identification d'indices (polarisations : urbanisation, spatialisation ; ensembles cartographiés) et de signaux (classements internationaux) ainsi que leur imbrication, interpellent la construction de l'hypothèse. Des éléments de réponse sont proposés par P. Silberzahn (09-2017). Ses idées principales orientent vers le rôle des signaux faibles, leur valeur. Dans une masse d'informations en développement exponentiel, leur identification permet d'anticiper de plausibles, possibles voire probables orientations de demain. Des informations, des événements, précèdent souvent la ligne, le dessin, la couleur du jour qui vient. L'interprétation de ces signaux est posée, et, avec elle, l'hypothèse sur laquelle une logique se développe. Hors conception et formalisation d'une hypothèse, la détection de signaux dans cette masse grandissante relève de l'impossible. P. Silberzahn faisant référence à un spécialiste des organisations, Haridimos Tsoukas, le cite ainsi : « *Comprendre présuppose l'existence d'un point d'Archimède, un point de vue à partir duquel le monde peut être considéré, pris en compte, et interprété.* » Il complète la logique en poursuivant avec P. Drucker : « *Les dirigeants qui prennent des décisions efficaces savent qu'on ne commence pas par les faits. On commence par des hypothèses... Commencer avec les faits est impossible. Il n'y a pas de fait à moins que l'on ait un critère de pertinence.* »

Seule l'hypothèse permet donc de développer une sensibilité à des signaux, de les différencier du bruit, d'identifier ceux d'entre eux utiles, de les entendre comme des indices. Le signal de la généralisation des mouvements de structuration vers les **EEE** fait apparaître pour PSN le besoin d'une hypothèse. Cette orientation du raisonnement, le lien entre l'hypothèse et la résolution de questions, guide, selon G. Prévélakis (12/2001, in chap. 3, P-J Thumerelle) la pensée de J. Gottmann. Le rôle de la circulation, notamment celle des flux, soulève d'autres interrogations, demande un positionnement relatif à d'autres champs de connaissances. Le concret physique des flux des marchandises-produits sollicite immédiatement des traductions applicatives d'univers bien réels, ceux de l'information, des systèmes, des mathématiques, de l'algorithmie.

Ces éléments d'appréhension de Paris-Seine-Normandie sont à l'origine de **l'hypothèse** formalisée comme suit : *la généralisation mondiale des EEE, l'intensité des enjeux globaux, l'économie des flux, les influences de l'organisation spatiale confèrent à PSN un rôle stratégique d'influences mondiales de la France.* D'un certain point de vue cette formalisation représente un processus d'inférences appréciées comme « *efficaces pour former des hypothèses et faire des*

¹⁸ Exemples : questions de l'organisation des trafics sur l'agglomération parisienne et la gare Saint Lazarre ; géopolitique locale et attractivité territoriale ; géomorphologie de la Normandie et priorisation des chantiers ; financement et endettement.

choix dont les conséquences permettront d'apporter les corrections nécessaires. » (A. Dupays, 2010.) Deux questions de recherches, imbriquées, parmi celles possibles, sont abordées.

La première, géographique, concerne les dynamiques de structuration des espaces et territoires : *en quoi les dynamiques de Paris-Seine-Normandie comme territoire économique sont-elles en adéquation avec les mouvements observables de structuration d'espaces économiques étendus ?*

Cette première interrogation oriente la recherche vers celle de l'analyse des dynamiques d'aménagement de la Vallée (rappel du XX^e s., et surtout celles du XXI^e), et non pas vers celle du positionnement de sa configuration par rapport à un éventuel modèle. Les actions de structuration (conception, gouvernance, société civile et mobilisations, appropriations) de cette configuration placent Paris-Seine-Normandie dans une trajectoire solidifiant la place et les influences mondiales de Paris par la Vallée, permettant l'appréhension de la ville-monde/région-capitale comme l'un de ces grands ensembles économiques porteurs de la vitalité mondiale, d'une concentration des pouvoirs. Le mimétisme comportemental des autorités politiques et des dirigeants économiques, pour aborder la croissance de l'intensité des concurrences d'attractivité, élève au rang des priorités la recherche d'une visibilité mondiale de la construction en cours ainsi que celle de différenciations.

A l'échelle des grands ensembles mondiaux, économique et de vie, les enjeux globaux intensifient leur présence. Les actions de réduction de leurs intensités constituent des éléments d'appréciation qualitative de la vie, des facilités d'exercice des activités économiques. Ce dénominateur commun, oriente la recherche des champs de la valorisation de l'ensemble considéré, ceux des différenciations entre ces ensembles. Ces actions deviennent ainsi des éléments d'influences, d'un *soft power*, ou de la qualité de la puissance de l'entité politique dans laquelle ils s'expriment, de son attractivité. Cette approche est synthétisée par P. Veltz (2011. ANR. Les minutes) posant clairement les défis de l'attractivité dans un monde à polarisations exacerbées. Ils sous-entendent que les éléments qualitatifs d'un espace, d'un territoire, seront déterminants pour son attractivité. Cette proposition ouvre un champ de valorisation des influences des actions et activités ainsi positionnées, des formes les plus classiques voire traditionnelles à celles plus avancées, tout en intégrant les éléments de la culture¹⁹, de la qualité du cadre de vie, du potentiel de réalisation individuelle.

La seconde est étroitement associée à la première interrogation : *quels champs de différenciations permettraient aux flux de marchandises, dans la diversité de leurs expressions, de contribuer à accroître le potentiel d'attractivité de Paris-Seine-Normandie ?* L'économie des flux, caractéristique de la Vallée, nous conduit à positionner l'accent sur les flux de

¹⁹ Appréhendée (in J. Lévy-M. Lussault, 2013) selon : a) la proposition de sens scientifique de J. Lévy ; b) sa vocation de « *fondement de l'espace géographique* » (J-F Staszak).

marchandises, dont les traductions informationnelles sont abordées par les outils numériques (figure 5), comparativement à ceux financiers (écartés).

FIGURE 5-ENCADRE. PRECISION TERMINOLOGIQUE CONCERNANT L'UTILISATION DE « NUMERIQUE ».

Le nom et l'adjectif numérique.

Selon le contexte d'écriture, « numérique » fait référence aux appréhensions scientifique et technologique recouvrant l'ensemble : des différents formats de représentation d'informations ou de grandeurs physiques au moyen de caractères (chiffres, lettres, pixels pour les images et photos) ou au moyen de signaux à valeurs discrètes (les données) ; des systèmes (de base, spécialisés, applicatifs : ou outils logiciels exploitant la structuration, l'organisation de données, par des systèmes de fonctions, fonctionnalités) permettant d'exploiter les machines électroniques (calculateurs, périphériques, capteurs, terminaux divers : ou outils physiques de collecte, traitement, communication de l'information), dont le fonctionnement, les dispositifs et procédés d'intercommunication, de mise en réseaux, font appel à ces modes de représentation.

Des points de vue sociétal/politique, « numérique » 3^e révolution de l'écriture des signes (Herrenschmidt, 2012), après celle des nombres, celle des mots, est une articulation technologique de deux formes (le 1, le 0) de la première. « Numérique » traduit une multiplicité d'usages et de pratiques (Guermond, 2013 ; Distler, 2012), à diffusion rapide, voire instantanée, caractérisant l'appropriation par une société des avancées des sciences et technologies de l'information. La rapidité de la pénétration mondiale de champs scientifiques récents (électronique, informatique, télécommunication, industries du logiciel, réseaux) est une caractéristique de notre civilisation. En ce sens, il est possible de se référer à la production d'une culture numérique à l'origine d'une transformation culturelle généralisée dans la façon d'appréhender et de vivre le Monde.

Du point de vue géographique, P. Claval, utilisant le vocabulaire disponible de son temps (cybernétique), fait apparaître dans ses deux références de 1968 (bibliographie) l'importance et le rôle des théories de « *l'information et des communications* » : dans l'organisation spatiale des « *ensembles territoriaux* » (« *La mobilité de l'information et des ordres* ») ; dans leurs apports pour la géographie (« *un moyen particulièrement puissant pour décrire et appréhender ces écheveaux de relations que nous voyons à la base de toutes les civilisations urbaines* » ; « *posséder maintenant un outil d'analyse formel* »). Ce rôle fondamental des TIC et des possibilités de communication à distance (localisation des activités, structuration spatiale) sera repris en 2010 par P. Krugman.

L'organisation des flux physiques est appréhendée comme un facilitateur de la valorisation des atouts de géographie physique (Seine), culturels, des portes maritimes. Ils constituent les composants clés des mouvements dans une architecture de flux, équilibrant les formes économiques linéaire et circulaire. L'économie des mouvements, porteurs de macro-enjeux, de flux circulant sur et par une architecture oriente l'appréhension de l'ensemble formé vers les systèmes cernables par l'information numérisée et les modèles que l'industrie des TIC (Technologies de l'Information et de la Communication) permet de construire.

Avec une perception des flux par architecture, une nécessaire, incontournable dimension structurelle dans l'organisation de leurs mouvements est soulignée. Architecture est appréhendée « *comme un moyen de production* » (R. Brunet, 1992) ; est identifiée car « *dotée d'une structure et de principes organisateurs repérables par l'analyste.* » (M. Lussault, 2013). Cette dimension intègre les tendances lourdes (concentration, péri-urbanisation) d'acteurs économiques du secteur d'activité logistique, spécialisés dans la fourniture de l'outil industriel (plateforme); et, sur l'échelle européenne celle de l'architecture des flux de l'Union (réseaux des transports ; interconnexions ; RTE-T).

Avec une perception des flux par système (annexe A6), les caractéristiques des marchandises-produits, ceux de leurs modes de transport sont soulignés, mais également ceux associés aux éléments constitutifs de l'architecture qu'ils vont utiliser ainsi qu'à ceux des évaluations des besoins portés par les marchés des proximités, immédiates et élargies par les connexions.

Avec une perception des flux par information (figure 63), trois orientations majeures (modélisation/simulation ; optimisation ; dématérialisation/virtualisation) de ses utilisations sont mises en avant afin d'accroître la qualité (fluidité, fiabilité) du système et des systèmes de flux. La généralisation d'outils de type Système-Organisation-Outil-Numérique, le développement de leur accessibilité : établissent un lien avec régulation ; contribuent à diminuer l'intensité des pressions d'externalités dont la valeur économique (EEA²⁰, rapport 2019) est appréciée en augmentation ; tout en favorisant une amélioration du fonctionnement opérationnel.

Avec une perception des flux comme des concentrateurs d'enjeux globaux (externalités et questions environnementales, écologiques, climatiques), dont la prise en compte à l'échelle PSN représente un champ de différenciations, deux tensions issues de leurs interrelations émergent. Celle de l'équilibre à trouver entre les économies de la linéarité et de la circularité. Celle d'une régulation des externalités négatives qui leurs sont attachées. Questions communes à l'ensemble des espaces et territoires. Une résolution, à cette échelle, porte une part significative du rayonnement, de la notoriété et de l'attractivité du « territoire » qui aura réussi à y apporter une réponse, même parcellaire ou sectorielle.

Chacun des champs de la figure 6 (ci-dessous), leurs interrelations, sont porteurs individuellement et ensemble d'éléments de différenciation. Leur traitement pour et par les flux de marchandises-produits au sein du Corridor de l'Axe Seine pourrait élever l'organisation de l'ensemble au rang de référence.

Les résultats des investigations à ces deux questions de recherche permettront d'apporter une réponse à l'interrogation première : « *Paris-Seine-Normandie, espace géographique dans les mouvements du Monde et les enjeux du temps ?* » Paris-Seine-Normandie positionné dans les évolutions mondiales d'occupation de l'espace et des territoires ; le Corridor de l'Axe Seine structurant les flux de marchandises-produits transverses aux activités notamment dans leur expression logistique, secteur stratégique pour chacun et pour tous : représentent un ensemble de problématiques cristallisant les enjeux globaux, portent un potentiel de différenciations entre grands ensembles économiques, accordent à ces flux une priorité dans la construction de l'ensemble.

²⁰ European Environment Agency.

Les outils, facilités applicatives issues des avancées des sciences et technologies de l'information et des télécommunications représentent le trait d'union, le dénominateur commun entre la Vallée de la Seine organisée/structurée sur Paris-Seine-Normandie, et, Paris-Seine-Normandie structuré/organisé par le Corridor de l'Axe Seine. Elles permettraient l'obtention de la reconnaissance : d'une part, de l'existence de l'ensemble par sa visibilité (site bilingue ; encyclopédie numérique) immédiate sur toutes les échelles ; d'autre part, de l'excellence du fonctionnement de l'économie de ses flux appréhendé dans ses dimensions organisationnelles et opérationnelles, intégrant les orientations du développement durable et la prise en considération des enjeux globaux.

L'hypothèse et les deux questions de recherche engagent pour le développement-aménagement de la Vallée, un rapport au visible, à la présence, accordent aux TIC, à l'utilisation des possibilités numériques, une seconde priorité dans la construction de l'ensemble.

FIGURE 6-TABLEAU. CHAMPS DE DIFFERENCIATIONS ASSOCIES AUX MOUVEMENTS DES FLUX DE MARCHANDISES.

CHAMPS	FORMES CONCRETES DE LEUR EXPRESSIONS (<i>mots clés</i>)	SIGNIFICATION.
▪ Enjeux globaux (sens large)	▪ Pathologies. ▪ Dysfonctionnements	▪ Forte intensité pour l'ensemble des EEE ▪ Importance dans les stratégies d'acteurs.
▪ Information Véhicule-Trace des mouvements ET Diminution partielle de l'intensité des mouvements.	▪ Modélisation	▪ De l'architecture de flux.
	▪ Optimisation	▪ Des mouvements dans l'architecture.
	▪ Simulation	▪ Des évolutions possibles, souhaitées (scénarios).
	▪ Dématérialisation ▪ Virtualisation	▪ Des échanges d'information. Accélération des flux et diminution de leur intensité (administratifs, physiques) d'un processus, d'une activité.
▪ Systèmes de flux (Physiques. Numériques)	▪ Physiques ▪ Numériques. (Elément clé de l'organisation).	▪ Intensité des flux (physiques et numériques) sous dépendance multicritères
▪ Architecture des flux	▪ L'Unité Ville. (Emetteur-Récepteur des flux.) ▪ Nœuds (logistique et transport). ▪ Connexions. ▪ Infrastructures. ▪ Multi-modalité. ▪ Corridor.	▪ Degré élevé de stabilité de ses éléments (évolution relativement lente). ▪ Différenciation par les infrastructures et les services (appréhension dans l'optique corridor.) ▪ L'Estuaire de la Seine, ignoré des analystes, porte cependant en 2015, 14,76% des capacités de stockage de l'IdF.
▪ Orientation politique.	▪ Régulation	▪ Aide : à la recherche d'une fluidité des flux physiques ; à résolution des enchevêtrements de Dys (Opérationnel. Santé publique).

Jean-Yves Péroudou.

LA PROBLEMATIQUE DE PSN ET SON HORIZON DANS LA LOGIQUE DE RAISONNEMENT.

L'observation d'une généralisation de faits qualifiés de construits établit un lien, sans pour autant épuiser la « délicatesse de la causalité », avec la venue du temps « de prendre son destin en main » (A. Rufenacht et al. , 2012), avec celui de l'Agir, celui de la construction d'« une chance pour la France » (CGDVS, rapport, 2012).

La problématique de Paris-Seine-Normandie, la différence de temps entre celui long du positionnement de son horizon pour l'observation des résultats du projet global et celui de la diversité des temps du quotidien d'acteurs (politiques, économiques, société) dont la composition porte la construction de PSN, nécessitent la recherche de solides bases logiques du raisonnement, orientent vers celle de l'abduction (A. Banos, 12/2016. S. Froufe, 12/2015).

S. Catellin (2004) apporte des éléments explicatifs sur ce concept aux racines anciennes²¹ et permet d'effectuer un rapprochement avec cette recherche. Dans sa « *réflexion théorique sur la notion de pratique abductive* », S. Catellin propose comme définition de l'abduction : « *une forme de raisonnement qui permet d'expliquer un phénomène ou une observation à partir de certains faits. C'est la recherche des causes, ou d'une hypothèse explicative.* »

Les rapprochements proposés avec les formes classiques du raisonnement font entrer le plausible, le probable, vérifiables ultérieurement, dans l'hypothèse : « *L'abduction [...] se laisse donc reconstruire a posteriori comme un raisonnement déductif faillible. Mais, à la différence de la déduction, l'abduction est par nature incertaine.* » Les conclusions du raisonnement sont incertaines. La sévérité des contraintes, la profondeur des transitions, les temporalités des urgences, la ligne d'horizon de PSN, pourraient accentuer l'incertitude, sans amoindrir le raisonnement. « *L'abduction est incertaine et n'a pas le pouvoir prédictif de la déduction.* » L'éventuel « *pouvoir prédictif* » des signaux et indices de faits construits demande d'éclaircir les liens entre les formes de raisonnements notamment avec l'induction appréhendée comme : « *un mode d'inférence qui conclut du particulier au général, de façon probable. C'est la généralisation d'une propriété constatée empiriquement sur un grand nombre de cas, ou à partir d'échantillons représentatifs.* » Le nombre de cas d'organisations et de représentations spatiales, d'unité supérieure à celle des organisations territoriales courantes, relevées par des observations empiriques issues d'explorations, peut être élevé au rang de « *propriété* » en « *généralisation.* »

Ces observations constatent, peuvent être acceptées comme constitutives (A. Lalande. 10^e éd. Impr. 2018) d'une « *preuve apodictique*²² », comme initialisant une « *forme de déduction* », celle des mouvements du Monde. L'incertain attaché à cette forme de raisonnement positionne son apport : « *Mais seule l'abduction est créative et apporte de nouvelles connaissances, bien qu'elle soit imprévisible et incertaine, etc.* » (S. Catellin, 2004). L'appréhension de mouvements de structuration spatiale par la répétition d'observations ne peut se réduire à la « *logique formelle* » l'abduction prend en compte les « *autre[s]*

²¹ Les 3 types de raisonnement proposés par Aristote : la déduction, l'induction, l'abduction.

²² Grand Larousse illustré. 2016 : « *jugement ou démonstration caractérisés par la nécessité logique et l'universalité* »

connaissance[s] sur le monde et la situation, [...] du [le] contexte empirique dans lequel les faits se produisent et sont interprétés. » (S. Catellin 2004.)

In fine, ce type de raisonnement rapproche l'existence d'un phénomène appréhendé à partir d'indices quantifiés (nombre de : grands ensembles économiques mondiaux ; méga-régions européennes), de signaux ; la thèse (positionnement de PSN dans les mouvements [longs] du Monde et les enjeux [permanents] du temps) ; et, les difficultés inhérentes à la mise œuvre du projet global. Il repose : sur une approche de l'organisation spatiale/territoriale mondiale dans dix, vingt, trente ans ; sur un accroissement des concurrences d'attractivité traduisant une modification de l'organisation des pouvoirs du Monde ; sur le temps long de sa concrétisation, conséquemment sur le maintien des motivations et énergies, sur des arbitrages dans les priorités face aux temporalités des urgences.

L'approche par l'abduction, accepte un raisonnement construit sur ces bases, permet de formaliser la problématique de PSN, celle de l'hypothèse, tout en faisant appel aux formes classiques du raisonnement scientifique. La valorisation du lien conduisant de l'observation à l'idée, provoque à son tour « *un choc esthétique* ». Cet enchaînement, formalisé par C. Bernard, tenant une belle place chez J. Gottmann, permet de retrouver le sentiment de vérité instantanée, les liens de S. Haroche entre sciences et art. « *À la base de toute compréhension théorique, qu'elle soit scientifique ou artistique, l'abduction est une pratique de la découverte articulant les dimensions rationnelle et esthétique du procès de connaissance, et n'est possible qu'à la condition de pratiquer en même temps des manières de voir, de raisonner, de ressentir ou d'imaginer généralement opposées. »*

La « *compréhension théorique* » explique la perception première de l'ensemble formé par Paris-Seine-Normandie articulé par la Seine. Cette approche est consolidée par le CNRTL²³ établissant un lien entre une perception sensible et une totalité, ou, ici celle des mouvements du Monde. Parmi les références scientifiques, d'architecture ou de littérature proposées, les éléments suivants retiennent l'attention : « *En somme, une fois effacées les distinctions de l'a priori et de l'empirique, de la forme et du contenu, les espaces sensoriels deviennent des moments concrets d'une configuration globale qui est l'espace unique* (M. Merleau-Ponty, 1945) ». Le second élément proposé articule deux notions clés de la géographie. Le sens du global : « *Qui se rapporte à la réalité considérée dans sa totalité.* » ; celui du concret : « *un nom concret désigne un objet de connaissance accessible par les sens.* ». Ces références (CNRTL) confortent celle de S. Haroche ; solidifient celles des rassemblements-mobilisations de 2009-2012, de PSN. Le rapport (2012) du CGVDS ; la DIDVS (schéma stratégique, CPIER 2015/2020) ; les initiatives d'acteurs politiques et économiques ; formalisent le concret du positionnement de la Vallée dans le Monde qui vient, à présence visible, inscrite dans le réel par l'action,

²³ Centre National de Ressources Textuelles et Linguistiques.

comme le souligne Y-F Le Lay (01/2016) : « *Ainsi la relation au réel s'affirme-t-elle : la représentation se conçoit et se définit au regard de la perception et de l'action.* »

Cette relation sensible aux mouvements de l'occupation de l'espace et des territoires par les sociétés, incarnée par Paris-Seine-Normandie, se matérialise au quotidien par l'expression économique et sociale des flux de marchandises-produits. Générant en même temps activités et externalités, nuisances, pathologies, entretenant un lien incontournable avec la vie, la qualité de leurs mouvements porte l'attractivité et la différenciation entre grands ensembles.

BASES THEORIQUES, CONCEPTS ET NOTIONS MOBILISEES.

Cette recherche, issue de la perception de la totalité formée par Paris-Seine-Normandie et du caractère peu commun de ce projet global, visant à renforcer le positionnement mondial de la ville-monde/région-capitale par le développement de la Vallée de la Seine, soulève également, complémentirement au raisonnement de l'abduction, les questions : d'une part, du lien entre l'échelle et la profondeur de l'analyse ; d'autre part les bases géographiques à mobiliser pour le raisonnement démonstratif. Les connaissances mobilisées permettent de « *mener l'enquête, de sélectionner des indices, qui deviendront des données, d'envisager des solutions possibles différentes, d'en rejeter certaines* » (C Orange, 2005.)

La profondeur analytique : équilibrer l'échelle spatiale de PSN et celle de ses constituants. L'échelle de Paris-Seine-Normandie, spécifique, existante par elle-même, doit également composer avec les échelles de ses éléments organisationnels constitutifs (régions, départements, métropoles, villes). Elle questionne ainsi : les liens entre le projet global et ces différents niveaux ; ceux entre les niveaux eux-mêmes ; et conséquemment la profondeur analytique de cet enchevêtrement d'échelles associé à la « *dimension multidimensionnelle* » (J. Lévy, M. Lussault, 2013) de l'espace PSN.

M-F. Durand, J. Lévy et D. Retaillé (1993) proposent une définition du travail scientifique : « *Le travail scientifique ne consiste pas en un tri ou une mise en ordre d'un objet qui nous serait immédiatement accessible, mais en une construction d'un objet nouveau.* » Cette proposition est à rapprocher de celle de J. Gottmann (1952) : « *Il n'est pas de méthode scientifique qui accepte délibérément d'ignorer les observations sortant de "la compétence" du spécialiste qui se livre à la recherche. Pendant cette recherche, tout ce qui est observable dans le champ de l'étude est important* ». Une quarantaine d'années sépare ces deux références de géographes. Elles accentuent la grande pertinence des échanges entre J. Gottmann et J. R. Oppenheimer « *"Notre expérience dans les sciences physiques a été jusqu'ici que plus on est précis, moins l'on va profond"* ». La profondeur analytique inhérente à une précision recherchée

(et à son degré) peut éloigner²⁴, faire perdre, celle nécessaire à l'échelle du positionnement de la recherche dans laquelle elle s'insère.

En l'espèce pour cette recherche, les échanges entre J. Gottmann et J. R. Oppenheimer permettent de résoudre le rapport entre l'échelle mondiale des mouvements du Monde et l'appréhension du positionnement de PSN dans cette échelle, conduisent également à accorder une profondeur analytique spécifique à la production de l'ensemble à former.

La ligne conductrice à l'origine de la résurgence des dynamiques d'aménagement de la Vallée, pour apprécier le positionnement mondial Géo [Politique. Economique] de Paris-Seine-Normandie, est approchée dans un premier temps en s'appuyant notamment sur les travaux de J-P. Rodrigue (2000, 2015, 2017) sur l'échelle mondiale ; sur ceux de T. Banerjee (2009), R. Florida (2007, 2009), C. Ross (2009), pour l'échelle nord américaine ; et ceux de R. Brunet (1990, 2002, 2004, 2017), de P. Hall et K. Pain (2006) pour l'échelle européenne. Ces derniers sont accompagnés par l'analyse de la formation de la Grande Région Saar-Lor-Lux d'E. Evrard (2013, 2017). Dans un second temps, ces approches géographiques seront complétées par les dimensions de la géopolitique et de la géoéconomie des grands ensembles économiques et de vie notamment à partir des travaux de G. Dussouy (2002), d'I. This Saint-Jean (2006), d'Y. Lacoste (2010), de D. Retaille et J. Agnew (2013), d'A. Defay (2016), de F. Encel (2017) pour la géopolitique, et de ceux de P. Lorot (1997, 2010), de C. Ghorra-Gobin²⁵ (2012), de J. Lévy (2013) pour la géoéconomie.

Cette ligne conduit également à apprécier les interrelations de Paris-Seine-Normandie avec et entre les échelles territoriales dans les opérations de traduction du projet stratégique, dans les actions nécessaires à sa production, en se référant notamment « à la *figure nouvelle du développement et de l'aménagement des économies* » (H. Gumuchian, B. Pecqueur, 2007) ; à la proposition analytique du triptyque *ressource/projet/territoire* (R Lajarge, E. Roux, 2007) ; à l'importance du développement d'une culture commune et de la faisabilité sociale (C. Gendron, 2014 ; M-J. Fortin, 2015 ; P. Batellier, 2015, 2016 ; J. Boissonade et al., 2016.)

Ces deux champs spatiaux, à prendre en considération dans la recherche, à équilibrer, positionnent l'approche dans les paragraphes conclusifs de R. Bimbot et I. Martelly (2009) qui rappellent, si besoin est, le rôle crucial pour le devenir des sociétés de la recherche : « *Sacrifier la recherche fondamentale constituerait un véritable suicide, intellectuel et économique, pour un pays développé.* » Les tensions temporelles entre les mouvements du Monde (généralisation, rythme), l'horizon de PSN, et les impondérables urgences et incertitudes auxquels les acteurs (politique, économique, société) doivent faire face, nous incitent à appréhender leurs évolutions comme relevant du fondamental.

²⁴ La recherche de la précision possède sa propre logique, et ses experts.

²⁵ Dictionnaire critique de la mondialisation. Malgré l'absence de l'entrée géoéconomie (tout comme celle de la géo-politique) nombre de sous-entrées font référence à cette dimension (tout comme à la géopolitique).

Ces références, la perception sensible-rationnelle aux mouvements du Monde, à l'Agir pour préserver l'avenir d'un « territoire » et de ses acteurs par la recherche d'un positionnement dans le flou d'un futur dont les grandes lignes du dessin émergent, sont également éclairées par S. Haroche dans un « chat » (Monde.fr, 10/2012.) Il solidifie la perception de PSN : *« Je suis très sensible aux parallèles qui existent entre la science et l'art : une belle expérience scientifique a une qualité comparable à celle qu'on peut trouver à une œuvre d'art. »* Dans le même article, S. Haroche énumère les qualités importantes (curiosité, besoin de comprendre et de savoir, imagination et association d'idées, intuition, chance) pour un chercheur. Il conclut en poursuivant son parallèle avec celle d'un artiste, activité de grand sensible s'il en est *« je dirai que certaines de ces qualités sont les mêmes qui sont nécessaires à un bon artiste. »*

L'espace géographique Paris-Seine-Normandie : une illustration de confluence disciplinaire. La composition des échelles de l'approche analytique, les mots et expressions clés du mouvement, de l'espace et du territoire ; de l'Espace Economique Etendu et de la Géo [Politique. Economie] ; de l'hypothèse et de ses questionnements ; localisent l'appréhension de PSN dans les multiples bases théoriques de la question centrale de la géographie, celle de la description et de l'interprétation de l'organisation de l'occupation des espaces et territoires. Ou encore, selon l'approche de R. Brunet (2005) : *« la géographie a pour tâche principale d'étudier l'une de ces productions quotidiennes de l'humanité, le territoire dans tous ses aspects et ses configurations. »* Cette question stimulante est synthétisée par *hypergé* qui pose en même temps les difficultés (diversité des systèmes et processus, temporalités différentes des évolutions, identification des interactions significatives) des questions géographiques et une ouverture vers d'autres champs de connaissance pour essayer de les résoudre : *« elle [l'analyse géographique] partage des concepts avec les sciences sociales et des questions ou des méthodes avec les spécialistes d'autres systèmes complexes. »*

Cette complexité méthodologique en géographie est rappelée par P-J Thumerelle (12/2001) dans un ouvrage collectif. Ces auteurs s'accordent sur la complexité de la méthode géographique, notamment sur la recherche de causalité(s), souligne des thèmes en résonance directe avec l'approche globale de la conception de PSN ; avec la confluence disciplinaire et d'échelle de PSN ; avec le recours à la systémique pour les flux.

Pour P-J. Thumerelle, Y. Lacoste, G. Prévelakis rappelant et citant J. Gottmann, A. Miossec, G. Di Méo, le géographe est le spécialiste d'interactions complexes entre les catégories enchevêtrées de phénomènes constitutives du réel. Il tente d'intégrer la diversité des raisonnements scientifiques²⁶ ; *« de voir les questions, plus haut et plus près »* (Y. Lacoste) ; d'appréhender les faits par une approche globale ; de s'adapter aux évolutions des autres

²⁶ *« le géographe n'a plus le monopole des questionnements sur l'espace : économistes, sociologies, démographes, historiens, politologies, écologistes, urbanistes, aménageurs... y contribuent désormais largement. »*

sciences et méthodes ; d'identifier la diversité des rapports de connexion (interdépendances, corrélations, correspondances, similitudes, émergences simultanées). Pour construire l'architecture du raisonnement démonstratif, des connaissances des sciences sociales sont mobilisées en première et deuxième partie par des utilisations parcellaires dépendantes des besoins du raisonnement (politique et géopolitique ; économie et géo-économie ; sociologie ; droit), entretenant, tout comme la géographie, un lien étroit avec le Politique, avec la dimension européenne.

Les auteurs cités élèvent l'approche globale au rang de « *nécessité* » pour rendre compte du réel et analyser les systèmes spatiaux, leurs interrelations à dominantes économique et spatiale (polarisation, distances, gradients). Cette *nécessité* a été mise en œuvre pour la production du rapport du CGVDS (2012), elle solidifie les pertinences de la période 2009/2012 et sa poursuite par la DIDVS. Y. Lacoste propose la « *nécessité de combiner* » les différents niveaux de l'analyse spatiale (local, régional, national, « *Même au-delà* ») en intégrant la couverture mondiale de réseaux à influences locales, ainsi qu'une échelle d'ordres de grandeur articulée sur 1 à 6 plans d'analyse, consolidant ainsi les deux profondeurs analytiques inhérentes à PSN (celle mondiale Géo [Politique. Economique] ; celle de la construction de PSN). Cette combinaison analytique permet de rassembler des points de vue dissemblables, non exclusifs, complémentaires, orientés sur l'espace et/ou le territoire, possédant leurs propres orientations méthodologiques.

F. Auriac rappelle le cadre explicatif d'O. Dollfus (1987) appréhendant le Monde comme une totalité dépendante des interrelations et interactions des échanges et des flux, généralisant « *l'Etat territorial* » ; repris par D. Retailé (1992) : « *Nous assumons l'hypothèse du Système des systèmes, etc.* » F. Auriac souligne la complexité des interférences de processus d'échelles différentes, celle de l'identification d'équilibres. Il oriente l'appréhension du réel par la systémique relevant d'un choix théorique, conceptuel, instrumental pour appréhender la variété des objets avec leurs relations (chaînes d'interdépendances et d'interactions) et les organiser dans leurs environnements. « *Même si le fonctionnement de tout système dépend de l'équilibre des flux qui le composent, des interactions qui se combinent, des boucles de rétroactions positives ou négatives qui sans cesse fondent son équilibre, il n'est pourtant pas exempt de perturbations ou de crises.* » Ce regard articulant les liens entre systèmes, échanges, flux, est développé en troisième partie pour les flux de marchandises-produits, dont le verbe est le mouvement, régulé par l'information et ses traductions technologiques, l'une des caractéristiques économiques clés de la Vallée.

A. Dauphiné souligne le lien entre l'échelle et la théorie des systèmes, exprime la complexité par l'imbrication des niveaux de l'analyse spatiale. Il renforce l'approche et la proposition méthodologique d'Y. Lacoste. Il interroge par là l'identification de l'unité spatiale de l'objet géographique de la méga-région (MR) abordée en première partie *via* l'exploration

mondiale de faits, la mise en évidence de leurs caractéristiques, ainsi que par celle d'une analyse académique d'envergure (I. Georg, T. Blaschke, H. Taubenböck, 2016).

G. Baudelle rappelant J. Gottmann souligne le rôle clé de l'économie, base du développement régional et de l'analyse spatiale : « *L'économiste à beaucoup à nous apprendre dans le domaine des idées et des principes abstraits. Nous ne saurions les traduire cependant en faits concrets qu'avec une extrême prudence.* » Les sociétés organisant l'espace pour leurs fins, d'un point de vue méthodologique, G. Baudelle établit un lien entre espace et économie *via* le rôle clé de la territorialisation. L'économie, l'une des caractéristiques majeures des **EEE**, sera illustrée par des appréhensions macro-économiques, notamment européennes ainsi que par le positionnement de PSN sur ce critère. L'initiation récente (02/2019) de la mission de préfiguration concernant le fonctionnement du moteur de l'économie des flux de la Vallée prolonge les conducteurs économiques des années 2009-2012, celles du CPIER-2015/2020, des décisions politiques de plus haut niveau (Premier ministre : 2018, 2019).

Enfin G. Salem suggère d'établir des catégories spatiales pour faciliter leurs études, en liaison avec d'autres disciplines. Son appréhension de l'espace comme un support (caractéristiques), un produit (histoire), et, une somme d'enjeux politiques et sociaux ; oriente la perception des **EEE** comme des catégories spatiales. Cette approche, de même veine que celle de A. Dauphiné, pourrait initier une démarche de catégorisation des **EEE** (J-J. Bavoux, Chapelon, 2014) par une ou des typologies, pour mieux appréhender les polarisations et leur classification (J-J. Bavoux, L. Chapelon, 2014).

Les apports de ces bases théoriques et références de la géographie, celles de sciences sociales mobilisées lors du raisonnement démonstratif, ne constituent pas un exposé doxographique, dépassent un enchaînement de citations, n'ont aucune vocation ornementale. Elles consolident le caractère scientifique de la perception d'un mouvement d'occupation de l'espace et des territoires sur une échelle supérieure dont PSN pourrait être appréhendé comme un archétype. Ces bases forment un socle permettant d'appréhender PSN, proposent des approches analytiques pour orienter la recherche de l'interrogation première : « *Paris-Seine-Normandie, espace géographique dans les mouvements du Monde et les enjeux du temps ?* »

L'assise scientifique de ces bases théoriques, les concepts et notions véhiculées, mobilisées dans les développements font partie des processus d'appréhension du dessein politique de la Vallée, de son évolution vers celui Géo [Politique. Economique] mondial de Paris-Seine-Normandie structuré par le Corridor de l'Axe Seine. Elles constituent en quelque sorte une manière de voir l'organisation de l'occupation des espaces et territoires du XXI^e siècle, au sein de laquelle PSN est localisée.

Ces bases théoriques s'inscrivent également dans l'approche de B. Chaib-draa (02/2015), concernant la recherche orientée vers « *une recherche de faits ou de vérité sur un*

sujet » suivant une « *procédure systématique qui suit une méthode scientifique d'investigation* ». Le systématisme de la procédure est mis en œuvre (dans le sens de la rotation de la terre) par des explorations sur de grands ensembles économiques et de vie ainsi que par des relevés (annexes : A2, A3, A4). La recherche s'appuyant sur des travaux antérieurs, « *est reproductible, généralisable à d'autres contextes* ». Elle fait appel aux raisonnements : inductif (*construction de connaissances*) ; déductif (*application des connaissances existantes à des contenus particuliers*) ; aux deux. Selon la classification proposée, cette recherche ne fait pas appel aux méthodes, corrélationnelle (liens, degré de connexion entre deux ou plusieurs variables) et expérimentale (manipulation de variables). Cette recherche est positionnée dans une mixité méthodologique. Elle compose avec : celle historique par les références à la maturation de concepts, par les rappels des développements de la Vallée du XX^e s ; celle descriptive-explicative-compréhensive par les observations sur l'intensité des polarisations et formes d'occupation des espaces et territoires sur les échelles mondiale et européenne ; enfin, avec celle *ex-post de facto* par la suggestion de soutenir PSN par une méthode d'aménagement à cette échelle (troisième partie). Le rapport d'E. Mèndez (rapports et documents, 2012) ne permet cependant pas d'identifier des « *critères normalisés ou méthode particulière* » pour apprécier la qualité d'une recherche, pour évaluer « *une bonne recherche* » ou celle « *d'excellence* ».

APPROCHE METHODOLOGIQUE : PARIS-SEINE-NORMANDIE UN CHEMINEMENT D'APPROPRIATIONS. PRATIQUE, MATERIAUX ET TRAITEMENT.

Notre approche méthodologique²⁷ (figure 7) est caractérisée par un cheminement d'appropriations concernant l'objet d'étude (ville-monde et Vallée de la Seine), les mouvements du Monde (grands ensembles économiques et de vie ; méga-régions, cœurs économiques européens), permettant de rationaliser la perception première du positionnement mondial de la Vallée par une logique démonstrative.

Les appropriations sont traduites par des descriptions et analyses étayant notre raisonnement démonstratif regroupées dans le volume 2 notamment pour la Vallée de la Seine dont une sélection de récents documents depuis 2016 est présentée en annexe A1.1. Ces appropriations permettent d'actualiser les connaissances associées aux projets du dernier demi-siècle ; de décrire par des études et analyses les caractéristiques du « territoire » et les enjeux associés à sa construction ; les actions entreprises depuis l'impulsion des années 2009-2012. Les documents des annexes A1.2 (ÎdF-Normandie : macroéconomie, convergences-différences) ; de A1.3 à A1.5BIS décrivent les dynamiques de la construction. Les annexes

²⁷ Et non pas : d'épistémologie ; ou, de l'histoire de l'évolution des idées, courants et pratiques de la géographie ; ou encore de réflexions sur les théories de la connaissance.

d'A1.6 à A1.11 concernent plus particulièrement le système portuaire (structuration, trafics, parts modales, foncier, positionnement européen), moteur de l'économie des flux de la Vallée.

Les évolutions du raisonnement sont caractérisées par une recherche de sa solidification à partir de bases théoriques (abduction, concepts et notions de géographie), par des rapprochements avec des grands ensembles mondiaux malgré de significatives différences d'échelles et culturelles. Ces rapprochements ne sont pas des comparaisons, au sens scientifique du terme, appréciées comme une « *grammaire compliquée de l'espace* » (J. Rebotier, 2010). Ils sont guidés par la recherche d'enseignements utiles pour la production, la construction de Paris-Seine-Normandie. Les enseignements extraits de ces rapprochements, nécessaires mais insuffisants, viennent appuyer la logique démonstrative, présentent une certaine universalité, par exemple : un support politique affirmé ; la dynamique d'un projet stratégique ; le principe de la coopération ; la durée des processus de formation. Cette approche est illustrée par l'accent positionné sur la formation de la Grande Région Saar-Lor-Lux.

Les bases et matériaux théoriques (bibliographie), les explorations mondiales de grands ensembles économiques et de vie mondiaux (annexes : A2, A3), sont complétées de cinq pratiques.

- Celle d'une appréciation analytique empirique par mots clés, de publications numérisées d'origine académique, et/ou émanant d'institutions (rapports et documents), concernant l'intensité de thématiques significatives dans des documents clés comme (exemples) : *Seine Métropole* (2009) ; le rapport 2012 ; le schéma stratégique 2030 ; le CPIER 2015-2020 ; le CPIER 2015-2020 mis à jour (04/2019). Cette approche révèle une image d'orientations clés à partir d'un relevé d'occurrences terminologiques. C. Roche (2007) souligne l'importance de cette approche dans l'analyse de textes. « *L'étude de la terminologie se focalise alors sur les mots et leur utilisation en discours avec une attention toute particulière pour les textes* ». L'incomplétude de l'approche, comparativement à une analyse de cooccurrences (*sémantique distributionnelle*) suggérée par C. Roche, permet cependant d'identifier des rapprochements significatifs.
- Celle de onze entretiens échelonnés sur deux ans (fin 2017-fin 2019. Volume 1 : Liste des entretiens ; volume 2 : annexe A9). Ils auront permis de prendre connaissance du rapport fondamental du CGVDS (2012) ; de l'analyse d'un cabinet de conseils consulté sur le nom de l'ensemble à former ; de prendre connaissance des Actes du colloque *Regards croisés* (02/2019). Ils auront également permis d'enrichir la réflexion, d'affiner l'hypothèse et ses questions de recherche, de faire évoluer les idées comme celle de l'initiale notion de « nouvel espace économique mondial » (NEEM) vers celle d'« espace économique étendu » (*EEE*), de percevoir des regards et attentes d'acteurs (géographes [4] ; personnalités politiques [4] ; personnalités de secteurs économiques [2]) sur ce projet dont l'horizon

dépasse celui d'une espérance de vie professionnelle. Les possibles interférences entre le caractère socialement compliqué de cette période et les analyses, positionnements, la disponibilité d'esprit des personnalités rencontrées, pourraient être appréciées comme une limite. Les urgences domestiques prenant une importance supérieure à celle de la temporalité (années 2030) de l'objet de la recherche. L'étendue d'investigations (*a minima* sur les échelles nationale et européenne) auprès d'autorités politiques et dirigeants économiques est hors de portée de cette thèse (délai, moyens). De plus l'intensité des rassemblements et mobilisations de 2009-2012 illustrée par le volume des remerciements du rapport 2012 du CGVDS, par la qualité et la diversité des participants du colloque *Regards croisés* ; le contexte politique et social de la France ; la saturation des acteurs spécialistes des questions de flux : sont à l'origine d'une préférence pour des entretiens comparativement à une enquête dont le sens pour une projection spatiale et territoriale de temps long est en dépendance de son suivi temporel.

- Celle de 47 participations (14/03/2016 au 26/06/2019) à des colloques et séminaires²⁸ sur Le Havre et en Normandie, Paris et l'Île-de-France sur les thèmes suivants : Economie maritime, portuaire, fluviale et des transports (17) ; sciences territoriales et attractivité (8) ; géographie et Paris-Seine-Normandie (6) ; numérique et logistique (6) ; géopolitique (3) ; outils de recherche (3) ; économie générale (2) ; numérique et système complexe (1) ; économie circulaire (1). Dont une participation au Festival International de Géographie de St Dié (2016) et la présentation d'un exposé (*l'émergence de nouveaux espaces économiques*) à la journée d'étude²⁹ « *Une géographie plurielle pour appréhender le monde* » (2016).
- La quatrième orientation est celle de l'attention portée aux signaux et indices par une veille numérique (sitographie) systématique (media) et des explorations Internet (littérature académique, presse généraliste et spécialisée). Le systématisme de la veille numérique repose sur des abonnements à des lettres numériques d'information de médias généralistes et spécialisés permettant d'identifier des regards, des positionnements, des analyses sur des thématiques en lien direct avec Paris-Seine-Normandie et cette thèse.
- Enfin la dernière est celle de 15 participations, à fin 2019, à des soutenances de thèse (géographie, histoire, sociologie, sciences de l'information) et partiellement aux réunions du laboratoire.

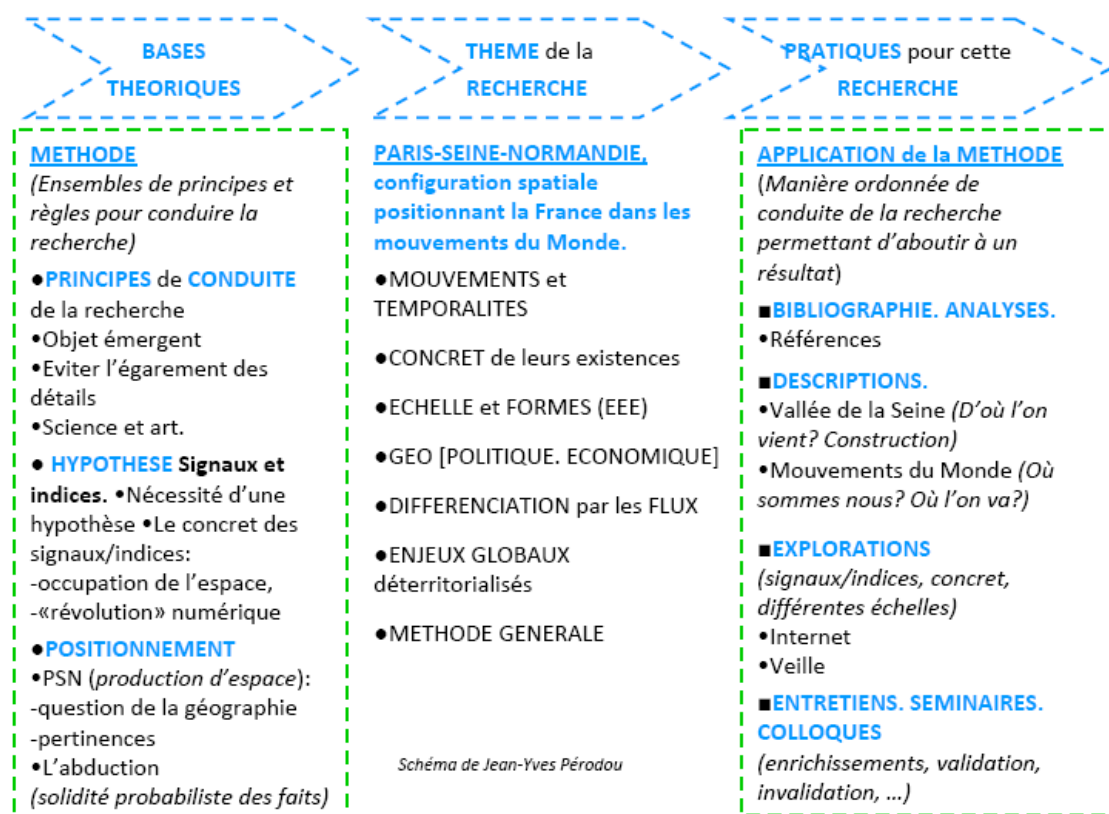
Ces pratiques, les analyses déclenchées, interpellent notre initiale notion de *grand territoire mondial* (GTM), signifiant l'échelle du positionnement Géo [Politique. Economique] de PSN, conçue dans le prolongement des qualifications de PSN comme un *nouveau grand territoire* et *nouveau territoire économique*. L'expression *grand territoire mondial*, appréhendée dans une acception générique, commune, s'efface devant celle proposée d'Espace Economique

²⁸ Liste non exhaustive.

²⁹ Organisation : Lecoquierre B., Quiec A-S., laboratoire IDEES-Le Havre.

Etendu (*EEE*). Cette dernière expression pourrait faire apparaître une dissonance entre une question concernant l'organisation spatiale d'un positionnement mondial recherché et les bases académiques (H. Gumuchian, B. Pecqueur, 2007, [« *Fabrication du territoire* »] ; C. Quéva, G. Vergnaud, 2011, [« *Constructions territoriales* »]) du raisonnement démonstratif se référant à la fabrication/construction territoriale, cependant contre-balançées par celles concernant la « *Production de l'espace* » (G. Di Méo, 2013 ; R. Brunet, 2017). Cette éventuelle appréciation révèle l'influence des mouvements du Monde (échelle), celle de leur domestication par des processus de structuration spatiale de temps long rassemblant des territoires contigus réunis par des coopérations interterritoriales avancées s'exprimant par des projets. Espace Economique Mondial et Grand Territoire Mondial ne s'opposent pas. Non contradictoires, les notions peuvent être confondues. La structuration de l'espace de la Vallée, et l'organisation du résultat de cette production, de ce cheminement de temps long, relèvent des sciences politiques nationales. Complémentairement, elles font intervenir les sciences politiques européennes, notamment pour le concret des opérations d'aménagement du projet global, positionnant PSN comme l'un des cœurs économiques européens, comme l'un des grands ensembles économiques et de vie sur l'échelle mondiale. Ces différentes pratiques ont permis d'apprécier par le sensible-rationnel la « solidité » de l'hypothèse et de ses questions de recherche, de synthétiser par deux mots clés (échelle, interdisciplinarité) les mouvements du Monde et leurs traductions spatiales sur l'échelle nationale.

FIGURE 7-SCHEMA. APPROCHE METHODOLOGIQUE ET PRATIQUES.



PRESENTATION GENERALE DE L'ARCHITECTURE DE LA THESE.

La thèse est organisée en deux volumes. Les trois parties du volume 1 développent le raisonnement démonstratif pour apprécier le positionnement de PSN dans les mouvements du Monde et les enjeux du temps. Les deux premières parties répondent ensemble à la première question de recherche. La partie I par les dynamiques de la conception puis de la construction de PSN. La partie II par une approche concernant le positionnement de la structuration spatiale engendré par ces mêmes dynamiques. La seconde question de recherche, objet de la troisième partie, propose d'accorder à l'économie des flux de marchandises-produits un rôle déterminant tant dans les processus de structuration de PSN que dans celui de l'affirmation de sa présence au Monde. Le volume 2 rassemble un ensemble de documents descriptifs, d'informations et données, d'analyses quantitatives et qualitatives, d'exercices et traductions, qui viennent appuyer le raisonnement.

La première partie s'attache à montrer les pertinences des dynamiques de PSN positionné dans les grands ensembles économiques et de vie mondiaux.

- Après un rappel (chapitre I) des plans de développement-aménagement de la Vallée de la deuxième moitié du XX^e siècle, les analyses des dynamiques des acteurs (2009/2012), du rapport du CGVDS (2012), permettent d'apprécier la fécondité de cette période de conception. La poursuite par la DIDVS, à compter de 2013 et depuis lors, permet d'inscrire le mouvement initial dans les cadres du schéma stratégique 2030 et du CPIER 2015/2020.
- Les explorations-observations mondiales, européennes, (chapitre II) des polarisations (spatiale/Méga ; territoriale/Grand) ; la vitalité des concepts et notions ainsi que celle de leurs utilisations (classements) ; solidifient la production de PSN pour renforcer le poids mondial de la ville-monde/région-capitale par le développement-aménagement de la Vallée. Un détour analytique par la Grande Région Saar-Lor-Lux est proposé.
- Le chapitre III montre les pertinences (conception, développement) du dessein politique de ce *nouveau grand territoire*, par les adéquations de sa construction avec les multiples enjeux (gouvernance et institutionnalisation-centralisation ; coopérations interterritoriales ; projets) de ce projet de développement-aménagement d'une échelle inhabituelle. Le triptyque ressource/projet/territoire permet d'appréhender le pragmatisme de la fabrication (appropriations, territorialisation par les projets). Les acteurs de PSN sont maintenant confrontés aux réalités d'une fabrique de long terme dans un contexte de sévères contraintes, d'instabilités mondiales, d'expressions d'urgences sociétales, pouvant influencer le rythme de la progression dans un « *monde qui n'attend pas* » (Les Echos, 18/06/2019).

La deuxième partie, déchiffrant les polarisations mondiales (la quarantaine-cinquantaine de grands ensembles, la douzaine de méga-régions européennes) comme des manifestations Géo [Politique. Economie] du XXI^e s., s'attache à montrer par l'entrée de la

géopolitique que la production de Paris-Seine-Normandie représente un enjeu d'existence-reconnaissance mondiale, un champ d'expressions géo-économiques. L'échelle des **EEE** modifie celle des enjeux d'attractivité.

- Cette approche conduit à développer (chapitre IV) une approche analytique à partir de la notion de la géopolitique, de son lien avec l'influence suite aux évolutions qualitatives de la notion politique de puissance vers le contenu de *soft power*, des interrelations entre ces deux notions, de leurs liens avec la géo-économie. Le dessein de la Vallée, de cet espace économique étendu est d'échelle Géo [Politique. Economique].
- L'envergure du projet global, les évolutions de son dessein, incitent conséquemment à explorer (chapitre V) les conditions d'une double reconnaissance. Celle nationale, *a priori* acquise par la qualification d'*enjeu d'intérêt national*, et celle européenne, pour la concrétisation du projet global et de ses projets constitutifs. Le potentiel de projets européens d'envergure similaire représente un possible lien (duplicabilité, dix ans d'expériences) de composition avec l'intérêt européen commun.
- Les évolutions des notions de *soft power* et d'influence ; les manifestations qualitatives classiques (qualité de vie, culture) ; leurs expressions dans des enjeux globaux (économies : de la circularité ; de la connaissance) représentent (choix de thèse) des champs de différenciations (chapitre VI). L'influence mondiale d'une visibilité numérique élargie permet de valoriser ces éléments de Paris-Seine-Normandie, de faciliter la reconnaissance de son existence dans la quarantaine-cinquantaine des ensembles mondiaux, *in fine* contribuent à accroître l'attractivité de l'ensemble formé et de ses territoires.

La troisième partie a pour objectif de consolider les deux premières (pertinences ; dessein Géo [Politique. Economique]) par le secteur de l'économie des flux (marchandises-produits, logistisation) d'un poids socio-économique significatif aux échelles nationale et de PSN. Le rôle clé attribué à ce secteur, dans la recherche du développement des influences d'attractivité de PSN, conduit le raisonnement à articuler trois orientations constitutives de la production de l'espace économique étendu Paris-Seine-Normandie.

- Le chapitre VII borne la recherche de champs différenciateurs à partir de la notion clé des flux de marchandises-produits, des caractéristiques et tendances mondiales de la logistique (figure 66), secteur d'activités à part entière. Il montre que la diminution, à l'échelle de la Vallée, des externalités associées aux mouvements des flux est une orientation différenciante. Cette orientation accroît les influences d'attractivité, conséquemment renforce le rôle de l'économie des flux dans la construction de PSN. La résolution, partielle ou sectorielle, à l'échelle de PSN, de cette question commune (dénominateur commun entre **EEE**) renforce sa singularité.
- Le chapitre VIII associe au rôle des flux et à leur capacité différenciante, le lien univoque entre flux et structure/architectures (figure 4) dont les ressources forment « *l'ensemble [...] de pièces solides qui maintiennent liées et renforcent les différentes parties d'un tout, qui lui*

donnent sa consistance » (J-J. Bavoux, L. Chapelon, 2014). Ce chapitre montre que ce lien nécessaire au développement des Zones d'Activités Logistiques (ZAL, figure 69), l'un des leviers du développement territorial, conduit vers la notion de corridor. Le Corridor de l'Axe Seine (CAS) devient ainsi l'un des éléments constitutifs de la construction de PSN.

- A partir de cette approche structurelle positionnant PSN dans les architectures de flux, nationale et européenne (corridor des RTE-T), le chapitre IX montre que la fabrication du CAS articule trois composantes étroitement reliées : l'architecture (flux) ; la logistique (secteur) ; et le *rôle central du numérique* de par sa capacité à gérer à l'échelle PSN l'opérationnel des mouvements et à mesurer les externalités (préparation à leur monétisation ; impacts : opérationnels, santé publique.) Le lien entre les mouvements des flux, les territoires, et les TIC est illustré par trois familles d'outils numériques. Une perspective méthodologique, contributive de l'existence-reconnaissance de PSN sur les échelles nationale et européenne, est proposée pour articuler les composantes de sa fabrication.

PREMIERE PARTIE.

PARIS-SEINE-NORMANDIE POSITIONNE DANS

LES ESPACES ECONOMIQUES ETENDUS.

*« On dit qu'à fin de millénaire l'espace prédomine par rapport au temps,
en ce sens que même le temps écoulé depuis peu,
quand on regarde en arrière, semble appartenir à un passé éloigné
tandis que l'avenir est imminent. »*

Fürstenberg (von) Adelina.
« Commentaire sur l'Europe »
Museum moderner Kunst Stiftung Ludwig Wien et les auteurs
1994

*« Doit-on dès lors, au moment d'entamer la rédaction de ce rapport,
se résigner à classer au rang des utopies l'émergence d'un Grand Paris
allant jusqu'à la mer, car hors de portée de notre pays,
tant dans le cadre de son organisation présente
que dans celui des moyens contraints qui sont aujourd'hui les siens ? »*

Paris et la Mer. 2010
Rapport au Premier ministre. Février 2012
Le Commissaire général pour le développement de la vallée de la Seine
Antoine Rufenacht

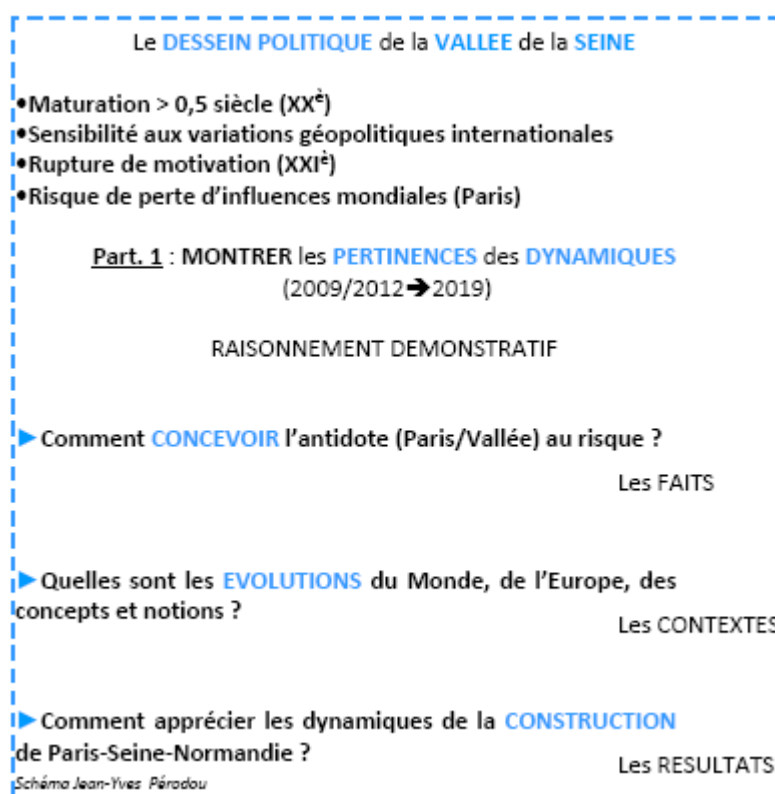
*« A moyen terme, les entreprises s'installeront là où leurs salariés souhaiteront aller.
Par conséquent, les villes et les régions ont les atouts
et se trouvent devant des défis pour attirer les talents. »*

Pierre Veltz
« grand témoin [concernant] quelques grandes tendances et [a] pointé les défis de la France
en termes de recherche, développement et innovation (R&DI) »
Agence nationale de la recherche
Colloque de 05/2011
Actes

PRESENTATION DE LA PREMIERE PARTIE.

La prédominance de l'espace dans les mouvements mondiaux de structuration de celui habité fait émerger une échelle inhabituelle d'organisation de territoires. Ces mouvements de polarisations, indépendants des continents et cultures, de formes diverses donnent naissance à de grands ensembles économique et de vie. La *démonstration* (figure 8) s'appuie sur une hypothèse assise sur une somme de signaux, d'indices, d'explorations et d'observations de faits, d'analyses de la littérature. Elle permettra d'apprécier, notamment « par l'extérieur », l'adéquation des dynamiques de PSN avec les mouvements de structuration spatiale et territoriale d'échelle supérieure. Les descriptions des atouts de la Vallée (annexes A1) et des mouvements du Monde (annexes : A2, A3) appréciées comme des constats, notamment celui du rapprochement de PSN avec les enseignements³⁰ de la formation de La Grande Région, rationalisent la perception première du Tout formé par la Vallée, inscrivent dans le réel la production de ce *nouveau grand territoire* par sa synchronicité avec les mouvements du Monde.

FIGURE 8-SCHEMA. ENCHAINEMENT DU RAISONNEMENT DEMONSTRATIF (MOTS CLES).



³⁰ Temps nécessaire à la concrétisation de coopérations avancées ; gouvernance ; visibilité de l'ensemble en formation ; appropriation par les populations.

CHAPITRE I-PARIS-SEINE-NORMANDIE UNE CONSTRUCTION INTERTERRITORIALE AUX RACINES PROFONDES, SYNCHRONE AVEC LES MOUVEMENTS DU MONDE.

PRESENTATION DU CHAPITRE I ET LOGIQUE DU RAISONNEMENT.

Les idées de l'image du Monde aiguillent l'action. T. de Montbrial et T. Gomart (2017) se référant à M. Weber (1864-1920), rappellent leur rôle premier. Elles déterminent « *les voies dans lesquelles l'action a été poussé par la dynamique des intérêts.* » Ces derniers « *gouvernent directement la conduite des hommes.* » Ou encore, en reprenant l'une des approches de R. Brunet (2005) concernant l'action humaine, la conciliation d'intérêts dont le degré de divergence pourrait être fort : « *Les actions humaines concourant à la production de l'espace géographique sont guidées par la représentation des avantages qu'elles sont censées procurer à leurs acteurs.* » L'image des mouvements du Monde (métropolisation/échelle supérieure émergente) ; les enjeux associés (Géo [Politique. Economique]) ; les atouts de la Vallée pour solidifier la ville-monde ; ont réactivé les dynamiques d'aménagement de la Vallée de la Seine. Dans leurs conclusions, les auteurs proposent des lignes de force, la « *disposition d'esprit* » nécessaire pour orienter les voies de l'action. Tout d'abord la reconnaissance de la multiplicité des expressions des interdépendances, à différentes échelles, dans différents champs, dépassant une acception commune centrée sur l'économie. Ensuite, la prise en compte du temps en y positionnant les jeux d'acteurs appréhendés à différentes échelles. Ces auteurs partagent l'approche anticipatrice exprimée un quart de siècle plutôt par les géographes M-F. Durand, J. Lévy et D. Retailé, 1993.

La logique du raisonnement de ce chapitre a pour objet de montrer la grande fécondité de la période 2009-2012.

La section 1.1 rappelle les moments clés, sur plus d'un demi-siècle, de l'aménagement de la Vallée. Les documents de l'annexe A1 la décrivent au XXI^e siècle, dans les limites de la thèse.

La section 1.2 positionne le renouveau de la préoccupation du développement-aménagement de la Vallée dans les évolutions des concepts, notions, des mouvements de polarisation spatiale mondiale, dans leurs appréhensions. Elles font surgir des questions de méthode pour traduire à cette échelle le renforcement de la position de Paris par le développement de la Vallée, demandant conséquemment une conception globale.

Les sections 1.3 et 1.4 traduisent les évolutions de la société par un rappel de l'intensité des mobilisations, de la qualité des travaux produits (expressions des différents acteurs), reflétées par le dispositif de gouvernance proposé articulant Etat/acteurs pour conduire le positionnement mondial recherché. PSN rend compte « *du monde tel qu'il est* » (géographes

cités), du dessin vers lequel il s'oriente. La France est à l'unisson avec son rythme, propose une réponse utile à l'hexagone.

La section 1.5 qualifie de fécond le résultat de cette période dont la manifestation s'apprécie à fin 2019 par la continuité de la DIDVS poursuivant depuis 2013 les dynamiques initiales.

1.1-LE DESSEIN POLITIQUE DE PARIS-SEINE-NORMANDIE OU LA GESTATION D'UNE MATURATION DE PLUS D'UN DEMI-SIECLE.

La gestation et le dessein de la Vallée (figure 9) sont appréciés par le dossier (Y. Guermond, 2016) des Etudes normandes consacré aux « 65 ans d'études » de l'axe Seine, par l'Atlas d'A. Brennetot (2019). Ils sont également éclairés par l'histoire de la Datar (M. Thoin, 2016) dont la création (1963) est contemporaine de deux moments du développement de la Vallée (le SDAURP, 1965, P. Delouvrier. La MEBS³¹, J-P. Lacaze, 1965). Ces références renforcent notre qualification de maïeutique pour la période 2009-2012 en ce sens qu'elle aura permis de dynamiser des projets connus et d'initialiser un mouvement, de faire éclore des énergies toujours actives.

Elles permettent également d'appréhender le début de la maturation positionnée sur les années 1960, l'origine politique du dessein de PSN (l'aménagement du territoire est « *affaire de gouvernement* », M. Thoin, 2016), la durée de la maturation. Elles font notamment apparaître (déjà !) la modernité de l'association du « local » et du « global » (F. Gay, 2004 : recommandation de J. Gottmann), celle de la préoccupation de l'aménagement de la Vallée de la Seine (Y. Guermond, 2016 ; A. Brennetot, 2019).

La dynamique est initialisée par Paris, au service de Paris, puis de la région parisienne. Elle s'appuie sur la diversité des implantations industrielles, la recherche par l'Etat de concilier le « développement économique », la « décentralisation industrielle des Trente Glorieuses » (F. Philizot in A. Brennetot, 2019), les possibilités de développement des activités portuaires de la Basse Seine.

Les chocs pétroliers (1973, 1979) font s'effondrer la croissance, provoquent l'apparition du chômage de masse. Les questions économiques, celles des régions devinrent prioritaires. La Datar devient le « *pompier des incendies sociaux* » (M. Thoin, 2016). Les urgences consécutives à ces crises bouleversent les priorités. La dynamique de l'aménagement global de la Vallée de la Seine est suspendue. Elle se poursuit cependant en se limitant géographiquement à la Basse-Seine avec les quatre SDAU³² conçus de manière autonome, hors approche globale.

³¹ Mission d'études de la Basse-Seine.

³² Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme.

FIGURE 9-TABLEAU. L'AMENAGEMENT DE LA VALLEE DE LA SEINE : UNE MATURATION AUX RACINES PROFONDES.

DEVELOPPER-AMENAGER LA VALLEE DE LA SEINE	POSITIONNEMENT TEMPOREL	ELEMENTS CARACTERISTIQUES DE LA DYNAMIQUE
■ Premiers plans et schémas de la région parisienne.	■ 1928. Plan Prost (1932). ■ PARP (1934), 35 km autour de Paris, confirmé en 1941. ■ 1960, révision du PADOG.	■ Expansion parisienne contenu (périmètre multidirectionnel limité autour de Paris) (Plan d'Aménagement et D'Organisation Générale : limitation [croissance, population, superficie])
■ Métropoles régionales d'équilibre. (Politique DATAR 1963)	■ 1964 (8), Lille ; Nantes ; Bordeaux ; Toulouse ; Marseille ; Lyon ; Strasbourg ; Nancy-Metz.	■ Equilibrer nationalement la croissance concentrée sur la région parisienne. (F. Gravier, « Le désert français »)
■ Schéma Directeur d'Aménagement Urbain de la Région Parisienne	■ 1965, Delouvrier Délégué, District, Paris (1961-1969)	■ Extension vers : villes nouvelles ; Basse-Vallée de la Seine (axe d'expansion).
■ Schéma d'aménagement de la Basse-Seine (1/2)	■ 17-12-1965, Mission d'études de la Basse-Seine (MEBS. Dir. Préfet régional- H-N.) ■ 09-12-1969, lancement du «Schéma d'Aménagement de la Basse-Seine» (Décision d'un Comité interministériel.) ■ 1970's, remise en cause «Schéma Stratégique Vallée de Seine» ■ 1972, Livre blanc « L'avenir de la Basse-Seine. »	■ Assurer le « desserrement » (terme officiel) de la région parisienne hypertrophiée, vers la Haute-Normandie (H-N) ■ Développement de la H-N par « importation » de population francilienne ■ « favoriser la promotion d'un complexe industriel et portuaire de dimension internationale ». ■ « préparation à la mise en service du pont [de Normandie] », apprécié comme « un outil de développement ».
■ Métropoles régionales d'équilibre (extension)	■ 1973 (5), Rennes ; Rouen ; Dijon ; Nice ; Clermont-Ferrand.	■ Identification 10 ans plus tard (/1964) de 5 métropoles « assimilées ».
■ Schéma d'aménagement de la Basse-Seine (2/2)	■ 1972 (à partir), 4 SDAU (Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme), approuvés les, pour : • 30/05/1974, la région havraise • 25/03/1975 la Vallée du commerce (Lillebonne - Bolbec) • 20/01/1978, Honfleur • 22/12/1983, la Basse-Risle. ■ 1976, SAUM de l'Estuaire de la Seine (Schéma d'Aptitude et d'Utilisation de la Mer) • 01/1981 : rendu des conclusions. ■ 1988/1990, « Grand Estuaire »	■ Détermination : des grandes options d'aménagement, de la vocation des sols (zonage / activités). ■ Absence d'approche globale entre les 4 SDAU. ■ Préoccupations écologiques (environnement, milieu marin) ■ « élaborer un instrument de mise en valeur du littoral » ; « outil d'aide à la décision pour les acteurs économiques » ■ Interrogation sur une « structure exécutive », non prévue (textes) • 02/1982 : avis ministériels défavorable (Environnement et Transports). ■ « nouvelle tentative de travail en commun entre Haute et Basse Normandie » Réunion « des élus et des acteurs économiques des deux rives. » (1991 : arrêt)
J-Y Péroudou. Sources : B. Lecoquierre (La Revue d'ici, 2 ^e tri. 1994) ; « Une stratégie normande pour l'Axe Seine » (05/04/2017) Cf. http://www.normandiexxl.com/ ; A. Brennetot (2019) « Atlas de la vallée de la Seine ».		

Un relais est assuré avec des préoccupations écologiques (SAUM³³) qui fait apparaître la question de « *l'instrument de structure.* » Pendant les années 1980/1990, diverses tentatives (1982, Conférence interrégionale Haute et Basse-Normandie ; 1988/1990, « Grand Estuaire » ; 1990, commissions de concertation), émanant des deux régions, « *des élus et des acteurs économiques des deux rives* » (B. Lecoquierre, 1994), des préfets de Haute et Basse-Normandie essaient de relancer une dynamique en se centrant sur l'échelle de l'Estuaire de la Vallée.

Les disruptions exogènes des années 1970, représentent une sorte de points d'inflexion. Elles provoquèrent la suspension de l'aménagement de la Basse-Seine et sont à l'origine d'une sorte de déplacement du centre de gravité des préoccupations d'aménagement, migrant de Paris et région parisienne, vers la Basse-Seine, puis vers l'Estuaire. Les transformations Géo [Politique. Economique] mondiales du début du XXI^e siècle, leurs traductions dans l'organisation de l'espace et des territoires, appréciées comme faisant peser un risque sur l'influence mondiale de Paris ville-monde, réinitialisent la dynamique à l'échelle de la Vallée.

Les chocs (C. Delacroix, 2013) d'évènements internationaux³⁴ à l'origine de changements à résonnance systémique des systèmes spatiaux (J. Lévy, M. Lussault, 2013) apparaissent ainsi comme les déclencheurs des dynamiques de l'aménagement de la Vallée. Ces dynamiques, exogènes, mondiales, révèlent l'interaction entre l'échelle des interdépendances et leurs impacts, en croissance sous la pression des enjeux globaux, sur l'aménagement du territoire.

1.1.1 -UNE MATURATION ACCOMPAGNEE D'ANALYSES TOUJOURS D'ACTUALITE.

Les descriptions de l'Atlas (A. Brennetot, 2019), retraçant la géohistoire (C. Grataloup, 2013) de la vallée, ses caractéristiques spatiales et socio-économiques, leurs évolutions, les enjeux contemporains et de long terme, sont éclairées par des analyses, sur 65 ans (Y. Guermond, 2016), d'acteurs impliqués dans le développement de la Vallée ou positionnés en experts. Ces descriptions et analyses permettent d'identifier l'assise historique des principales caractéristiques stratégiques d'appréhension de Paris-Seine-Normandie au XXI^e siècle. Les analyses de ces acteurs soulignent déjà le lien entre les évolutions mondiales, notamment celui de l'échelle européenne, et leurs impacts sur l'aménagement de la Vallée. Ils permettent également d'illustrer la durée de la maturation.

J. Morizot, déjà dans son article (EN. 1951-N°1) concernant « *le complexe portuaire de la Seine maritime* » pose un diagnostic éclairant : « *La complémentarité traditionnelle est devenue rivalité...* » ; et, « *...Mais cette rivalité n'est plus à l'échelle actuelle.* » L'auteur formalise déjà les orientations clés : la complémentarité plus que la concurrence entre les moteurs portuaires de

³³ Schéma d'Aptitude et d'Utilisation de la Mer.

³⁴ Années 1970 : économie/pétrole. Années 2005 et s.: positionnement spatial/territorial Géo [Politique. Economie] / attractivité-concurrence. Suivies très peu de temps après (années 2008/2009) par une crise économique.

l'économie des flux de la Vallée, l'échelle européenne d'appréhension des positionnements.
Haropa est né en 2012. Durée : 61 ans.

J-P. Lacaze, déjà dans une conférence (EN-1967) concernant ses « *Réflexions sur l'aménagement de la Basse-Seine* » identifie le risque de la dépendance de Paris (concentration des fonctions clés) et la difficulté pour la région (Haute-Normandie) de se développer et de s'aménager à proximité « *de l'agglomération parisienne, qui, il faut bien le dire, est un voisin assez encombrant et assez puissant.* » J-P. Lacaze identifie comme facteurs de développement : ceux de la fonction portuaire qualifiée d'essentielle ; les activités tertiaires ; la nécessité du développement de l'université qualifié de « *facteur absolument essentiel* » pour « *... un développement urbain plus équilibré [...] en tout premier lieu la recherche.* » Il est à remarquer que ses réflexions concernant le rôle des fonctions clés en économie, les notions et le vocabulaire utilisés sont exactement les mêmes que celles utilisées 23 ans plus tard par S. Sassen pour élaborer son concept de ville-globale. **Rapport du CGVDS (2012). Durée : 45 ans.**

Le rappel de la communication d'Armand Frémont (1973, Budapest), permet de replacer PSN dans les éléments clés du processus d'aménagement de la Vallée. L'historique de l'aménagement régional, notamment normand ; les apports (cohérence, continuité) de la DATAR ; les principes d'organisation territoriale de la région parisienne (villes nouvelles) ainsi que ceux du territoire national autour de 8 métropoles d'équilibre avec les deux axes de la Seine et Rhône ; la crédibilité des projets et schémas apportée par les agents économiques pour leur faire dépasser une qualification de spéculations intellectuelles. Et surtout, avec les mots et références de l'époque, tout comme J. Morizot, la question de l'échelle : « *La région, au sens traditionnel du terme, perd tout son sens. Le Havre, Rouen, Caen de moins en moins normands, appartiennent à l'espace opérationnel de l'ère industrielle, aux horizons parisiens, atlantique et européens.* » Déjà en 1973, la sensibilité aux profondeurs des mutations contemporaines incitent à ne pas résumer la Région à un champ d'actions de forces économiques, à tenir compte pour construire la « *cité* » des hommes du XX^e siècle, l'espace du XXI^e siècle, d'une dimension autre rattachée dans les développements à venir à *soft power* : « *Dans un univers en création, l'esthétique est le contrepoint indispensable de l'économie, la liberté de l'art une rupture attachante dans la monotonie du fonctionnel. Car la région, si elle doit exister, est aussi une œuvre.* » « **Les raisons d'agir** », Rufenacht et al., (2012). **Durée : 39 ans.**

B. Lecoquierre (EN-1994-4) pose des ordres de grandeur inchangés 15 ou 20 ans plus tard. La Seine irrigue un territoire d'environ 15,5 millions d'habitants, représente environ le tiers des activités nationales industrielles et agricoles. Le rôle structurant d'un fleuve, de son estuaire pour l'organisation d'un territoire, est rappelé tout comme la dépendance des schémas de développement de la Vallée de ceux de la région parisienne, poursuivant en cela l'expression de J-P. Lacaze. Enfin, politique, économique et constance sont sollicités pour la

construction d'un territoire, étant : « ... *avant tout affaire de volonté. Le pont [nous étendons : la Seine], à lui seul, ne suffira pas à fédérer l'estuaire [nous étendons : la Vallée] si les élus et les acteurs économiques n'en éprouvent pas la nécessité.* » **2009-2012 : maïeutique et clé de voûte. Durée : 18 ans.**

Dans le même numéro (EN-1994-4), T. Baudouin introduit la géopolitique européenne pour appréhender l'identité, la place nationale et européenne de ce territoire fluviomaritime. L'auteur souligne l'importance des actions d'influences auprès de Bruxelles, bien appréhendées et mises en œuvre par les places portuaires du nord Europe. Le « *silence des normands* », le risque de marginalisation au sein de l'Europe de la Seine normande, la Normandie se satisfaisant du confort de sa dépendance parisienne, l'interpellent, le conduisent à proposer la définition d'une « *stratégie* » orientée vers l'Europe et l'espace rhénan de l'« *ouest et sud de l'Allemagne.* » Cette analyse trouve une actualité avec le Canal Seine Nord Europe (CSNE³⁵). L'orientation de l'auteur vers le développement d'une connexion fluviale avec le Rhin, pose et soulève des questions de fond relevant de l'architecture spatiale des flux européens, d'une géopolitique et d'une géoéconomie appliquées. T. Baudouin formalise déjà le rôle hexagonal stratégique du développement des connexions entre les vallées (Seine, Rhône) et le cœur économique de l'Europe. Elles peuvent : « *refaire de la France un carrefour essentiel de l'Europe.* » **Rapport 2012 du CGVDS/Mission de préfiguration 2019 : durée : 7 ans.**

Ces rappels de publications de la deuxième partie du XX^e s. illustrent le raccourcissement de la durée des processus réflexifs conduisant de la formalisation conceptuelle au temps de l'Agir. Ils identifient, posent nombre d'éléments analytiques, dont l'acuité est révélée au XXI^e par leur banalité contemporaine, à présence affirmée dans les processus de long terme en cours.

- Celui d'une appréhension géopolitique européenne de la Vallée basée sur une « *stratégie* » orientée vers l'horizon parisien et l'Europe pour appréhender le positionnement des ports, de l'économie des flux, notamment vers l'espace rhénan de l'« *ouest et sud de l'Allemagne.* »
- Celui des facteurs de développement de PSN, articulés sur le complexe portuaire formé par les complémentarités des ports maritimes et des ports intérieurs de la Vallée ; l'économie des flux ; les activités tertiaires ; le développement de l'économie de la connaissance, des Universités et de la recherche.
- Celui du rôle clé des agents économiques, socio-économiques pour s'approprier schémas et projets, pour participer à la structuration de la Vallée.

³⁵ **Cf.1.** La longue histoire est retracée par Wikipedia.org. Ce projet fait partie : depuis le 21/04/2004 des trente projets prioritaires du réseau transpeuropéen de transport de l'Union ; depuis octobre 2013 des 9 projets soutenus financièrement par la Commission sur la période 2014-2020. **Cf.2.** www.canal-seine-nord-europe.fr **Cf.3** Lanneaux M-A., (2020).

- Celui d'une dimension immatérielle de l'attractivité traduite en termes contemporains par les influences des réalisations de structuration d'un espace à cette échelle.
- Celui d'ordres de grandeur macro socioéconomiques inchangés 15 ou 20 ans plus tard.
- Celui des facteurs, politique, économique, de la volonté affirmée des acteurs (leurs intérêts).

Ces appréhensions analytiques du XX^e siècle de l'aménagement de la Vallée sont synthétisées par deux propositions de dépendance imbriquée. Celle de son acception comme un dessein politique positionné sur plusieurs échelles. Celles nationale, de Paris et de son agglomération, des régions de l'Île-de-France et de la Normandie ; et, de l'Europe. La seconde est celle de l'acceptation du bras de levier de l'économie, dans toutes ses composantes, appréhendé au service des intérêts des acteurs de la Vallée et au-delà.

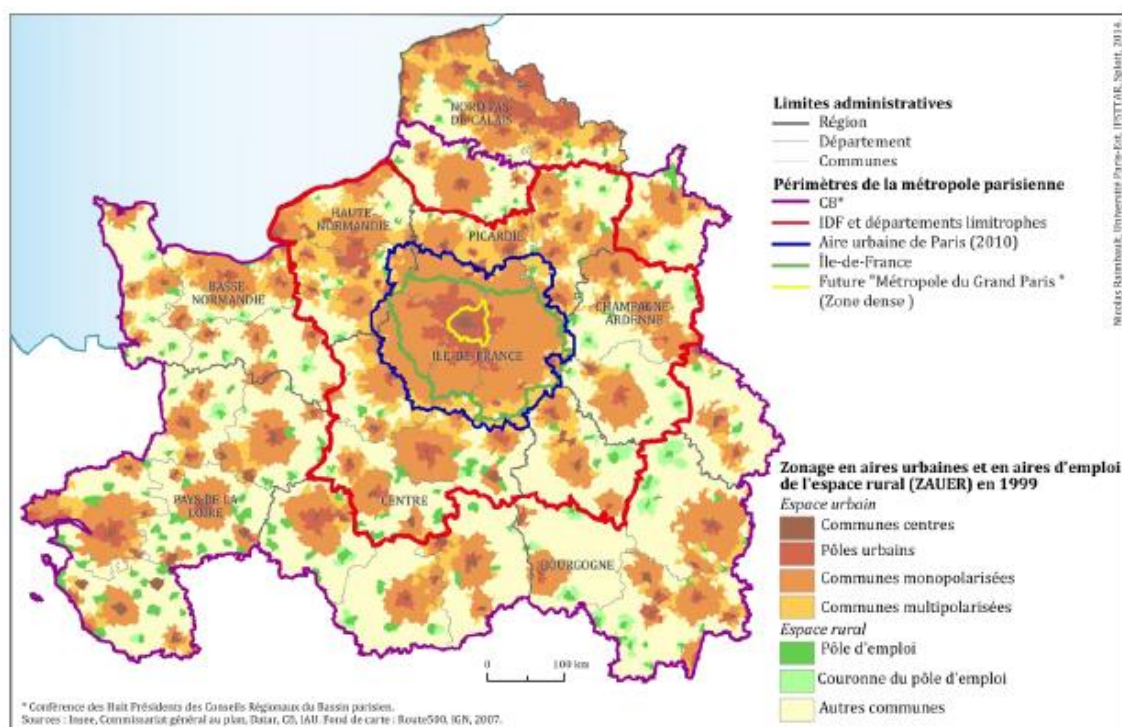
1.1.2-UNE DYNAMIQUE DE L'AMENAGEMENT DE LA VALLEE IMPULSEE PAR LA PERCEPTION D'UN RISQUE DE PERTE DES INFLUENCES MONDIALES DE PARIS.

Les transformations Géo [Politique. Economique] du dernier quart du XX^e siècle, l'entrée sur la scène mondiale de nouveaux acteurs, la généralisation d'un urbanisme exacerbé ainsi que la constitution d'ensembles régionaux économiques (M. Azuelos, 2012 ; C. Didelon, 2013), multiplient les centres économiques de gravité, modifient les rapports de pouvoirs entre les grands centres urbains. Cette dynamique mondiale accroît les concurrences d'attractivité (1^{ier} classement du GaWC³⁶ : 1998), impulsent un rythme.

Au tout début du XXI^e siècle, cette dynamique Géo [Politique. Economique], fait émerger une échelle supérieure à la ville illustrée par un mouvement d'organisation spatiale. Celui des mégalo-pôles asiatiques (contrôler la croissance urbaine, développement des liaisons et des coopérations interurbaines). L'Europe développe par le Réseau TransEuropéen de Transport (RTE-T) des architectures de mouvements (mise en réseau de territoires). Le nord Amérique articule (2006) sa projection spatiale sur l'horizon 2050 des *megaregions*, ensembles économiques et de vie (structurer par des coopérations territoriales). Dans la même temporalité nombre de villes de rang mondial se déploient vers leurs extérieurs de proximité (Le Grand : Bruxelles, Londres, Moscou.) En France, ce mouvement général se traduit (2008-2009) par les plateformes de discussions interrégionales de la Conférence (C8) du bassin parisien, prolongée par la conférence interrégionale des 8 préfets (P8) illustrées par le rappel des échelles spatiales envisagées synthétisées par la figure 10 (N. Raimbault, 2014.)

³⁶ Globalization and World Cities (GaWC). P. Taylor, 1998, Loughborough University, département de géographie. <http://www.lboro.ac.uk/gawc/projects.html>

FIGURE 10-CARTE. LES INFLUENCES DE PROXIMITE DE LA VILLE-MONDE (N. RAIMBAULT,2014).



Cet emboîtement d'échelles (politico-administrative, géographique) de l'espace du « Bassin parisien », est analysable comme l'identification de difficultés politiques, d'organisations administratives pour contruire un ensemble visible sur la scène mondiale. Il représente également des potentiels spatiaux obtenables par élargissements progressifs.

Par décision du Président de la République (2008) l'échelle de la visibilité mondiale recherchée est, dans un premier temps, celle de la ville-monde, celle de Paris via le développement d'un réseau de transport pour former le Grand Paris. Puis, dans un deuxième temps de solidifier l'ensemble constitué en déployant le mouvement vers la mer (2011), jusqu'au Havre, par la structuration du corridor naturel de la Seine. L'éthique de l'action d'une géographie appliquée, s'appuyant sur l'étroitesse du lien mondialement observable entre les ville-monde et la mer, trouve en la Vallée, en même temps la valorisation d'un lien naturel et celui d'une voie pour rassembler des territoires du Bassin.

Ce trait d'union, historique, culturel, entre les densités, les hommes, les économies, les circulations et mobilités, est l'élément structurel permettant de renforcer le positionnement mondial Géo [Politique. Economique] de la ville-monde par son ouverture vers les échanges maritimes. Bénéficiant d'une géographie physique favorable, d'espaces naturels de qualité (Estuaire, Boucles de la Seine normande, Vexin français), d'un patrimoine culturel et immatériel, PSN conjugue une notoriété Géo [Politique. Economique] mondiale avec une diversité d'activités économiques positionnées dans les transitions du XXI^e siècle (environnement, durable, économie circulaire, innovation.) Ce « territoire » est en soi un

révélateur du chemin à emprunter et de la multiplicité des ingrédients à mobiliser pour passer d'une dynamique mono-centrique basée sur l'hyper-centralité de la métropole étendue vers celle d'une échelle supérieure déployant ainsi la visibilité mondiale de la ville-monde par la complémentarité des atouts de l'ensemble formé.

Ce déploiement réactive sur des bases différentes les projets d'aménagements de la Vallée de la Seine et conséquemment l'appréhension de PSN. Celle de la prise en compte du critère récent de la dynamique Géo [Politique. Economique] mondiale dans l'urbanisme et dans l'aménagement du territoire. Celle du rôle de l'Etat impulsant une dynamique pour conserver à Paris (capitale, ville-monde) son positionnement mondial et à travers lui celui de la France, confrontées à des concurrences d'attractivité. Enfin, celle de la réactivation de l'aménagement de la Vallée de la Seine par une approche globale de son échelle posant ainsi les fondations de la formation d'un ensemble de poids mondial.

Ce rappel (figure 11) de la structuration de PSN fait apparaître : le rôle décisif de l'impulsion politique de plus haut niveau ; l'orientation maîtresse vers l'économie des flux ; l'intensité de la période conceptuelle de 2009-2012 ; la poursuite de la construction par la DIDVS ; les initiatives engagées dans les domaines : politique (ADAS), économique (CCI), coopératif (Agences d'urbanisme), de réalisation (Serqueux-Gisors ; amélioration des accès fluviaux à Port 2000 ou « chatière ») ; et, le temps nécessaire pour passer d'une phase conceptuelle à sa mise en œuvre dans un contexte sous sévères contraintes, tout en posant la question de la méthode.

FIGURE 11-TABLEAU. RE-INITIATION DE L'AMENAGEMENT DE LA VALLEE PAR PARIS-SEINE-NORMANDIE.

(1/2)	ELEMENTS CARACTERISTIQUES DES DYNAMIQUES : DEVELOPPER-AMENAGER LA VALLEE DE LA SEINE
2007 ► NICOLAS SARKOZY, PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE	
2008	► Création du secrétariat d'Etat au développement de la Région capitale : responsabilité C. Blanc ► Consultation internationale sur le Grand Paris. ► Création d'une plateforme de discussions interrégionale (C8 : Conférence, 8 Présidents de Région ; suivie de celle des 8 Préfets de région, P8).
2009	► Discours du Président de la République sur le Grand Paris (Cité de l'architecture et du patrimoine, 29/04/2009) ► A. Grumbach (Lauréat) : « Seine Métropole » • Aménager la vallée Basse-Seine : « faisceau de mobilités » entre Paris-Le Havre (Grande vitesse ferroviaire. Réseaux routiers, autoroutiers optimisés.) • Présentation d'A. Grumbach au CESER H-N (14/05/2009) : « L'identité normande n'étant pas significative sur le plan économique. » ► Ligne Nouvelle Paris –Normandie : lancée par le Président de la république. ► Création du Conseil de coordination interportuaire de la Seine : Le Havre, Rouen, Paris (19/05)
2010	► Le Havre, colloque « Paris-Rouen-Le Havre, Seine d'avenir » (04/05/2010) ► J. Attali : Paris et la mer. ► Loi : Grand Paris (n° 2010-597 du 03/06/2010, titre 1^{er}, art. 2, al. 3). Le développement de la VDS passe par le ferroviaire voyageurs et la : « mise en place d'un réseau à haut niveau de performance prioritairement affecté au fret ferroviaire entre les grands ports maritimes du Havre et de Rouen, qui constituent la façade maritime du Grand Paris, et le port de Paris est un objectif d'intérêt national ». La Loi prévoit également « les possibilités de construire de nouvelles installations portuaires le long de la Seine afin de permettre une meilleure desserte du Grand Paris ». ► Initiation : coopérations des agences d'urbanisme de la VDS
2011	► Rouen, colloque « Axe Seine, acte II » (23/05) ► Création du Commissariat Général au Développement de la Vallée de la Seine (CGDVS). • A. Rufenacht : nommé Commissaire Général (décret 24/05/2011) ► Lancement officiel par le Président de la République du CSNE (04/2011).
2012	► Création du GIE Haropa (16/01). ► Remise au 1^{er} ministre (02/2012) par le CGDVS A. Rufenacht du rapport concernant Le développement de la Vallée de la Seine • Equipements incontournables : LNPN ; contournement Rouen-Est (A13/A28) ; liaison fluviomaritime (GPMH) ; réseau fret amélioré ; desserte du Port d'Achères. Besoin global estimé : €18 Mrds. ► Déclaration du 1^{er} ministre (28/03/2012) : projet « d'intérêt national » ► Paris, colloque « Axe Seine » (22/11)
2012 ► FRANÇOIS HOLLANDE, PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE	
► Révocation politique du Commissaire général A. Rufenacht (13/11/2012)	
2013.	► Création de l'association « Paris Seine Normandie » par les réseaux consulaires de la Vallée. ► Création de la Délégation Interministérielle au Développement de la Vallée de la Seine(DIDVS)-(décret 22/04/2013) – Vallée de la Seine : « enjeu d'intérêt national » ► Rattachement de la vallée de la Seine au corridor européen Atlantique (RFC4) ► Poursuite des études de la LNPN ► Caen, colloque « recherche et innovation » (12/2013)
2014	► Coopérations des ports (PNA, Fécamp, Dieppe) de la Baie de Seine avec Haropa.

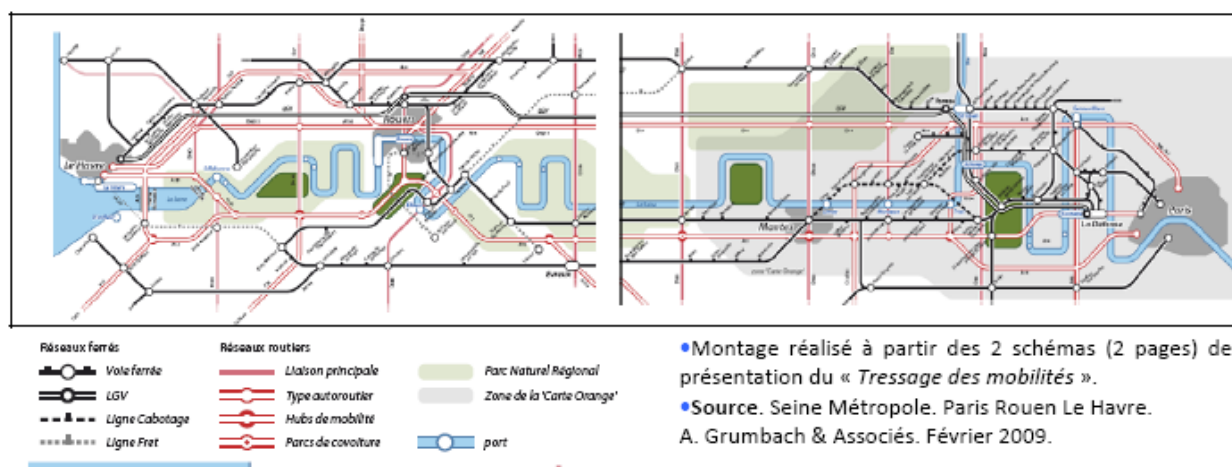
(2/2)	ELEMENTS CARACTERISTIQUES DES DYNAMIQUES : DEVELOPPER-AMENAGER LA VALLEE DE LA SEINE.
	► FRANÇOIS HOLLANDE, PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE (suite)
2015	► Présentation (Caen, 15/01/2015) du « Schéma stratégique pour le développement » (<i>enjeu d'intérêt national</i>) • Infrastructures retenues : LNPN ; Serqueux-Gisors ; Port 2000 (<i>accès fluvial</i>); GPMR (<i>accès nautiques</i>); Rouen-Est (A13/A28.) Besoin estimé : €10 Mards. ► Signature (25/06/2015) du CPIER Vallée de la Seine (Etat, Régions : Haute et Basse Normandie, Région Île-de-France) ► Schéma stratégique (10/2015) ► 1 ^{ère} rencontre des agences d'urbanisme de la VDS (10/10/2015) ► Mise en service du terminal multimodal du Havre. ► Conférence finale du projet européen Weastflows. ► Création du label « Vallée de la Seine »
2016	► Unification de la Normandie (Application) ► Déclaration d' utilité publique de la ligne fret Serqueux-Gisors ► Création : association ADAS ► Création : métropole du Grand Paris ► Appel à projets : réinventer la Seine (14/03/2016)
2017	► Démarrage du chantier de modernisation de la ligne Serqueux-Gisors ► Présentation des lauréats : « <i>Réinventer la Seine</i> » ► Préfiguration de l'itinéraire véloroute du Havre à Paris
2017 ► EMMANUEL MACRON, PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE	
2017	► Pause dans les infrastructures ► Implantation d'une « <i>task force</i> » normande à Bruxelles ► 1 ^{er} Ministre (11/2017) : un seul port du Havre à Paris
2018	► Convention de partenariat : CODAH et « Paris-Île de France capitale économique » (PCE), (27/04/2018) ► Annonce du 1 ^{er} ministre (11/2018) : établissement unique pour les 3 principaux ports de l'axe Seine
2019	► 02/2019 : « <i>Regards croisés</i> », préfiguration portuaire (VDS) ► 02/2019 : nomination de la préfiguratrice à la fusion des ports de l'Axe Seine ► 09/2019 : Comité interministériel de la logistique ► 11/2019 : présentation du projet de fusion des ports de l'Axe Seine par la préfiguratrice aux instances de l'Union
J-Y. Péroudou. Sources multiples, dont : Rapport interconsulaire VDS, (04/10/2011) ; Brennetot-Bussi-Guermond, (2013) ; Agences d'urbanisme, (2017) suivi des évolutions par les média.	

1.1.3 -SIX REPRESENTATIONS DU DEVELOPPEMENT DE LA VALLEE DE LA SEINE.

La première, chronologique, (figure 12) est celle du projet d'A. Grumbach (2009) projetant de « *“tresser un faisceau de mobilités” entre Paris et le Havre : construction d'une ligne ferroviaire à grande vitesse, optimisation du réseau routier et autoroutier existant ou à construire* », dont l'encadrement de la Seine par des voies de circulation présente une similitude avec le SDAURP (1965) de P. Delouvrier (A. Brennetot, 2019). Cette représentation fonctionnelle met en avant les facilités de déplacement, encadre le fleuve de systèmes de transport en connexions, interconnectés avec l'extérieur. Elle dessine une architecture spatiale de systèmes, ouverte à d'autres territoires. Cette représentation illustre « *Les effets structurants des infrastructures de transport* » débattus dans l'Espace géographique (2014/1. Tome 43) notamment par les apports d'A. Frémont (*les enjeux territoriaux en amont*), ceux d'A.

Bretagnolle (*l'échelle temporelle de leurs appréciations*) et de D. Pumain (*les contextes spatiaux-temporels, l'explication géographique*).

FIGURE 12-SCHEMA. VALLEE DE LA SEINE. REPRESENTATION D'A. GRUMBACH (2009).



La seconde, textuelle, est celle de l'identification du périmètre du décret n° 2012-420 (29/03/2012) « instituant une conférence pour le développement de la vallée de la Seine. » Ce décret définit le périmètre géographique de la Vallée articulé sur les grandes collectivités « sur Seine » représentées par les régions (Ile-de-France, Haute et Basse Normandie), les 7 départements (75, 92, 78, 95, 76, 14, 27), les communautés d'agglomérations (Rouen-Elbeuf-Austreberthe ; Caen la Mer ; CODAH³⁷). Il précise la composition du « collège des représentants des collectivités territoriales et des établissements publics de coopération intercommunale » sur une base communale, le périmètre de l'aire géographique notamment détaillé par celui³⁸ annexé « de chacun des trois ensembles de communes ou de groupements de communes. » Cette représentation au plus proche du fleuve, représente, selon notre approche, l'espace-noyau. Sans être « situé au centre de l'objet géographique » (J-J. Bavoux, L. Chapelon, 2014), le fleuve est la caractéristique déterminante dont « la fonction générative » a initié la période 2009-2012, les initiatives depuis lors. La Vallée, espace-noyau, est « la partie fondamentale d'un objet autour de laquelle s'organisent d'autres objets. » La dimension structurante d'un élément de géographie physique élargit ainsi le sens étymologique d'une terminologie métaphorique.

³⁷ Communauté d'agglomération havraise.

³⁸ « 1° L'ensemble «La Défense-Les deux Seine» comprend les communes suivantes : Courbevoie. La Garenne-Colombes. Nanterre. Puteaux. Rueil-Malmaison. Suresnes. 2° L'ensemble de la boucle Seine Nord comprend les communes suivantes : Asnières-sur-Seine. Bois-Colombes. Colombes. Gennevilliers. Villeneuve-la-Garenne. 3° L'ensemble de la confluence Seine Oise comprend les communes suivantes : Communes du département des Yvelines : Achères. Andrésy. Carrières-sous-Poissy. Chanteloup-les-Vignes. Chapet. Conflans-Sainte-Honorine. Les Alluets-le-Roi. Maurecourt. Médan. Morainvilliers. Orgeval. Poissy. Saint-Germain-en-Laye. Triel-sur-Seine. Verneuil-sur-Seine. Vernouillet. Villennes-sur-Seine. Communes du département du Val-d'Oise : Boismont. Cergy. Courdimanche. Eragny. Jouy-le-Moutier. Menucourt. Neuville-sur-Oise. Osny. Pontoise. Puteaux-Pontoise. Saint-Ouen-l'Aumône. Vauréal. »

FIGURE 13-CARTE. VALLEE DE LA SEINE. REPRESENTATION DE L'AURH : « SEINE GATEWAY » (2012)

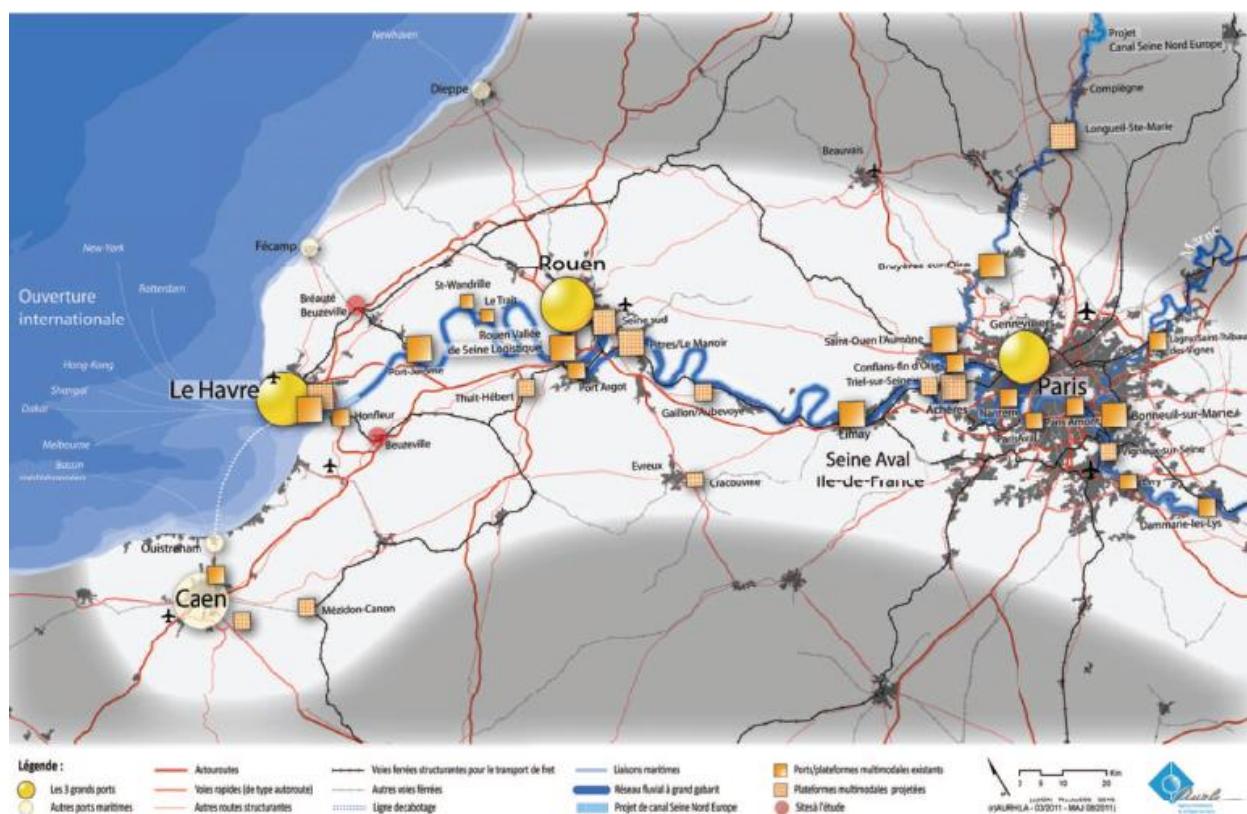
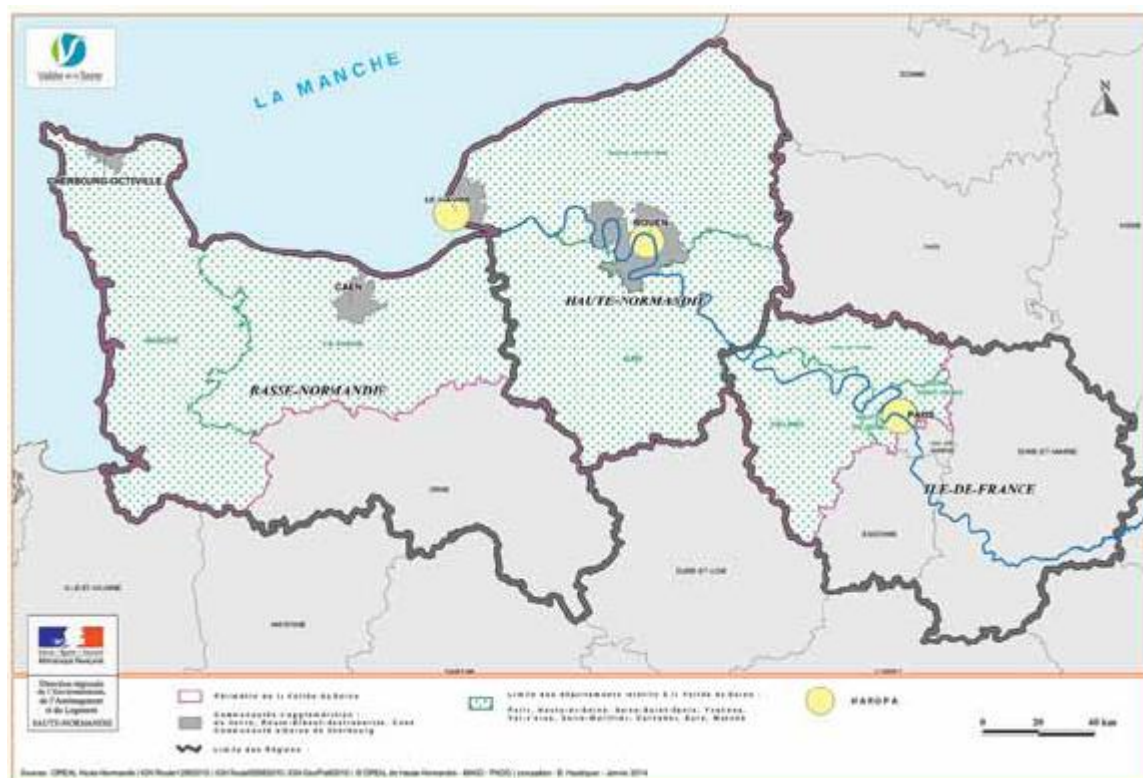


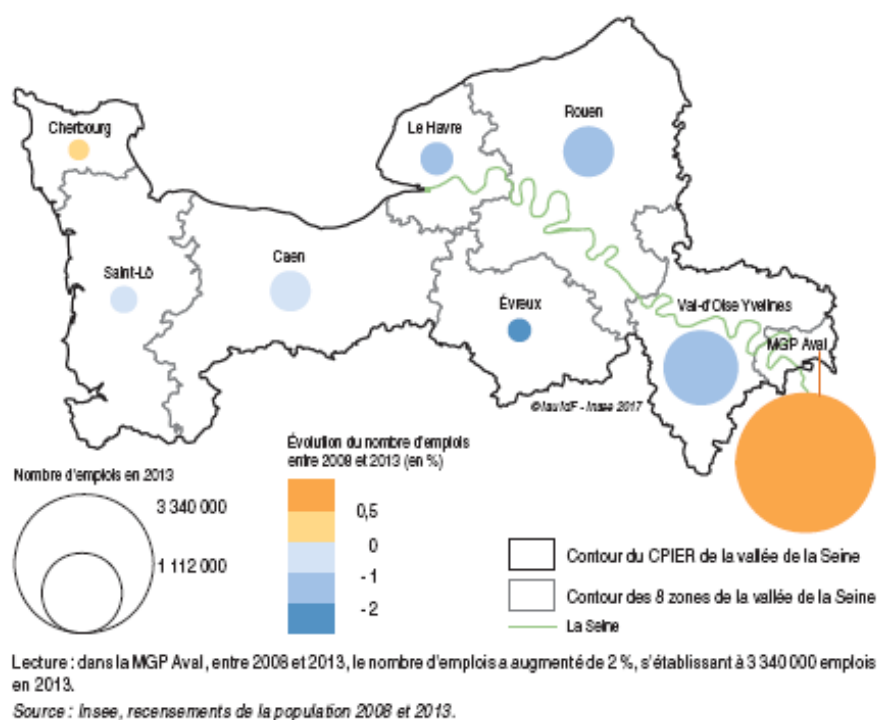
FIGURE 14-CARTE. PERIMETRE VALLEE DE LA SEINE. DECRET 2013 (SOURCE : SCHEMA STRATEGIQUE 2030).



La troisième est la représentation spatiale de l'AURH (figure 13). Elle se caractérise par une absence de périmètre, une représentation des éléments structurels clés (ville, activité, communication) et des ouvertures. Le positionnement de l'ensemble sur les deux échelles, nationale et européenne, avec des déclinaisons thématiques est à l'origine d'une riche production cartographique (www.aurh.org). Elle illustre l'articulation entre famille d'espaces fluides en réseaux et l'objet géographique territoire. O. Dollfus (1996, éd. 2007) souligne qu'« *il serait vain de vouloir délimiter avec précision les enveloppes spatiales de chacune des îles de l'AMM* » (Archipel Mégapolitain Mondial, R. Dagorn, 2013) en appréhendant Paris-Seine-Normandie comme l'une d'entre elles.

La quatrième est la représentation du périmètre officiel (figure 14) telle que définie par décret (2013). Cette représentation d'un périmètre élargi excluant l'Orne « *en raison de son absence de façade maritime* » (F. Philizot, in Frémont Armand-Guermond Y., 2016), nommée noyau-élargi, comparativement à la précision géographique de la Vallée (décret 2012), article, pour la production « *d'un espace d'équilibres* », les 8 zones du territoire (figure 15³⁹).

FIGURE 15-CARTE. CONTOUR DES 8 ZONES DE LA VALLEE DE LA SEINE (SOURCE INSEE ÎDF, 2017).



Selon l'INSEE de l'Île-de-France (2017, analyses n°55) les complémentarités interzones « *se renforcent avec le temps* ». Cette analyse « *favorisant le développement du territoire en tant que métropole maritime élargie autour des villes de Paris, Rouen et Le Havre, dans la*

³⁹ Schéma extrait du document : INSEE. Ile-de-France. 02/2017. Lebeaupin F., Pottier P., « *Vallée de la Seine. Paris, moteur de l'économie et de l'emploi.* »

continuité du projet de la métropole du Grand Paris (MGP). » incite à explorer le lien entre ville [Monde. Mondiale. Globale] et la mer appréhendé comme structurant. L'étendue des complémentarités de ces 8 zones est présentée dans les annexes A1.1 et A1.2 ; par les productions des agences d'urbanisme de la Vallée, notamment celles de l'AURH (rapports et documents) ; par le schéma stratégique 2030.

L'avant dernière présentée dans le schéma stratégique 2030, reprise en annexe A1.11/1 (Schéma. *Les perspectives du ferroutage IAU-ÎdF 2009*) n'a pas vocation à représenter la Vallée. Elle est l'expression d'une architecture spatiale de distribution des flux massifiés, pour la moitié sud de l'ouest européen, tout en maximisant les connexions entre l'ouest et l'est de l'Europe, par l'utilisation du ferroutage. Elle illustre le positionnement de PSN dans l'architecture des flux des échelles nationale et européenne, le potentiel d'élargissement des aires d'influences des portes maritimes.

Ces représentations complémentaires quant à la finalité poursuivie (développement, plusieurs échelles) traduisent différentes appréhensions (figure 16). Ces différences d'appréhension font apparaître les difficultés de tout projet interterritorial de développement-aménagement. Elles sont intensifiées par une échelle et une dissymétrie significative des forces et pouvoirs : celle de la géopolitique de l'espace du projet (poids politique des territoires, gouvernance, périmètre, pouvoir) ; celle de la géoéconomie associée (poids économique des territoires, priorités, temporalités des projets) ; celle des financements et contributions des forces et parties prenantes (publique, privé).

FIGURE 16-TABLEAU. APPREHENSION DES REPRESENTATIONS (MOTS CLES).

IDENTIFICATION	TRAIT CARACTERISTIQUE	APPREHENSION
▶ Grumbach (2009)	▶ CORRIDOR (technique : structuration spatiale)	▶ GEOGRAPHIQUE (Vallée) ▶ Des SYSTEMES DES TRANSPORTS ▶ RESEAUX : Connexion ; mobilité (Fret ⁴⁰ . Personnes)
▶ Décret. n° 2012-420 (29 mars 2012).	▶ ESPACE-NOYAU (production territoriale)	▶ GEOGRAPHIQUE (Vallée. Fleuve. Espace économique organisé) ▶ POLITIQUE-GOUVERNANCE (Conférence) ▶ REDUCTION DES DIFFICULTES DE PRODUCTION INTERTERRITORIALE (stricte échelle géo. Vallée)
▶ AURH	▶ SPATIALE (économique, pragmatique)	▶ RESEAUX (transports, architectures de flux) ▶ CONNEXIONS (territoires de proximité Vallée, Europe) ▶ OUVERTURE (territoires de proximité, lointains).
▶ Décret n°2013-336 (du 22 avril 2013).	▶ NOYAU-ELARGI (politique)	▶ ELARGISSEMENT A LA FAÇADE MARITIME NORMANDIE . ▶ DOMESTICATION POLITIQUE de la GEOMORPHOLOGIE NORMANDIE ▶ ORGANISATION ADMINISTRATIVE TERRITORIALE
▶ IAU-ÎdF-2009 (Pour mémoire. Annexe A1-11/1)	▶ ARCHITECTURE DE FLUX MASSIFIES (Ferroutage. Echelles : nationale, européenne)	▶ ENJEUX GLOBAUX ▶ ARCHITECTURE SPATIALE DES FLUX BASSIN PARISIEN . (Fret.) ▶ Positionnement DANS L'ARCHITECTURE SPATIALE DES FLUX EUROPEENS . (Fret.)

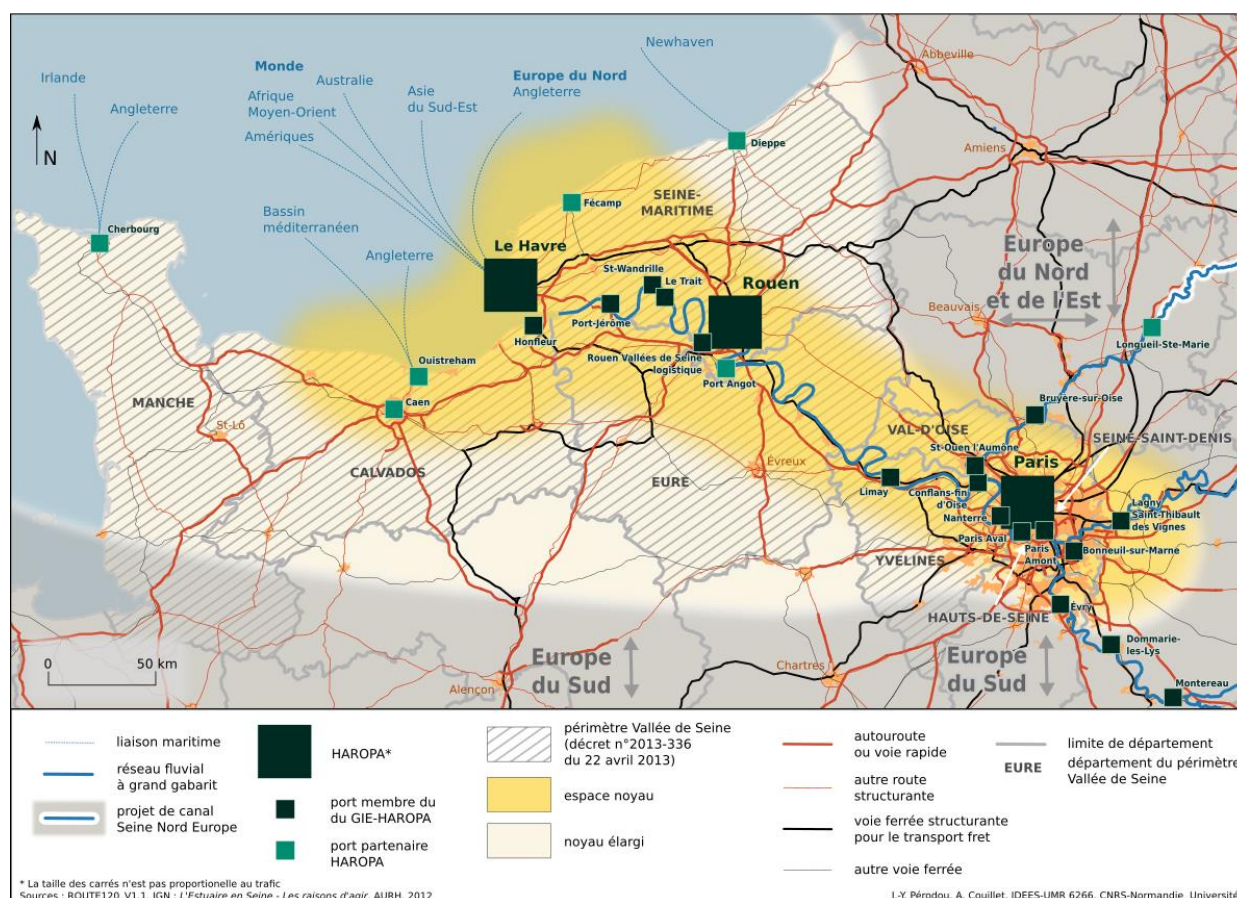
Jean-Yves Péroudou.

⁴⁰ Fret est utilisé avec la signification « cargaison ».

La dernière (figure 17) représente notre appréhension de la Vallée. Deux critères en interactions définissent sa rationalité. Tout d'abord, celui de la continuité spatiale de l'axe géographique de la Seine et de sa Vallée. Il permet d'identifier les territoires de la structuration de l'espace-noyau. Ce critère permet de cerner l'espace de l'initiation tout en conservant les possibilités d'élargissements à une ouverture d'échelles comme des finalités plus lointaines. Le second est celui du temps nécessaire à la construction d'un ensemble de cette envergure dont le caractère compliqué est la norme de tous les projets significatifs. Notamment lorsque le résultat est certes en dépendance de l'affectation de ressources financières nécessaires à sa concrétisation mais également de sa capacité à mobiliser les acteurs, la société (*in* J.-M. Offner et al., [2014] : introduction, « *nécessité d'un projet global* » ; Frémont Antoine [pour le ferroviaire] « *projet de territoire* »). Le temps est exprimé par la référence au mot initiation du titre de la carte. Ce temps fera inévitablement l'objet d'une segmentation articulée sur les principales phases : de l'initiation (gouvernance), du développement (pilotage des temporalités des chantiers ; endogène et exogène), d'une consolidation (élargissement, coopérations hors Vallée), avant d'entrer dans une phase de maturité. La territorialité de l'espace-noyau est une territorialité opérationnelle (économie des flux ; culture, tourisme fluvial ; connaissance ; ...), mobilisable pour initialiser la production du territoire Paris-Seine-Normandie. Celle de l'espace noyau élargi est l'« acte premier » (R. Lajarge, E. Roux, 2007) d'une territorialité politique de proximité nommant un ensemble par deux noms géolocalisés de grande notoriété, assurant ainsi la valorisation mondiale de son identité propre par celles de ses expressions historiques et culturelles.

Cette approche attribue à la conjugaison de l'espace et du temps la vertu d'aider à la définition du « périmètre » en accordant à ce mot de la géométrie un sens dynamique rattaché à une éthique de l'action de l'aménagement et à la finalité de cette action, le développement. « *Le temps [est] au cœur de la ressource territoriale* » (H. Gumuchian, B. Pecqueur, 2007) ainsi qu'au cœur de l'intention politique supérieure et de sa finalité Géo [Politique. Economique.] Le résultat de cette conjugaison : accroît le potentiel d'adaption aux évolutions des contextes européens et mondiaux dans un temps d'incertitudes ; conserve conséquemment la souplesse nécessaire aux mobilisations d'interventions économiques significatives (réalité de la sévérité des contraintes, des temporalités des urgences) et aux rythmes d'avancement (accélération, freinage) ; tout en maintenant les motivations et en initialisant la reconnaissance de l'existence Géo [Politique. Economique] de l'ensemble en formation.

FIGURE 17-CARTE. APPREHENSION DE L'INITIATION DE LA CONSTRUCTION DE LA VALLEE DE LA SEINE.



Les contraintes de contexte évoquées ci-avant, prises en compte par les sciences, géographique, économique, politique, sociale incitent à rechercher, à identifier des angles complémentaires d'analyse, sur une échelle comparable à celle de la Vallée pour rationaliser la perception première par un raisonnement démonstratif. Ils sont synthétisés : par des observations mondiales (*infra*) ; par l'éclairage analytique de l'angle de la Géographie [Politique. Economique] (deuxième partie) ; enfin par celui concret de l'économie des flux de marchandises-produits positionnée dans les grands enjeux (troisième partie).

1.2-LA VALLEE : UNE POSITION STRATEGIQUE DYNAMISEE PAR LES RYTHMES DU MONDE, STRUCTUREE PAR UNE CONCEPTION GLOBALE.

1.2.1-PARIS-SEINE-NORMANDIE APPUYEE PAR LES COMPLEMENTARITES STRATEGIQUES D'AXE ET DE FAÇADE.

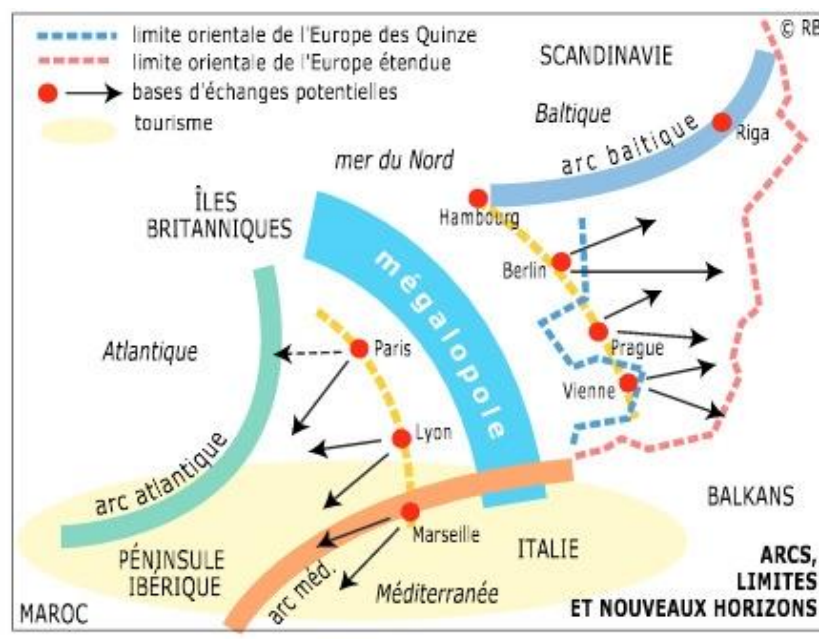
La cohérence stratégique intra-France de PSN a pour base les atouts d'une géographie issus des ouvertures vers les espaces maritimes par les quatre façades maritimes d'une part, et, d'autre part, par celles du fleuve navigable pour passer de l'espace maritime à ceux terrestres, afin de projeter sur la centralité de la ville-monde, et au-delà, les possibilités d'échanges. Cette

caractéristique, appréciée comme un atout, fait apparaître, pour le Politique, deux orientations stratégiques, contradictoires dans leur formulation, complémentaires analytiquement.

L'une est nommée stratégie de façade maritime, illustrée en 2002 par la figure 18 de R. Brunet. Schéma daté, ne pouvant normalement prendre en compte les évolutions survenues tant en France (réforme portuaire) qu'en Europe (organisation des corridors), offrant cependant un macro point de repère d'organisation spatiale et de ses impacts en développement économique.

L'autre nommée stratégie d'axe, au-delà de souvenirs douloureux pour l'humanité du mot axe, l'expression est employée en référence à une voie naturelle de circulation, à un axe permettant le mouvement de et vers l'intérieur des terres. Elle s'illustre avec la Seine et le Rhône (T. Baudouin. EN-1994-4), les deux fleuves majeurs ; et, dans une mesure régionale, avec la Loire et la Garonne.

FIGURE 18-SCHEMA. R.BRUNET-2002 : ARCS, FAÇADES ET MACRO REPRESENTATION SPATIALE.



Ces deux orientations stratégiques offrent une réponse à une dimension de l'orientation de l'économie, celle de sa maritimisation. L'une et l'autre établissent un lien avec les espaces marins, renvoient vers la mer, la Méditerranée, l'Atlantique, la Manche, et la mer du Nord. En ce sens, stratégie d'axe et stratégie de façade ne peuvent s'opposer, sont de grande complémentarité, pour l'économie de l'ensemble de l'hexagone. PSN les valorise sur l'échelle nationale. Sa situation géographique permettant de desservir, par la mer et le fleuve, dans les échanges mondiaux, à la fois la ville-monde, ses aires d'influence et celles d'une partie de l'Europe via une stratégie de développement de connexions. Stratégie d'axe couverte par une pénétration terrestre via une voie naturelle, et, stratégie de façade par son ouverture sur l'une des mers les plus fréquentées.

Deux configurations géographiques sont éligibles à ces deux orientations, celle qui s'appuie sur la Seine, celle s'appuyant sur le Rhône. Dans les deux cas, les deux orientations stratégiques traduisent une orientation de développement économique sur et à partir d'atouts géographiques, celle de la mer et des grands fleuves. Seine et Rhône relèvent selon cette approche de l'intérêt national et de l'intérêt européen commun. La concrétisation d'intérêt est réalisée, sur les échelles nationale et européenne, par la prise en compte de l'Arc méditerranéen par le corridor Rail Fret Corridor 6 (annexe A5), qui bénéficie sur son trajet de nombreuses connexions avec les territoires du nord européen ; par des connexions ferroviaires à grande vitesse y compris avec l'ensemble économique sud de la mégalopole européenne. En revanche, la concrétisation de l'atout géographique de la Vallée reste à valoriser : pour l'ensemble du pays ; ainsi que pour faire reconnaître sa place au sein de la mégalopole européenne et de ses pôles économiques. La maïeutique 2009-2012 faisant reconnaître le rôle stratégique de la Vallée, confirmé en 2013 par la création d'une Délégation dédiée, a initialisé la reconnaissance le 1^{er} mai 2017 (Délégation) de la configuration du Rhône. Les quatre autres côtés de l'hexagone permettent de mettre en œuvre des stratégies de développement complémentaires à positionnement régional avec la Garonne et la Loire, combinant façade et partiellement axe ; à positionnement stratégies de coopérations interterritoriales transfrontalières avancées avec le Nord et l'Est via les connexions avec les canaux belges et néerlandais d'une part et l'espace rhénan d'autre part.

1.2.2 -UNE ORGANISATION SPATIALE DANS LES RYTHMES DU MONDE.

Ce projet de développement organise un espace, articule ses territoires, ouvre la porte d'une reconnaissance mondiale dans l'échelle émergente des grands ensembles économiques. Il renforce l'approche de M. Foucher, formalisée dès 1991 : « *Or les phénomènes de domination – et d'inégalité – se fonderont de plus en plus sur la maîtrise du temps, autant que sur celle de l'espace et des flux.* » La figure 19 ci-après positionne PSN dans la dynamique mondiale d'occupation de l'espace humanisé, dans l'émergence de l'échelle du XXI^e siècle pour concrétiser cette occupation.

Le temps des dessins de l'organisation spatiale EU ET de l'action :

- 1998. R. BRUNET- « RING- EURORING » → MEGALOPOLIS EU.
- 1999. SDEC-Postdam. « PENTAGONE » → POLYCENTRISME EU
- 1999. CORRIDORS → CONNEXIONS DE TERRITOIRES PAR LES FLUX de MARCHANDISES
- 2000. G. BAUDELLE. → «PIEVRE ROUGE» Architecture spatiale EU d'influences et de flux

LA MATURATION CONCEPTUELLE
Polarisation spatiale.

Polarisation territoriale.

1960. Gottmann
MEGALOPOLIS

1966 Hall
VILLE MONDIALE

1973 Brunet
DORSALE EU Datar

1980. Braudel
VILLE MONDE

1990's Brunet
MEGALOPOLIS
EU Banane Bleue
Sassen
VILLE GLOBALE

2000

2005. RPA-USA
MR

2010 (Arrondi).
Hall(2009)
► EU MR's
► PSN
(Arrondi. 2009-2012)

2020.
ESPACE ECONOMIQUE ETENDU

2015
► Frémont-Dablanc, La Métropole Logistique.
(PSN : non référencé)
► Schéma stratégique VdS. CAPIER 2015-2020

2030/2040 PSN
(Arrondi : mi-XXI s.).

Les temps conceptuels

Le temps du dessin de l'organisation spatiale américaine.

Le temps de l'inscription spatiale de l'EU et de la FRANCE.

Un diviseur : d'ordre 2,

d'ordre 3

Schéma de Jean-Yves Péroudou

La figure 19 indique qu'à partir du concept initial (mégapole) pour arriver à une proposition d'application théorique (ville-globale), puis de cette dernière centrée sur la ville à une organisation de territoires (méga-région) un diviseur d'ordre 2 entre deux périodes de temps est observable. Ce même diviseur devient d'ordre 3 pour une application des mêmes concepts à l'espace européen. Une sorte de régularité d'unité de temps d'environ 5 ans, issue d'un diviseur d'ordre 6 est observable.

L'élaboration de concepts, leur maturation, leur diffusion, notamment en matière d'organisation spatiale des sociétés, créent un rythme. V. Fourneyron (Assemblée Nationale) et C. Revet (Sénat) dans leur rapport⁴¹ (07/2016) posent un diagnostic sans complaisance sur le décalage de rythme entre celui des mouvements du Monde, les changements économiques et sociaux associés, et son appropriation par la France (M-O. Padis, 2012) malgré les atouts à disposition (positionnement géographique, infrastructures de transports, potentiel logistique).

p72/513

Cette normale période de maturation faisant apparaître une sorte de régularité d'unité de temps de cinq ans incite à rapprocher deux calendriers. Celui du conceptuel des géographes et de penseurs des sciences sociales (économie, histoire, politique, sociologie) appréhendant le Monde, anticipant ses évolutions, y compris dans leurs travaux à orientations applicatives, et celui du Politique en charge de la traduction de ces mouvements de fond, de ces évolutions de l'occupation de l'espace et des territoires. Cette régularité renforce le lien entre géographie et politique, voire même celui avec l'opérationnel politique porté par le calendrier et la durée du mandat, renforçant ainsi la crédibilité du premier.

Enfin, l'intensité des transformations, la rapidité de leur diffusion pour une application directe, positionnent les difficultés de l'anticipation, celle de l'affirmation d'un positionnement initial synchrone. Par extension, la préparation devient un acte permanent afin d'éviter le positionnement coûteux du décalage temporel. La permanence des actions associées à l'échelle de la structuration spatiale devient orientation maitresse pour tout ensemble géographique souhaitant se positionner mondialement.

L'exemple de la constance dans la décision politique de la fixation d'un cap est illustré par É. Izraelewicz (2005) lors de la visite du chantier du Bund de Shanghai par les dirigeants de la mission française exprimant de l'incrédulité concernant la bonne fin de ce chantier hors normes. Les différences d'appréciation du temps et de l'espace, la rapidité de diffusion des évolutions, celle des positionnements des acteurs (nouveaux, anciens) éclairent favorablement la décision du 24/05/2011 de développer la Vallée, ce *nouveau grand territoire*, doté d'atouts géographiques et économiques solides, conçu dans le rythme du Monde.

La venue du temps de l'Agir, la recherche d'un positionnement d'acteur du Monde, portés par le CGDVS, sont rappelés (2012) pour les territoires de l'entrée maritime de la Vallée, par : « ... *combien il est nécessaire de prendre notre destin en main. Ce sont "les raisons d'agir"* » (A. Rufenacht et al.). Après le temps de l'appropriation de concepts ; après celui de leurs traductions en potentielles applications ; après encore celui des actions préparatoires des autorités politiques et dirigeants économiques pour leurs concrétisations (territorialisation) ; vient celui des temps de l'Agir et du faire, renforcés par cette sorte de régularité d'environ cinq ans. Ces évolutions temporelles éloignent la référence commune à la compression du temps. Elles la réservent, dans sa traduction de vitesse, à la diffusion de l'information, en accélération sous les effets cumulatifs des évolutions technologiques et du nombre d'acteurs en capacité de les utiliser.

1.2.3-2009-2012 : LA CONCEPTION GLOBALE DE L'AMENAGEMENT DE LA VALLEE, CLE DE VOUTE DE LA MATURATION.

L'historique de l'aménagement de la Vallée, les évolutions des objectifs poursuivis par les différents plans, traduisent la maturation de la perception des mouvements du Monde ainsi

que celle de propositions pour organiser l'espace de la Vallée de la Seine et ses territoires dans ces mouvements. Des questions de recherche, fondamentales et appliquées surgissent.

Celle de l'échelle d'appréhension. Les mouvements de polarisation (spatiale, territoriale) provoquent, dans la même temporalité, un enchevêtrement d'échelles et l'émergence de l'une supérieure à l'organisation territoriale courante, à la ville. L'appréhension des villes [Mondiale. Monde. Globale] et territoires (interactions, réseaux) se complexifie. PSN est appréhendé sur les deux échelles, nationale et européenne, et sur celle mondiale servant et renforçant les deux premières. L'appréhension de PSN comme un ensemble formant une unité incite à retenir une conception par une approche globale positionnée dans les architectures des trois échelles.

L'envergure et l'horizon de PSN, les enchevêtrements d'échelles (existantes, celles de sa projection), la sévérité des contraintes budgétaires, des temporalités des urgences (nationale) et incertitudes (internationale), posent la question de la gouvernance à adopter pour l'obtention de son acceptabilité sociale, pour la définition de son rythme d'avancement.

Malgré une sérieuse dissymétrie, la Haute et la Basse Normandie, l'Île-de-France, les autorités politiques, dirigeants économiques et responsables socioéconomiques de leurs territoires se sont mobilisés pendant la période de conception (2009-2012) pour poser un diagnostic, définir une stratégie d'ensemble, la décliner en actions.

Cinq critères génériques permettent d'approcher l'image de clé de voûte attribuée à la production de cette période.

- Celui d'une adéquation entre les temporalités des mouvements de PSN et du Monde (figure 19).
- Le deuxième est celui de la rencontre de dynamiques : celle du mouvement et celle des mobilisations des acteurs. L'une des conditions de la production d'un territoire (R. Brunet, 2017).
- Le troisième est l'intégration d'orientations économiques dans les courants de celles mondiales positionnées dans les nouveaux enjeux (CGVDS, rapport, 2012).
- L'avant dernier est l'articulation de coopérations interterritoriales comme liant de l'action pour développer une appropriation de « *l'espace d'appartenance* », une culture commune, « *en d'autres termes son identité* » (R. Brunet, 2017) apportée par « *le même* » partage de la Seine.
- Enfin, critère décisif, une gouvernance équilibrée pour favoriser le développement des « *convergences [l'emportent] sur les divergences dans le même système social* » (A. Bailly, R. Ferras, 2018), et ainsi valoriser l'ensemble formé.

1.3 -L'INTENSITE PEU FREQUENTE D'UNE DYNAMIQUE DE MOBILISATIONS DES FORCES ET PARTIES PRENANTES.

1.3.1 -UNE MOBILISATION TRES SIGNIFICATIVE DES FORCES ECONOMIQUES ET SOCIALES.

Le rappel ci-avant de l'historique des principales étapes (2009-2012) de la construction interterritoriale de l'axe Seine, permet d'apprécier le rôle de la mobilisation de la société dans la production du territoire. La méthode, pour faire naître un esprit d'appartenance à un même « territoire », est l'un des tous premiers enjeux. L'implication de l'ensemble des acteurs illustre cette « *nouvelle modalité pour agir dans et par les territoires* » appréciée comme « *la condition contemporaine de leur efficacité collective* » (M. Vanier, 2010.) Ces actes initialisent l'interterritorialité de PSN, caractéristique de « *Tout grand territoire est [...] une configuration interterritoriale, forte de son hétérogénéité* ». L'implication des six principales catégories d'acteurs (R. Brunet, 2005 : individus ; groupes/associations ; entreprises ; collectivités territoriales ; Etat ; l'EU dès le rapport du CGVDS, 2012) pour proposer un contenu concret (chambres consulaires 2011, 2012 ; CGVDS 2012) à l'orientation politique initiatrice de la dynamique exprime une co-élaboration entre des territoires aux ressources complémentaires.

Deux évènements sont à souligner dans l'ensemble des expressions publiques des mobilisations. Celui de la première rencontre des acteurs économiques du 18/11/2011 et celui de la seconde rencontre du 25/09/2012, toutes deux à Versailles. Elles permettent de mesurer le degré de l'acceptabilité sociale obtenue.

Ces deux rencontres présentent une caractéristique significative pour une dynamique de production d'espace dont les rugosités⁴² (organisation des pouvoirs, acceptabilité sociale, société civile) peuvent donner naissance à des aspérités aiguisées. Celle du nombre de participants, plus de 700 pour la première, environ le même nombre pour la deuxième. Elles sont illustrées dans le rapport de 2012 par les *remerciements* adressés par le Commissaire général à plus de 500 personnalités. Quelque soient les méthodes utilisées pour appréhender l'acceptabilité sociale sur des projets d'envergure, enquêtes classiques ou numériques ou celles de grand formalisme comme les débats publics, « *forme de coproduction de la politique d'aménagement* » (P. Subra, 2016) et les enquêtes publiques, l'intensité de ces mobilisations est un révélateur des forces d'entraînement du rassemblement sur un même objectif. Les attentes, de la mer à la Capitale, sont acceptées comme des éléments clés d'une organisation de l'espace pour produire un « territoire » dans une échelle supérieure à la ville-monde.

⁴²Terme de géographie physique. Fait référence aux obstacles naturels à surmonter pour permettre la circulation. Par extension, rugosité recouvre l'ensemble des résistances à équilibrer, des adaptations à réaliser, pour permettre aux sociétés présentes sur un espace à structurer, à construire, de piloter voire de chanter un même destin.

1.3.2 -DES TRAVAUX PREPARATOIRES DE HAUTE QUALITE DE DIVERSES PROVENANCES.

La qualité des travaux préparatoires, communiqués avec le statut de documents officiels multi-signataires, représente un signal fort de l'engagement d'acteurs rassemblés malgré leurs différences. La force de ce signal, à valeur indice, peut être matériellement appréciée par deux éléments complémentaires. La diversité des ressources documentaires mobilisées, ainsi que la diversité des provenances des compétences utilisées pour leur production. Institut de la statistique ; agences d'urbanisme de la vallée de la Seine ; centres d'études et recherches économiques du réseau consulaire de la Vallée ; approfondissements sectoriels d'organisations professionnelles, socioprofessionnelles ou d'acteurs rassemblés en pôles de compétitivité, filières. Les représentants de nombreux secteurs ont ainsi pu proposer leurs approches des orientations stratégiques à partir d'analyses argumentées de leurs forces et faiblesses, pour accompagner et soutenir le développement de la Vallée par des propositions d'actions.

La richesse de la diversité des secteurs d'activités présents sur la Vallée, illustrée par des contributions économiques sectorielles, est synthétisée dans le document « *Paris Seine Normandie. Un nouveau territoire économique* » élaboré à partir des rencontres économiques de 2011 et 2012. Son avant-propos pose sa vocation. Il « *vise à formuler la stratégie à mettre en œuvre pour construire avec les entreprises de la vallée de la Seine, un projet d'optimisation durable de tout un territoire, etc.* ». L'horizon est celui de 2030, soit dans une dizaine d'années, pour rechercher son existence-reconnaissance mondiale : « *En 2030, Paris Seine Normandie est un écosystème exemplaire et mondialement connu pour son excellence industrielle et logistique.* » La rubrique « *Filières & secteurs d'excellence* » éclaire sur l'étendue de la couverture (Automobile-Mobilité. / Aéronautique-Spatial. / Tourisme-Culture. / Eco-activités-Economie circulaire. / Energies. / Logistique.-Flux internationaux-Multimodalité. / Santé-pharmacie-Cosmétique. / Numérique. / Connaissance.) L'ensemble de ces orientations se posant, s'imposant à ce territoire, elles sont posées et s'imposent à chacun des grands ensembles. En ce sens, elles sont qualifiées de stratégiques pour PSN et pour chaque **EEE**.

Ce document traduit opérationnellement les priorités stratégiques et les dix propositions du rapport 2012 du CGDVS. Il représente une illustration concrète des interactions spatiale (F. Moriconi-Ebrard, 2013) et sociale (C. Grasland⁴³, L. Mondada, 2013) et du haut degré de l'acceptabilité socio-économique atteint par la période maïeuticienne, pour organiser le territoire de la Vallée et de son littoral « *en gateway industriel, logistique, numérique, énergétique et environnemental efficace, l'une des principales portes d'entrée et de sortie économique du continent européen et de son marché intérieur.* »

⁴³ www.parisgeo.cnrs.fr; www.cybergegeo.presse.fr; <http://grasland.script.univ-paris-diderot.fr>; www.hypergeo.eu (art. 2)

Avec le fleuve comme trait d'union, les unités qui se sont manifestées par les différentes mobilisations ont également fait apparaître l'adéquation entre la Vallée et les dimensions qualitatives de la vie avec des espaces naturels et ruraux de proximité de la ville-monde.

L'appréciation générale de A. Brennetot, M. Bussi et Y. Guermond (2013) concernant la recherche d'un positionnement d'ordre géoéconomique de l'axe Seine trouve son sens : « *La compétition géoéconomique représente, de loin, le principal argument utilisé pour justifier le projet d'Axe Seine* ». Mouvements du Monde, organisation mondiale des polarisations sur de grands ensembles et « *compétition géoéconomique* », compétition géopolitique, sont étroitement associés.

Le CGVDS (rapport 2012 sur www.vds.fr) rappelle le contexte de compétition internationale « *qui ne cesse de bousculer le rang des métropoles attractives* » au sein duquel la France et sa capitale évoluent. Ainsi que la préférence donnée à l'extension de la métropole par l'élargissement de « *la base spatiale de développement et de rayonnement de la capitale ...* ». L'enjeu de la nouvelle échelle, partagé entre les ensembles économiques mondiaux, « *à traduire [...] dans les faits* » ouvre l'appréhension de PSN par l'influence de son positionnement Géo [Politique. Economique] pour « *consolider la place* » de Paris et de l'hexagone, « *conforter son statut de plateforme stratégique d'échanges* », « *renforcer son influence* », appréciés sur les échelles, européenne, mondiale. La recherche d'une reconnaissance européenne est proposée pour mener à bon terme ce projet sortant du cadre courant de l'aménagement : « *De même la possibilité d'élaborer et de conclure un programme opérationnel européen, pluri-régional lui aussi, doit être recherchée.* »

La profondeur de l'approche, intégrant les orientations récentes du développement durable et sociétales nouvelles (norme ISO 26 000), articule cinq priorités stratégiques : *réaliser le Seine Gateway ; constituer une métropole équilibrée ; faire de la vallée de la Seine un laboratoire de ré-industrialisation et de sortie de crise ; faire de la vallée de la Seine un laboratoire de développement durable ; faire émerger une culture partagée sur l'ensemble du territoire*. Elles accordent une place importante aux capacités de recherche, de formation, d'ingénierie ; aux enjeux du numérique, et, soulignent la nécessité de « *privilégier l'intérêt commun à ce nouveau grand territoire* » entre les différentes parties prenantes, principe de base du dispositif de gouvernance. A 2019, remarquons que celles concernant les connexions avec les cœurs économiques européens (CSNE, Liaisons ferroviaires massifiées) ; celles encore concernant la fluidité de l'interface entre la mer et le fleuve des mouvements de circulation des marchandises, sont engagées.

L'appréciation des géographes précédemment cités reléguant au second plan des : « *éléments liés à l'environnement ou au cadre de vie des populations (qualité écologique, animation culturelle, offre de mobilité quotidienne)* » est à l'origine d'une différence. En effet ces différents éléments sont intégrés dès l'origine dans les différents travaux préparatoires,

dans le quatrième et cinquième axe du rapport du CGVDS (2012). Es qualité cadre de vie, ils sont composante d'attractivité ; composante à part entière d'enjeux géopolitiques relevant des influences, selon le concept mondialement reconnu, d'un *soft power* (qualité du cadre de vie, attractivité, rayonnement) et géoéconomiques (intégration portuaire, développement des activités productives).

La qualité des documents produits lors des mobilisations, celle du rapport du CGDVS, la rigueur des méthodes utilisées positionnant l'ensemble économique PSN sur les échelles de l'Europe et du Monde incitent à suggérer, dix ans plus tard, une mise à jour de ces travaux compte tenu de la profondeur et de la rapidité des évolutions en cours. Elle bénéficiera des apports de réflexions initialisées, d'initiatives et actions poursuivies depuis lors (CPIER 2015-2020, 04/2020). Avec l'intensité des relations inter-cités, la question politique-économique d'une relative « autonomie économique » se pose rapidement. Cette question est d'autant plus centrale pour PSN, que la ville-monde porte une part significative de la perception mondiale de la notion de puissance. Tout risque sur le fonctionnement de l'hypercentralité, notamment sur celui économique (approvisionnement en biens et marchandises, énergies, environnement) se répercute immédiatement non seulement sur la perception de sa solidité mais également sur celle de son Etat d'appartenance. L'ÎdF, avec Paris positionnée dans la littérature comme une « *métropole étendue* », concentre⁴⁴ 15,1 millions d'habitants soit environ 24% de la population française, génère 588 milliards d'euros de valeur ajoutée brute soit environ 34% de celle nationale. Ce poids économique, dont l'intensité se retrouve pour l'ensemble des **EEE** explorés (annexes A3), positionne dans le champ géopolitique l'appréciation de dysfonctionnements sérieux, durables, des approvisionnements de la ville-monde, celle de la recherche de la sécurité économique de son fonctionnement, voire celle de sa relative autonomie. D'un point de vue théorique, l'augmentation attendue de la fréquence d'évènements mondiaux à résonnance systémique (M. Reghezza-Zitt, 2012 ; J. de Kervasdoué, 2012), interpelle la résilience d'une organisation territoriale mono-centrique pouvant porter atteinte aux efforts de territoires, en dépendance du centre, pour diminuer leur fragilité (J. Lévy, 2013), accroître leur vulnérabilité, et par la même celle de l'ensemble.

1.3.3-DES ORIENTATIONS STRATEGIQUES APPREHENDEES, FORMALISEES PAR UNE APPROCHE D'ENSEMBLE A L'ECHELLE DE LA VALLEE.

Les orientations stratégiques proposées issues de l'approche globale, valorisent les activités traditionnelles, celles du temps présent, jusqu'aux plus innovantes, garantes d'une cohérence, «...*afin d'asseoir un projet global et unique ...* » (CGVDS, rapport 2012). Cette démarche souligne l'importance d'une conception d'ensemble expression d'« *une volonté*

⁴⁴ **CF. Annexes A1.1 et A1.2** « *Paris Seine Normandie, en quelques chiffres* », « *Territoire : la façade maritime de Paris* » in La Normandie en chiffres et cartes, 2013, CCI Normandie. **Les actualisations** : « *Chiffres-clés de la vallée de la Seine 2016* » ; chiffres clés 2019 de l'Île-de-France et de la Normandie. A Brennetot, (2019)

commune de l'ensemble des acteurs concernés » du Havre à Paris. Les initiatives des collectivités territoriales, justifiées sur l'échelle de leur territoire, sont inadaptées à l'échelle de la Vallée appréhendée dans celle émergente des **EEE**. Leur juxtaposition ne peut suffire : « *à faciliter l'émergence d'un projet global et cohérent à l'échelle unifiée du Grand Paris et de la vallée de la Seine.* » Appréhendés de façon globale, les atouts du Tout, de l'ensemble formé, deviennent non seulement perceptibles mais l'une des caractéristiques essentielles de la Vallée, de la ville-monde, de l'hexagone. Elles permettraient à la France (M-O. Padis, 2012) de renforcer « *sa capacité à conserver un rôle de premier rang dans le concert mondial des décennies futures.* » Ces références aux premières pages du rapport du CGDVS soulignent l'importance d'une appréhension des mouvements du Monde avec un regard Géo [Politique. Economique] construisant l'interterritorialité stratégique par une approche globale, portant au rang de « *pré-requis* » la question de la gouvernance de l'ensemble.

1.4-LA REFERENCE D'UN DISPOSITIF COMPOSITE D'UNE GOUVERNANCE DE RASSEMBLEMENT ORIENTEE VERS LE DEVELOPPEMENT DE LA VALLEE.

En 2012, après une période d'analyses, d'études, de consultations, un dispositif de structuration de la gouvernance a fait l'objet du décret 2012-420 du 29 mars 2012 (*Conférence pour le développement de la vallée de la Seine*). La sensibilité de la matière, son lien étroit avec le Politique et les différentes parties et forces prenantes, avec la culture de l'organisation politique et administrative, avec le conceptuel et le décisionnel nécessaire à l'action, sont articulés dans une architecture équilibrée de rassemblement, duale et adaptative.

1.4.1 -UNE ARCHITECTURE DUALE D'EQUILIBRE ENTRE LES FORCES ET PARTIES PRENANTES.

Les principales caractéristiques de ce dispositif articulé sur deux entités, le Commissariat général et la Conférence, sont portées par les mots clés : constance ; animation ; rassemblement ; concret. Plus qu'un dispositif, dont la technicité du terme ne rend pas compte des difficultés associés à rassemblement, ni du potentiel de référence pour tout projet d'une articulation coopérative de territoires, le terme modèle (sens générique, référence, qualité) lui attribue la vertu de contribuer à lui seul à l'obtention d'une reconnaissance de visibilité.

Modèle de constance, en ce sens que l'intention du Politique, affirmée dès 2009, est solidifiée par la création d'un Commissariat général dédié au développement de la Vallée. L'appréciation de cette caractéristique, comme un atout, est à positionner par rapport au schéma du positionnement temporel de la France (figure 19) comparativement aux mouvements mondiaux (annexes A3) dotant la Vallée d'une gouvernance visible à différentes échelles, initialisant une perception d'acteur de la dynamique mondiale se projetant sur le temps long.

Modèle d'animation, en ce sens que rattaché au Premier des ministres du Politique, le Commissariat assure une fonction de diplomate entre le respect de la volonté du Politique, avec

ses capacités d'actions, de positionner la France dans l'échelle du XXI^e siècle d'une part et les imaginaires, les souhaits, les désirs des différentes parties prenantes, territoriales, économiques et socio-économiques, toutes détentrices par essence de leur propre singularité. animateur diplomate, ou diplomate animateur, dans les deux acceptions, pièce maîtresse du portage sur la nouvelle échelle stratégique géopolitique et géoéconomique. Véritable trait d'union entre : le temps des mouvements mondiaux d'occupation de l'espace ; la perception du positionnement de l'Agir dans ce temps ; celle des attentes des acteurs. Un animateur diplomate, ou diplomate animateur, porteur du sensible-rationnel maîtrisant l'art de concilier les idées et des intérêts qui peuvent séparer. Une fonction politique, dans son acception la plus belle, pour une personnalité politique, rattachée au Premier ministre, indépendante si possible des variations gouvernementales afin d'accroître la crédibilité territoriale (locale, régionale, nationale), européenne et mondiale de la constance de l'engagement dans la production.

Modèle de rassemblement, troisième caractéristique, mot d'usage fréquent, porteur de la dimension supérieure contenue dans l'expression « l'Union fait la force », enrichie du partage d'une communauté de destin, par la présence, dans la structuration de la Conférence, de représentants de l'ensemble des forces, politiques, territoriales, économiques, sociales, de la Vallée, mobilisées lors des événements préparatoires. L'intensité des mobilisations, reflétant une reconnaissance d'attentes, de désir d'agir ensemble, de confiance sur les possibilités de développement de PSN dans les enjeux du temps. Plus que les risques, associés à tout projet renforcés en l'espèce par l'échelle peu commune de l'entreprise, la présence de l'intensité de cette mobilisation se retrouve dans le schéma de la Conférence.

FIGURE 20-TABLEAU. LA PROPOSITION DE GOUVERNANCE DE PSN : UN MODELE D'EQUILIBRES (ELEMENTS).

ORGANE	ELABORATION D'UNE FEUILLE DE ROUTE à 20 ou 30 ans.	
	VOCATION GENERALE	COMPETENCES
CONFERENCE	CONCEPTION	▶ Construction du projet global et cohérent. ▶ Doit définir et approuver les grandes orientations selon lesquelles s'aménagera et se développera demain la vallée de la Seine. ▶ Arrêter les axes prioritaires du projet à 20 ou 30 ans. ▶ Lieu unique où s'approuve le projet cadre
COMMISSAIRE	REALISATION	▶ Instrument de : • coordination et de réalisation des actions. • préparation et de mise en œuvre du projet. ▶ Force de propositions. ▶ Préparation des décisions de la Conférence. ▶ Recueil et met en forme les éléments à partir desquels la Conférence se détermine sur les priorités devant constituer le cadre du projet. ▶ Rapporteur et secrétariat des travaux de la Conférence. ▶ Chargé de la mise en œuvre des décisions. ▶ Recherche d'une : contractualisation plurirégionale ; d'une reconnaissance de programme européen opérationnel.

Jean-Yves Péroudou à partir du rapport du CGDVS (2012).

Cette dualité de gouvernance, propose un système évolutif à équilibre d'instabilités acceptables, ou, autre formulation, celle d'une gouvernance dynamique obtenue par l'intégration du temps ; d'une instabilité propre à toute innovation ; et, d'une acceptabilité en référence à la dimension sociale. La question sous-jacente est celle de l'existence, dans les pratiques des sociétés, de l'existence de tel système ; ou, autre formulation dans un monde fini, d'expériences significatives de système de ce type qui puissent apporter quelques aides à la résolution des complexités organisationnelles (politique, économique) de coopérations interterritoriales à cette échelle.

En l'espèce, sur l'échelle PSN, Conférence renvoie aux expériences organisationnelles concernant la régulation d'activités sur les grands espaces maritimes (première conférence maritime en 1875). La gouvernance des coopérations territoriales (ici PSN), comparativement de moindre complexité au moins d'échelle, bénéficie des apports de cette référence telle qu'analysée par Mme F. Odier (1979) ainsi que par la note de synthèse de l'ISEMAR (2015, n°172) posant les formes d'organisation basées sur la coopération (l'Alliance des armements de ligne régulière) comme un « *enjeu majeur* » et une « *organisation incontournable*. » Ce dernier rapprochement permet de souligner trois composantes de la structuration des grands ensembles économiques. Celle de la méthode orientée vers les formes de coopération. Celle de la recherche d'un positionnement sur l'échelle mondiale par le « *rayonnement* ». Enfin celle de la finalité poursuivie, le développement de « *l'attractivité* ». La limite de ce rapprochement réside dans la « *vitesse d'adaptation* » par essence plus « *rapide* » pour un acteur économique que pour une société.

Modèle de rassemblement encore, de territoires et d'acteurs par le trait d'union entre un centre mondial, global et la mer ; entre une capitale et la porte de ses échanges maritimes ; entre un centre et ses centralités au sein d'une Vallée porteuse d'activités des plus classiques aux plus modernes, contemporaines, à celles de demain, dont nombre sont aux avant-postes ; enfin entre un centre et une vallée pluri-polaire, unis par une communauté culturelle de forte intensité historique.

Modèle concret, dernière caractéristique, issue de la vocation même de la Conférence, de ses responsabilités : « *approuver un projet-cadre définissant les grandes orientations pour le développement et l'aménagement de la vallée de la Seine*. » « *Projet cadre* », « *grandes orientations* », expressions politiques du Politique, pour le Politique, qui ne peuvent exister que par l'appui de projets, de formes d'expression de concrets, conçus, partagés, acceptés par les membres de la Conférence. « *Grandes orientations* » telles que proposées, soumises, par les acteurs des territoires, pour cerner les contours du projet-cadre. Champs d'arbitrages entrant dans les pouvoirs du Politique, du Commissaire, de la Conférence, pour réussir le portage de cet ensemble territorial au niveau qui est le sien, à un niveau mondial. La rapidité des évolutions du Monde, le suivi du réalisé et des adaptations du projet cadre initial incitent à envisager un

positionnement dans le temps long de ce système de gouvernance dont les principaux éléments sont rassemblés dans la figure 20 ci-avant.

1.4.2-LE DISPOSITIF : UNE PLATEFORME DECISIONNELLE DU PROJET GLOBAL D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DE LA VALLEE.

Ce dispositif équilibré, n'impliquant pas de modification dans l'organisation territoriale, de création d'un échelon supplémentaire, effectue une dissociation entre une approche orientée vers la gouvernance des territoires au profit de celle d'une logique de projets, négociés, arbitrés.

Orienté vers la finalité du développement de la Vallée, ce dispositif s'apprécie comme une plateforme décisionnelle (*définir et approuver ; arrêter ; lieu unique*) articulant des coopérations interterritoriales (rassemblement) appréhendant l'horizon, et par là même devant trouver les équilibres pour les traductions en projets compte-tenu des inévitables évolutions de contexte.

1.4.3-UN DISPOSITIF ADAPTATIF POUR TRAVERSER LES EVOLUTIONS INHERENTES A LA DUREE DU PROJET GLOBAL.

Cette architecture duale est caractérisée par trois éléments. Elle est composite. Elle est simple. Elle possède une certaine atemporalité.

Architecture duale composite, car sa structuration articule : l'Etat et collectivités territoriales ; les territoires et les acteurs économiques ; la société civile et les représentants socio-économiques. D'autre part la différenciation entre conception et réalisation, la répartition des rôles entre les deux instances permettent, pour chaque orientation du projet cadre et des concrets projets rattachés, de trouver les équilibres entre : ceux temporels de la ligne d'horizon (macro-planification) et du chemin à emprunter pour l'atteindre (projets et microprojets) ; et, d'autre part ceux des analyses Géo [Politique. Economique] et des évaluations socio-économiques ainsi que des financements (public, privé, mixte).

Architecture duale simple par la limitation à deux entités pour définir un programme de développement : un Commissariat en relation avec le Politique et une Conférence synthétisant les apports de conception des projets des territoires et acteurs.

Enfin, architecture duale atemporelle, car à partir du schéma originel ci-dessus l'exercice de l'appréciation de ses qualités à traverser le temps montre (figure 21, ci-après) qu'il fait face aux évolutions intervenues depuis lors : dans l'organisation territoriale ; dans celles des réseaux consulaires ; avec l'apparition de nouveaux éléments ayant leur place dans la structuration première. Ces adaptations n'impactant pas quant au fond le schéma premier. Cette caractéristique de durabilité organisationnelle est appréciée des points de vue : de l'horizon du projet ; du temps nécessaire à l'obtention des accords du Faire (avec les financements) entre les parties et forces prenantes.

Il est à noter que le périmètre initial, ou espace noyau, facilitateur du rassemblement des énergies, de l'obtention d'accords, pourrait inciter d'autres entités du territoire global ou de proximité immédiate à faire entendre leurs voix, *a minima* dans une optique d'optimisation de leurs moyens et ressources sur des questions d'intégration de zones, d'interfaces à impacts infrastructurels, sur des projets. Cette question d'adaptabilité de la gouvernance est, dans le dispositif, proposé par la possibilité de regroupement des : « *élus du territoire global de se regrouper au sein d'une sorte d'assemblée générale* » pour suivre les travaux de la Conférence.

La simplicité de l'organisation ; le rassemblement de multiples parties prenantes ; l'adéquation avec les principes d'organisation politique et administrative du pays confèrent à ce schéma, un caractère particulier. Celui d'une articulation de l'enjeu politique, en un lieu, des lieux d'exercice de pouvoirs, pour trouver les accords nécessaires au Faire à cette échelle.

FIGURE 21-TABLEAU. COMPOSITION DE LA CONFERENCE : UN MODELE EQUILIBRE ADAPTATIF (ELEMENTS).

COMPOSITION DES COLLEGES DU DECRET INITIAL	ÉVOLUTION ENVISAGEABLE DE LA COMPOSITION
A. — LE COLLEGE DES REPRESENTANTS (16) DE L'ÉTAT. ●Préfets (3) de la région (<i>IdF ; HN ; BN</i>) ●Membres (13) nommés sur proposition du ministre chargé (<i>des transports ; de l'écologie ; de l'aménagement du territoire ; du Grand Paris ; de l'industrie ; des collectivités territoriales ; du budget ; de l'enseignement supérieur ; de la recherche ; de l'agriculture ; du logement ; de l'emploi ; de la culture.</i>)	●La « place Préfet » libérée par la fusion de la Normandie, pourrait être attribuée à un représentant du Ministère ou secrétariat d'Etat aux Affaires européennes.
B. — LE COLLEGE DES REPRESENTANTS (16) DES COLLECTIVITES TERRITORIALES ET DES ETABLISSEMENTS PUBLICS DE COOPERATION INTERCOMMUNALE comprend : ●Pdt (3) de conseil régional (<i>IdF ; HN ; BN</i>) ●Pdt de conseil général : Paris ; Hauts-de-Seine ; Yvelines ; Val-d'Oise ; Seine-Maritime ; Calvados ; Eure ●Pdt de communauté d'agglomération : Rouen-Elbeuf-Austreberthe (CREA) ; Caen la Mer ; Le Havre Seine Métropole ●Représentant de chacun des trois ensembles de communes ou de groupements de communes dont l'aire géographique est définie en annexe⁴⁵ au présent décret.	●Composition à affiner compte tenu des évolutions depuis 2012.
C. — LE COLLEGE DES REPRESENTANTS (16) DES MILIEUX ECONOMIQUES, SOCIAUX ET ENVIRONNEMENTAUX comprend : ●Pdt du CESER (<i>IdF ; HN ; BN</i>) ●D.G. de la Caisse des dépôts et consignations ●Pdt de la chambre régionale de commerce et d'industrie (<i>IdF ; HN ; BN</i>) ●Pdt. de la chambre régionale d'agriculture (<i>IdF ; HN ; BN</i>) ●Sept personnalités qualifiées, issues du monde économique, notamment des entreprises.	●Evolutions depuis 2012. Composition à affiner. ●EXEMPLES. ●Seineport Union (2018) ●FCD (<i>Fédé. du Commerce et de la Distribution</i>) ●GFI (<i>Groupe des Fédé. Industrielles</i>) ●Haropa ●AUTF (<i>Asso. des Utilisateurs de Transport de Fret</i>) ●CPME (<i>Confédé. générale des patrons des petites et moyennes entreprises</i>) ●CEF (<i>Club des exportateurs de France</i>) ●1 personnalité : des corridors EU ; ou d'entreprise à forte orientation EU (<i>Tourisme. Médias-Publicité. Sciences et applications numériques. Formation professionnelle. etc.</i>)

Jean-Yves Péroudou à partir du Rapport 2012 et du décret.

⁴⁵ *Supra*. Périmètre du décret 2012.

Conceptuellement toujours d'actualité, ce schéma de gouvernance ne fait pas disparaître quelques interrogations. Celle éminemment politique de l'affectation du rôle de représentation de l'ensemble formé dans de grands événements mondiaux, dans de grandes réunions ou encore auprès de grands investisseurs. Cette voix, porteuse de la visibilité de l'ensemble, ne peut être qu'unique pour asseoir solidité et attractivité. Celle encore, pratique, concernant la définition des règles d'éligibilité des projets « Vallée de la Seine ».

Ce schéma, issu de l'expérience de la résolution de complexités supérieures, souligne l'importance de la matière, notamment pour des projets dont l'unité temporelle est celle de la dizaine d'années, dont la permanence de l'état d'inachèvement est la normalité. L'agencement d'un espace par des coopérations avancées interterritoriales articule : l'échelle géographique ; la gouvernance ; la diversité des espaces sociaux, par le « *petit quelque chose*⁴⁶ » de chacun des « *grains* » rassemblés (J. Lévy, 2013.)

1.5-LE TEMPS DE L'AGIR : UNE MAÏEUTIQUE FECONDE.

1.5.1-LA CONTINUITE DES DYNAMIQUES PREMIERES.

Les mobilisations et travaux des acteurs, l'approche globale développée par le CGDVS, les orientations stratégiques et leur déclinaison en actions, illustrent une compréhension de PSN, appréhendé dans le rythme des mouvements du Monde, comme la voie, le chemin permettant de solidifier la place mondiale de la ville-monde. L'anticipation sensible des affaires du Monde révèle une compréhension matinale de la configuration mondiale du jeu opératoire.

Le relai pris par la DIDVS (2013), le schéma stratégique 2030, le CPIER 2015-2020, les initiatives déclenchées, manifestent un partage traversant les mandats présidentiels (annexe A1.3/4). Celui du diagnostic Géo [Politique. Economique] premier ; ceux des apports d'un développement-aménagement des atouts de la Vallée de la Seine pour y faire face. Ce processus représente également le succès de la période initiatrice de l'action, d'actions, « *sa réussite sociale et institutionnelle* », ou son « *effet géographique* » permettant « *le déploiement d'un ensemble d'actions concrètes sur la matérialité de cet objet ou de certains de ses éléments* » (B. Debarbieux, M-C. Fourny, 2004). Toujours actives dix ans plus tard, ces dynamiques révèlent sa fécondité.

L'intérêt porté par les acteurs (publics/privés ; politiques/économiques ; Etat/collectivités ; académiques/sociaux) de la Vallée à sa structuration, l'attention portée par le CGVDS à ces mobilisations, la continuité assurée par l'Etat, représentent pour la géographie.ainsi que le rappelle R. Brunet (2005) l'une des « *tâche principale [d'étudier l'une] de ces productions quotidiennes de l'humanité,...* » L'acceptation de la production de la Vallée,

⁴⁶ Concernant le « *rapport de taille entre réalités géographiques* » (entrée : échelle).

du « territoire » produit « *dans tous ses aspects et ses configurations* » demande de « *s'intéresser à la fois à ses producteurs et à leurs œuvres. Aux acteurs du territoire, et aux formes du territoire.* »

Pour PSN, les mobilisations initiales, les productions réalisées depuis, ont fait surgir la capacité à faire, dans un temps dont l'une des caractéristiques est celle de l'enchevêtrement de sévères contraintes. Malgré cette complexité contextuelle la vitalité de l'énergie première s'est traduite par une succession d'initiatives portées par les dirigeants politiques des territoires (*Association des Départements de l'Axe Seine*⁴⁷. *Réinventer la Seine*⁴⁸) ; par ceux d'organisations socioprofessionnelles et d'acteurs économiques de secteurs d'activités majeurs (*Création de FCPAS*⁴⁹ et *Seineport Europe*⁵⁰, transformée en 2018 en *Seineport Union*) ; par les rencontres des agences d'urbanisme de la Vallée de la Seine (2015-2017) ; ou encore par la société rassemblée autour du « *Pacte Normandie-Grand Paris-Vallée de Seine* » (Ceser Normandie, 03/2017). Pacte porté officiellement par 46 entités signataires, rassemblées, malgré leurs normales différences, sur l'enjeu national que constitue le développement de ce « territoire ». Cet ensemble d'initiatives, d'ordre politique et économique, est complété par celle culturelle (Festival Normandie Impressionniste) et de découvertes touristiques (croisières fluviales entre Le Havre et Paris.)

Ces initiatives, justifient la référence à la maïeutique pour qualifier la période 2009-2012. Elles développent la flamme originelle, la nécessité de l'Agir malgré la sévérité des contraintes. L'angle d'analyse accordant une primauté à la nécessité d'un portage rassemblant les différents acteurs de la société, accorde à ces initiatives la vertu de faire vivre PSN dans les populations, de contribuer au développement d'une culture de la Vallée, voire d'une sorte d'identité spatiale.

1.5.2-IMPULSANT UN MOUVEMENT DE STRUCTURATION DU « TERRITOIRE ».

Les projets ci-dessous (figure 22) relèvent du sens classique de l'aménagement du territoire. Ils ne peuvent être appréhendés comme un élément différenciateur déterminant pour l'ensemble PSN dont la vocation est de solidifier le positionnement mondial de la ville-monde. Ils participent de l'amélioration du fonctionnement de l'ensemble à former, de sa construction, sans pour autant positionner la Vallée dans le tempo du Monde pour mettre en forme le changement d'échelle tel qu'il s'est manifesté dans les toutes dernières années du XX^e siècle et au début du suivant.

Ces projets relevant de la structuration et du développement de connexions, renvoient à des objectifs stratégiques pour renforcer un positionnement par une amélioration de la fluidité

⁴⁷ Cf. : www.axeseine.fr

⁴⁸ Aménagement de plusieurs lieux le long du fleuve, du Havre à Paris.

⁴⁹ Fédération des Communautés Portuaires de l'Axe Seine

⁵⁰ Projection phasée sur trente ans d'investissements infrastructurels à réaliser.

des mouvements, tout en contribuant à une diminution de l'intensité de *dys*⁵¹ ou externalités négatives. Du point de vue des flux, ces projets représentent, ensemble, une sorte de plateforme minimale du portage mondial de l'ensemble PSN et peuvent apparaître, de l'extérieur (visibilité, attractivité), comme la manifestation de la structuration du corridor de l'axe Seine.

FIGURE 22-TABLEAU. FLUIDIFICATION DES MOUVEMENTS DE LA VALLEE (ILLUSTRATIONS).

OBJECTIF	FONCTION	DENOMINATION COURANTE
■FLUIDIFICATION ET MASSIFICATION (flux sur l'échelle locale)	■Interface Mer ⇔ Terre (Fleuve) Rapport CGVDS 2012 : 2 occurrences	■ Chatière <i>Accord de financement du 11/12/2019 : Région Normandie, Ville du Havre, GPMH.</i>
	■Des flux terrestres d'une métropole Rapport CGVDS 2012 : 5 occurrences	■ Contournement Est de Rouen <i>Financement finalisé à 09-2017</i>
	■Des flux terrestres (ferroviaires,) de la Normandie ⇔ ÎdF Rapport CGVDS 2012 : 9 occurrences	■ Serqueux-Gisors <i>Financement finalisé à 07-2017</i>
	■Des flux terrestres (fluviaux,) de la Normandie ⇔ Ports intérieurs ÎdF. Rapport CGVDS 2012 : 3 occurrences	■ Plateforme multimodale <i>Décidée en 2008, lancé en 2012, inauguré en 05/2015</i>

Jean-Yves Péroudou.

Les dix ans écoulés permettent d'apprécier la sévérité des contraintes à l'origine de décalages temporels. Connus de longue date, l'un d'entre eux semble être positionné dans les années 1970 (!), ils interpellent et peuvent être analysés comme un révélateur d'une appréciation faible de la profondeur et de la rapidité des transformations du Monde, ou encore comme une appréciation faible du rôle joué par le couple vitesse-accélération de ces même mouvements (M-O. Padis, 2012). L'importance du facteur temps dans les adaptations des sociétés aux mouvements du Monde déjà soulignée par M. Foucher (1991), associée aux transformations qu'il génère (F. Ascher, Cerisy, 2003), est affirmée comme une « *fulgurance des changements* » (V. Fourneyron, C. Revet, 2016) ; est le thème central du Festival International de Géographie de St Diè-des-Vosges (09/2016).

Le contexte général du début du XXI^e s. (crise économique ; sévérité des contraintes ; temporalités des urgences [difficultés sociétales] ; concurrences d'attractivité) élève au rang le plus haut des priorités l'appréciation du temps nécessaire à l'établissement de coopérations interterritoriales. La dynamique d'avancement de ces projets positionnée sur la période 2009-2012, renforce les appréciations de période maïeuticienne ; de clé de voute et de fondamental pour qualifier le rapport 2012. La continuité assurée par la DIDVS, les avancées depuis lors, étayent la perception de fécondité.

⁵¹ Par *Dys* (*dysfonctionnement*) nous entendons l'ensemble des externalités négatives. Pathologie ou maladie du mouvement est utilisé pour les externalités négatives à impact sur la santé.

1.5.3-LA CONSTRUCTION DE PARIS-SEINE-NORMANDIE EN DEPENDANCE DU TRIPTYQUE « POLITIQUE/MOYENS/ACTEURS ».

La profondeur (horizon), l'épaisseur (interterritorialité), de l'envergure (échelle) du projet inhérente au positionnement géostratégique mondial recherché pour PSN ; au passage de la conception globale à la mise en production du « territoire » à former, à sa fabrique ; font surgir des questions de fond.

Celles en dépendance directe des moyens disponibles affectables aux projets de statut « vallée de la Seine. » Celles relatives à l'organisation des articulations coopératives interterritoriales portées par les acteurs (grands élus, dirigeants économiques, socioprofessionnels, société civile, académiques) des territoires de la Vallée. Celles relatives à l'appréciation de territoires hors Vallée, animés par la recherche d'une équité (J-P. Ferrier, 2013) dans le développement économique, pouvant exprimer nationalement une opposition à une affectation significative de moyens sur Le « territoire » VDS. Celles encore à fort pouvoir mobilisateur de manifestations d'oppositions de la part de la société concernant les impacts des questions climat-environnement-transitions, ou la définition et l'acceptation de principes concernant l'affectation de l'usage des sols (naturel/agricole/activité.)

La résolution de l'ensemble de ces questions est localisée dans la confluence du triptyque politique/moyens/acteurs. Elle accorde *in fine* un rôle clé à la constance politique telle qu'elle se manifeste au travers trois mandats présidentiels, telle que clairement formalisée dans le rapport du CGVDS (2012) :

« Or il faut clairement énoncer que c'est sur ce sujet [les moyens] qu'a été rencontré le plus grand scepticisme, lequel plonge ses racines essentiellement dans la sévérité des contraintes budgétaires que connaît aujourd'hui notre pays, qu'il s'agisse de l'Etat ou des collectivités territoriales, car nul n'envisage qu'un tel projet fasse l'objet d'un soutien financier provenant du seul Etat. [...] Seule une décision politique émanant du plus haut niveau de l'Etat [...] pourra faire perdre à ce projet le statut d'utopie qui, sans quoi, lui serait vite et durablement attribué. »

La fécondité de la période s'apprécie également à l'aune de cet éclairage sur la résolution de questions de fond. Il permet d'identifier les chemins de la structuration de la Vallée permettant la production de Paris-Seine-Normandie sur un terme long.

Celui de la constance politique nécessaire « *au plus haut niveau de l'Etat* », du CGVDS à la DIDVS, pour conduire le projet PSN à travers les mandats présidentiels vers son horizon.

Celui des conditions de la poursuite de ce projet de long terme rassemblant l'Etat, les grands élus et acteurs des territoires, par le rapport 2012, puis par le schéma stratégique 2030, « *rédigé à plusieurs mains* », concrétisé par le CPIER 2015-2020.

Celui de la recherche d'une diversification de l'origine des moyens, envisagée dès 2012, compte tenu de l'envergure du projet, des contraintes budgétaires publiques aux différents échelons de l'organisation territoriale. Les convergences (développement durable/inclusif ; environnement/climat ; corridor/connexions) entre la politique économique de l'Union et le

projet Paris/VDS ont orienté les efforts des deux régions (2017), des acteurs économiques (2019) vers la recherche de soutien auprès de la Commission.

Les liens entre géographie, économie et politique (J. Gottmann, 1952) s'illustrent fortement à cette échelle. Ces trois éléments (constance/politique ; acteurs/rassemblement ; moyens/diversification), posés dès le temps de l'Agir, renforcent l'appréciation de fécondité de cette période. Dix ans plus tard ils sont notamment concrétisés par le colloque du 07/02/2019 (Les actes), la mission de préfiguration auprès de la Commission (11/2019). Ils font perdre à la construction de la Vallée le « *statut d'utopie* », contribuent à la construction permanente d'une *chance* en réponse aux mouvements du Monde.

CONCLUSION. LA CONSTRUCTION D'UNE CHANCE : LEÇONS.

La dynamique initiale, celles impulsées, les résultats de cette période attribuent aux travaux/études/rapports une valeur supérieure à celle de réflexions avancées, construites, documentées. Elles ont déclenché un mouvement de fond poursuivi par la DIDVS. Elles positionnent temporellement la construction de la « chance » dans un calage permanent de la constance politique, de la mobilisation des acteurs, sur celui de l'horizon de la construction de Paris-Seine-Normandie.

Les mobilisations enthousiastes de la conception (2009/2012) sont maintenant confrontées au labeur de la fabrique du « territoire », dans un contexte général de fortes expressions de sévérité de contraintes et incertitudes, de temporalités d'urgences et concurrences. Ces difficultés, à surmonter, inhérentes à tout projet, possédant leur part de normalité, s'épaississent avec l'horizon et la vitalité du Monde qui n'attend pas.

La fécondité de la période s'apprécie par des avancées significatives concernant la mise en œuvre de projets de structuration du « territoire », travaillés, connus de longue date ; le déclenchement d'initiatives émanant d'acteurs politiques, économiques et socio-économiques, de l'aménagement du territoire. Ces initiatives possèdent la vertu de maintenir vivaces les énergies des forces et parties prenantes dans un contexte de sévères contraintes, participent à la construction d'une *chance*.

Les dix ans qui séparent le temps de la conception (2009-2012) de celui actuel font émerger trois enseignements ou leçons dans la construction d'une *chance* pour affirmer un durable positionnement à PSN.

La première leçon est celle de la permanence du portage politique de plus haut niveau, d'une continuité dans l'appréciation des mouvements du Monde et de la place, européenne, mondiale de la France dans l'échelle émergente des grands ensembles mondiaux économiques et de vie. La dynamique de 2009-2012 centrée sur la Vallée de la Seine a été étendue à celle du Rhône (création d'une Délégation en 2017).

La deuxième leçon est celle d'une modification du dispositif de gouvernance initialement proposé. D'une organisation paritaire associant les parties et forces prenantes dans les processus de décision, la gouvernance retenue met en place une organisation à trois niveaux réduisant *de facto* le rôle des milieux économiques, sociaux et environnementaux. Cette forme d'organisation confiée à la haute administration, relativement indépendante des variations politiques, attribuant à l'Etat un rôle déterminant, représente incontestablement une sorte de garantie de continuité de l'action vers l'horizon. Elle sous-estime cependant les qualités structurelles du dispositif initial, facilitateur en lui-même de l'obtention d'accords complexes interterritoriaux, notamment ceux des priorités d'actions.

La dernière est un élargissement du périmètre noyau (2012) vers un noyau élargi (2013). Cet élargissement représente en lui-même une réponse à la perception d'un risque de division territorial compte tenu de la géomorphologie normande tout en accroissant la difficulté de l'obtention d'accords dans les priorités d'actions notamment en phase d'initiation de la construction de PSN.

Les évolutions du contexte international semblent décider de la continuité du dessein politique de la Vallée, de celle des actions nécessaires à la formation de cette construction interterritoriale. PSN fait émerger un ensemble économique et de vie d'une échelle inhabituelle au regard des actions de développement-aménagement du territoire. La logique démonstrative demande à être consolidée, par des éclairages mondiaux et européens, concernant l'existence-reconnaissance de grands ensembles économiques et de vie inédits mondiaux.

CHAPITRE II-PARIS-SEINE-NORMANDIE APPREHENDÉ PAR LES MOUVEMENTS MONDIAUX DES POLARISATIONS, SPATIALE ET METROPOLITAINE.

PRESENTATION DU CHAPITRE II ET LOGIQUE DU RAISONNEMENT.

En ce début du XXI^e siècle, les concepts et notions concernant les évolutions de la ville vers des organisations, territoriale et spatiale, d'échelle supérieure, théorisés depuis plus d'un demi-siècle, (J. Gottmann, 1961 ; P. Hall, 1966 ; R. Brunet, 1973, 1989 ; F. Braudel, 1980), sont entrés dans leur âge adulte (S. Sassen, 1990 ; RPA, 2006). Ces anticipations théoriques de l'occupation de l'espace (urbanisation/métropolisation ; mégalopolitisation-spatialisation/régionalisation) sont maintenant observables sur l'échelle mondiale. La jeunesse de leurs concrètes manifestations par la structuration de grands ensembles économiques et de vie, sur différentes échelles, est à l'origine de dynamiques de recherche engendrant une instabilité terminologique (P. Claval, 2005 ; I. Georg, T. Blaschke et H. Taubenböck, 2016 ; R. Brunet, 2017).

L'objet de ce chapitre est de montrer que ces mouvements légitiment la recherche Géo [Politique. Economique] de la solidification des influences mondiales de Paris ville-monde par le développement économique de la Vallée, par la formation de l'ensemble PSN, appréhendé également dans son positionnement européen.

Les deux premières sections illustrent l'intensité du phénomène par des explorations/observations sur les échelles mondiale et américaine (section 2.1), puis sur celle de l'Europe (section 2.2.) Ces deux sections montrent *par l'extérieur* l'existence de ces ensembles ; la généralisation de l'échelle du positionnement recherché, celle de l'appréhension de PSN. Ces deux sections permettent d'extraire des enseignements généraux, indépendants des localisations, des cultures et caractéristiques politiques. Ceux émanant de la production de la Grande Région Saar-Lor-Lux sont soulignés (implication de la France, proximités géographique et culturelle).

La section 2.3 poursuit la logique démonstrative d'une part par la littérature faisant apparaître la maturité et la vitalité des notions-concepts, conduisant de la ville-monde à l'organisation spatiale d'échelle supérieure de Paris-Seine-Normandie ; d'autre part par la multiplication d'usages concrets de cette existence illustrés par les différents classements de leur centre emblématique. Une spatialisation ou l'organisation d'une urbanisation d'échelle supérieure émerge. La formalisation des traits généraux partagés par les ensembles explorés clôt la phase explorations/observations.

La section 2.4 montre que le développement-aménagement de la Vallée de la Seine, les dynamiques de PSN : s'inscrivent dans cette nouvelle unité spatiale se manifestant par une

forme de territorialisation hybridant les échelles de l'urbanisation et de la spatialisation dans une « *réorganisation des espaces* » provoquée par la mondialisation (J. Lévy, 2013) ; s'orientent vers la structuration d'un ensemble économique et de vie de poids européen, vers la formation d'un « solide ».

Une montée en généralisation, une ouverture de recherche, est proposée (section 2.5) pour englober l'extrême polysémie des concepts-notions. En elle-même cette polyphonie terminologique est assimilable à une autre forme de preuve de la vitalité du phénomène de formation de grands ensembles dans lesquels Paris-Seine-Normandie est à positionner, de celle de la recherche tentant de comprendre le Monde et ses évolutions, de la diversité des angles analytiques. De façon synthétique, la logique démonstrative de la solidification de Paris par le développement-aménagement de la Vallée articule : l'existence d'un phénomène mondial et les enseignements généraux de ses explorations ; les concepts-notions tentant de le décrire, de l'expliquer, avec leurs premières utilisations en classements, comparatifs. La territorialisation du phénomène, de la nouvelle unité spatiale, est illustrée, génère une ouverture de recherche.

2.1-DE NOUVEAUX ENSEMBLES GEO [POLITIQUES. ECONOMIQUES. GRAPHIQUES].

2.1.1-REPRESENTATIONS MONDIALES DES MOUVEMENTS DE STRUCTURATION SPATIALE.

Parmi tous les mots de la géographie (pays, région, système spatial, Etat, continent, aire culturelle, etc.), tous ensembles géographiques, ceux identifiés par J-P. Rodrigue (2017) possèdent une proximité sémantique avec : *toute entité spatiale distinguable ou délimitable*. L'identification de ces ensembles, de leurs échelles, est illustrée par les deux figures (23 : www.transportgeography.org/, Hofstra University ; 24 : www.wcr.unhabitat.org/) caractérisées par leur convergence globale et de nombreux recouvrements, malgré des écarts visuellement appréciables, analytiquement peu significatifs. Celle de J-P. Rodrigue (2016) de l'occupation de l'espace habité renforce le rapport 2010 d'UNHabitat s'interrogeant sur : « *les couloirs urbains sont-ils l'avenir ?* » Leurs six années d'écart présentent également l'intérêt de solidifier les dynamiques de la période maïeuticienne inscrivant le positionnement de la Vallée sur l'horizon 2030 dans la tendance profonde de ce mouvement mondial. Les architectures spatiales de J-P. Rodrigue et d'UNHabitat conduisent à une identification relativement précise d'une cinquantaine de grands espaces économiques qui porteront la vitalité économique mondiale. A cette échelle ces représentations font émerger des centralités polycentriques, accompagnées de grands couloirs de flux ou corridors (urbain, fret), à partir d'une genèse conceptuelle devant beaucoup à J. Gottmann (1961, mégapolis ; 1962, G. Chabot ; 1968, P. Claval : « *théorie des villes* » : *grandes constructions pluri-polaires*). L'importance mondiale des mouvements de polarisation (urbanisation, spatialisation) est illustrée par l'éclairage de R. Florida (2008) approximant les concentrations par des indications quantitatives : « *IL y a environ 40 méga-régions dans le Monde. [...] les 10 premières accueillent 666 millions de personnes, ou 10% de la population mondiale. Les 20 plus grandes 1,1 milliard, soit 17% de la population mondiale ; les*

40 premières 1,5 milliard, soit 23%. » Elles font émerger l'enjeu du positionnement de PSN dans une échelle supérieure à l'organisation territoriale courante.

FIGURE 23-CARTE. REGIONS URBAINES MONDIALES. J-P. RODRIGUE (2016).

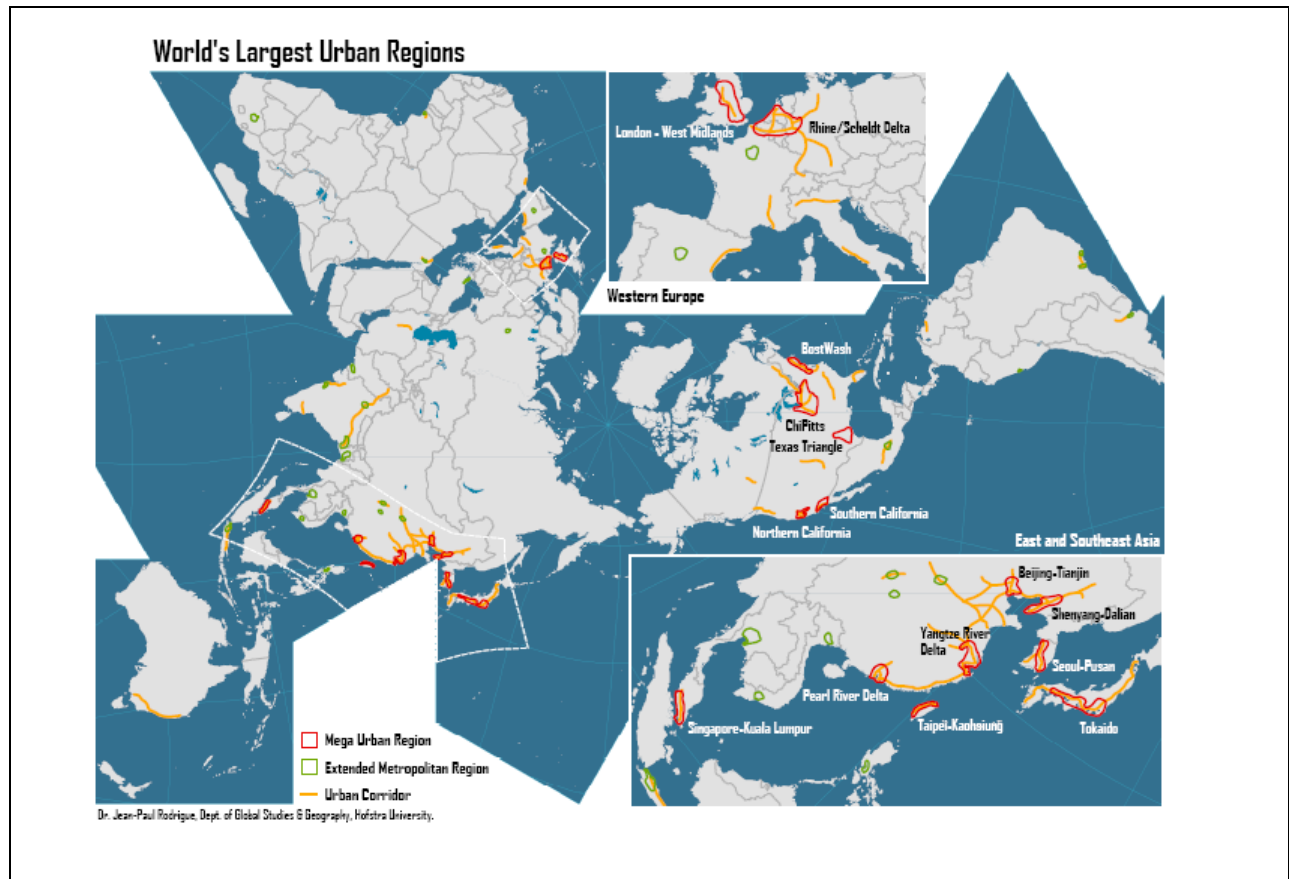
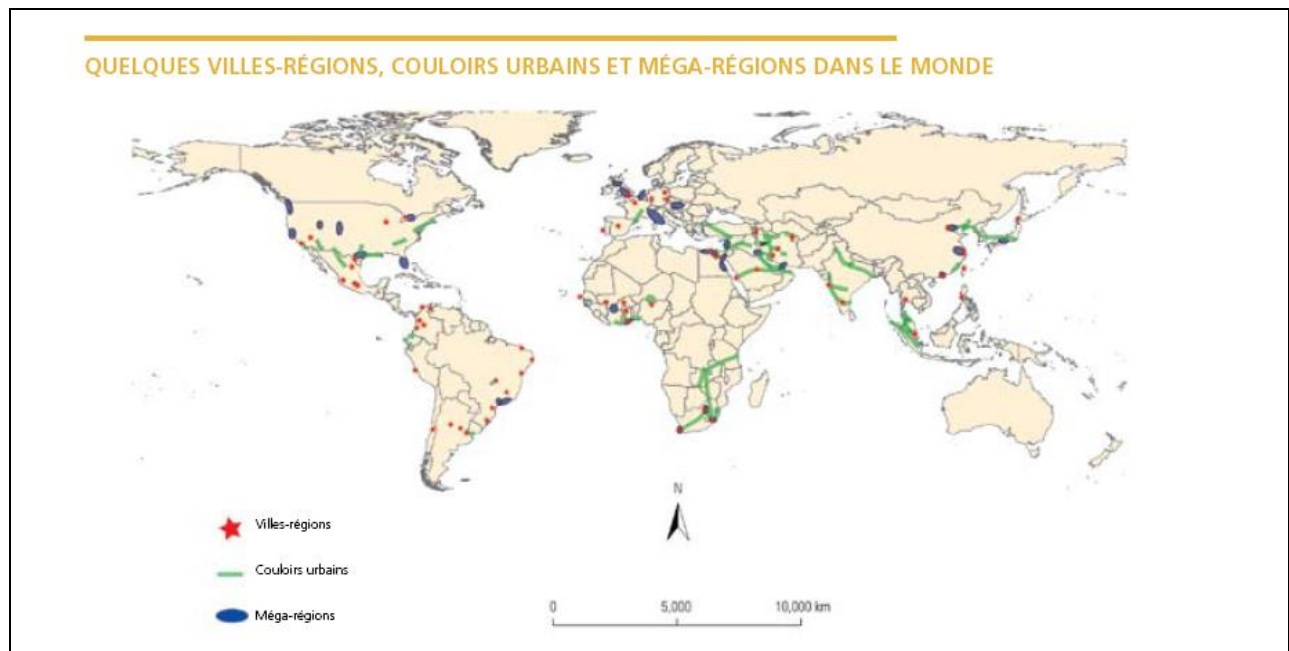


FIGURE 24-CARTE. REPRÉSENTATION D'UNHABITAT(18/03/2010)«STATE OF THE WORLD'S CITIES 2010/2011».



2.1.2-PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS ISSUS DES EXPLORATIONS DES GRANDS ENSEMBLES ASIATIQUES.

Cette approche n'a pas pour objet l'élaboration de comparaisons ou de rapprochements entre PSN et tel ou tel ensemble asiatique de poids ou rayonnement mondial (annexe A3.1). Les écarts culturels et démographiques, ceux des appréhensions du temps et de l'espace, l'organisation de cette dernière dimension, représentent de significatives différences dont l'utilité de l'étude est éloignée du sujet de cette recherche. En revanche, cette exploration permet d'identifier un ensemble de caractéristiques générales illustrant les mouvements du Monde.

- Ces grands ensembles économiques et de vie, appréciés comme déplaçant le *centre de gravité* ou multipliant les *centres*, sont construits à partir du déploiement d'hypercentralité(s) historique(s) d'un Etat ainsi que du lien qu'elles entretiennent avec la mer. L'annexe A3.1/1 permet d'observer que sur les 15 villes des 49 du classement GaWC₂₀₁₆, 14 d'entre elles sont en catégorie Alpha ; 10 sont maritimes.
- La deuxième est le pourcentage de leur contribution, même en approximation raisonnée (annexes A3.1), à leur économie nationale. Elle apporte un solide point de repère sur l'importance du phénomène.
- La troisième est celle de leur identification par un nom articulé sur une caractéristique géographique (*delta, bay, valley*), ou sur celui de leur hypercentralité, facilitant leur géolocalisation.
- La suivante est celle d'une absence d'existence juridique formelle (*juridiction*) de ces grands ensembles. Les autorités politiques privilégiant une dynamique officielle de coopérations interterritoriales. L'analyse (Y. Li, F. Wu, I. Hay, 2015) de l'échec du rapprochement entre 3 villes (**Shantou-Chaozhou-Jieyang**) de l'est du Guangdong initialisée pour favoriser un développement économique intégré (attirer les investissements) par une « *SCJ regional integration city-region* » illustre les difficultés associées à la construction d'un ensemble sous-régional (par rapport à la province du Guangdong.) En l'absence d'un soutien politique d'une autorité supérieure, les trois gouvernements locaux ne partageant pas une vision commune du développement, ne disposant pas d'outils de coordination, travaillaient pour eux-mêmes, recherchaient l'affirmation de leur pouvoir sur les deux autres, alors même qu'ils partagent la même culture locale, le même dialecte, et qu'historiquement ils formaient une unité administrative locale.
- L'avant dernière est le principe de la modalité d'action des coopérations illustré en Asie par celles de 9 villes (sur 11) du Guangdong (*Greater Bay*) et celles de la vallée de Greater Kuala-Lumpur/Klang Valley.
- La dernière est celle de leur visibilité numérique (exemples en annexe A3.1/1.)

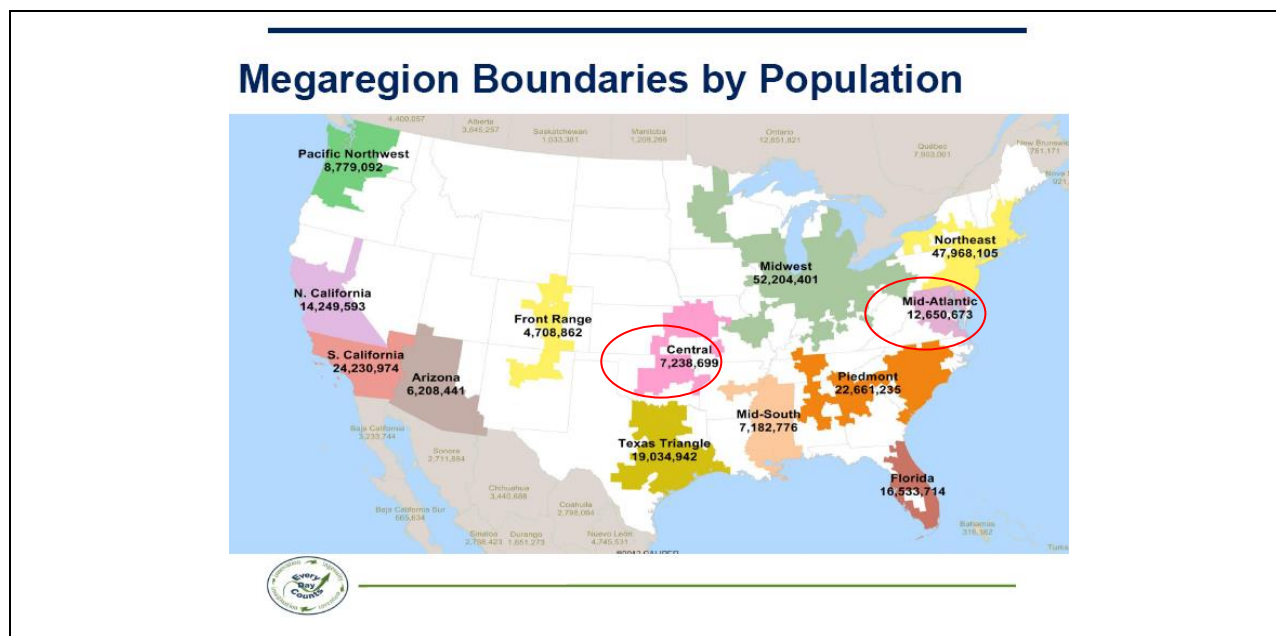
Les grands traits de cette exploration permettent d'apprécier l'intensité des mouvements du Monde se manifestant par une organisation d'espaces et territoires au sein d'ensembles d'échelle supérieure formant une unité visible mondialement. Ils permettent également d'éclairer concrètement l'analyse d'A. Brennetot, de M. Bussi et Y. Guermond (2013) concernant la recherche d'un positionnement géoéconomique mondial pour l'axe Seine. Enfin le cas *SCJ* (Chine) souligne l'importance du support de la volonté politique ainsi que celle, en son absence, d'expressions vives de la géopolitique locale aboutissant à un échec.

Pour mémoire, en Asie orientale, cinq grands ensembles, appartenant au territoire de trois Etats, représentant environ 460 millions d'habitants (annexe A3.1/3) donnent la mesure de l'intensité du mouvement. Ensemble, ces cinq ensembles, tous littoraux, forment l'un des cœurs économiques de la Triade (Amérique du nord. Europe. Asie).

2.1.3-PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS ISSUS DE L'EXPLORATION DES MEGAREGIONS (MR) D'AMERIQUE DU NORD.

Dans sa définition américaine, la MR est définie par des couches de relations qui définissent, ensemble, un intérêt commun à la base de décisions politiques. Cinq grandes catégories de relations la définissent : les systèmes environnementaux et la topographie ; les systèmes d'infrastructures ; les liens économiques ; les modèles de réglementation et d'utilisation des terres ; une culture et une histoire communes. Elle se définit également selon R. Florida, T. Gulden, C. Mellander (10/2007) comme une nouvelle unité économique rassemblant les talents, les capacités de production, les forces d'innovation et les marchés ; articulée sur un ensemble de villes avec leurs hinterlands de banlieues. Elle est assimilable à une *parallèle macrostructure*, exécutant les mêmes fonctions que les grandes cités du passé, jouant sur l'échelle mondiale le même rôle que la métropole sur une échelle nationale. Cette notion, largement acceptée au XXI^e siècle trouve l'une de ses origines dans le débat de l'été 1932 (Robert E. Lang, Arthur C. Nelson, 2009) opposant (déjà !) les tenants du régionalisme et ceux de la métropolisation appréhendée comme la dynamique urbaine du XX^e s. (*in* C. Ross, 2009). J. Gottmann avec Mégaloopolis compléta l'analyse du « *régionalisme métropolitain* » telle qu'elle fut formalisée, un an après ce débat, par R.D. McKensie (1933). Bientôt vingt ans après la diffusion et l'acceptation mondiale de la notion, la NACo (Assemblée des départements, 2017) propose de créer deux nouvelles MR, *Central Plains* et *Mid-Atlantic* (figure 25) par *fragmentation* de celles des *Great Lakes* et du *Northeast*.

FIGURE 25-CARTE. APPREHENSION PAR LA NACO DES MEGA-REGIONS AUX ETATS-UNIS (WWW.NACO.ORG 2017).



Cette approche de l'architecture spatiale du nord Amérique permet d'observer quantitativement (annexes A3.3) l'importance des méga-régions historiques sur une toile de fond d'ordre Géo [Politique. Economique] de recherche d'une existence-reconnaissance mondiale de chacune d'elle.

Les éléments de définition d'A. Heitz (12&13/09/2013) soulignent le critère spatial, la diversité morphologique, l'appui sur une ou plusieurs métropoles avec leurs réseaux de pôles ou de centralités. La diversité des approches de définition renseigne sur la prégnance de la polarisation spatiale ; l'intensité des efforts intellectuels pour définir un cadre à ce nouvel objet. Cette expression de la polarisation représente un nouveau champ d'expression de l'action du Politique. Depuis J. Gottmann (1961) la liste de propositions méthodologiques pour appréhender la MR est longue. Un historien spécialisé pourrait analyser Scott (2001); Lang and Dhavale (2005); RPA (2006) et P. Hall, K. Pain (2006); en 2007, Yusuf, le cabinet PricewaterhouseCoopers ; sans oublier des approches sectorielles notamment sur les flux de marchandises et le rôle des activités associées dans le captage des flux internationaux ainsi que dans leurs externalités négatives avec C. L. Ross et M. Woo (2009), ou celle de J. Gifford et alii (2011) proposée par A. Heitz (2013).

Ces références à la littérature formalisent un réel construit, un fait porteur d'unité de mesure spatiale mondiale sur base économique, comprise dans une acception élargie intégrant les fonctions supérieures de commandement et d'organisation, les entités du savoir, la culture, avec une définition autour de centralité(s) et avec elles. Les enjeux à cette échelle sont alors ceux du rassemblement des territoires constitutifs et de leurs forces (politique, économique, connaissance, culture), de celui de leur gouvernance, pour *in fine* renforcer mondialement

l'existence d'une *nouvelle unité économique*, de vie, par des actions permanentes d'optimisation continue des fonctionnements complétées par celles de l'innovation, contributrices de l'amélioration de l'attractivité.

Ces grands ensembles, avec la notion de MR élevée au rang de référence conceptuelle mondiale (annexes A7, comparatifs de notoriété), sont appréhendés, analysés sous l'angle Géo [Politique. Economique] par rapport à une identification des principaux compétiteurs. L'Asie et l'Europe, sont présentées comme des *zones intégrées* abordées comme la *nouvelle unité concurrentielle*. La MR est proposée comme une *nouvelle unité géographique en émergence*, base de politiques et d'investissements publics et privés. L'*unité géographique* associée aux MR sort cette notion des références classiques de la géographie physique, de celle de l'unité statistique des économètres ou des structures territoriales de l'organisation publique. Elle oriente vers la régulation de forces centrifuges, vers l'articulation de coopérations interterritoriales, champs d'expressions d'enjeux et de pouvoirs, pour former de grands ensembles tenants ou appelés à tenir un rôle significatif sur l'échelle mondiale, par une concentration de marchés et de lieux de pouvoirs. Les caractéristiques de « *territoire étendu* », « *d'unité concurrentielle sur le marché mondial* » sont retenues en 2015 par L. Dablanc, D. Guerrero, L. Proulhac et J-P. Rodrigue (*in* L. Dablanc, A. Frémont) pour appréhender la définition de méga-région, soulignant ainsi la dimension géoéconomique attachée à la notion. Nous marquons cependant une réserve sur l'hypothèse d'une adéquation entre cette notion et les aires urbaines françaises appréhendées comme constituant « *ensemble une vaste méga-région*. » Les deux axes de la Seine, et du Rhône, connectant l'hexagone à la mer, aux espaces d'échanges ; les cultures du commerce international de leurs territoires respectifs ; l'architecture spatiale des deux vallées, associée pour l'une à une ville-monde, pour l'autre à deux métropoles régionales, paraissent éligibles à une appréhension de méga-région.

La proposition de T. Banerjee (2009), concernant les formes et classification des MR américaines, les positionne dans 4 secteurs définis par l'intersection (*two conceptual axes*) de l'axe vertical *Mosaic* versus *Network*, et de celui horizontal : *Galaxy* versus *Corridor*. Les références verticales *Mosaic* et *Network* pouvant être confondues, les quatre secteurs sont ainsi réduits à 2, avec comme unité de mesure sur l'axe (y) *Mosaic-Network* celle du *Number of Metropolitan Areas* qualifié par les critères *Percentage Urbanized* et *Density* pour représenter l'intensité des réseaux de villes. L'unité de mesure de l'axe (x) horizontal *Galaxy-Corridor* pourrait être le nombre de corridor. Le développement de cette approche, en s'appuyant sur les expertises des agences d'urbanisme et la méthode CQGRD⁵² (annexe A4.1), permettrait de tenter une approche de positionnement de PSN par rapport aux autres ensembles économiques européens. A simple valeur d'illustration, la vallée PSN peut être définie par 1 corridor et 4 aires métropolitaines (Paris inclus) ; *Rhein Maas Schelde Delta* peut être défini par

⁵² Center for Quality Growth and Regional Development.

au moins 2 corridors (Rotterdam/Venlo ; Anvers/Liège) et les aires métropolitaines du BENELUX et de celles d'une partie ouest de l'Allemagne. La dimension utilitariste de cette approche est positionnée dans la présentation du projet global de développement-aménagement de la Vallée auprès de la Commission.

L'extrait (Annexe A8.1) du texte d'Y. Hagler (2009) retraçant la genèse de l'identification des MR américaines, positionnant l'influence de J. Gottmann, ainsi que la méthodologie de RPA, par l'un de ses membres, présente plusieurs intérêts. Tout d'abord il établit une filiation avec les travaux européens. Ensuite, il positionne le concept de la MR, comme une réponse aux *Super Cities*, européennes et asiatiques. Troisièmement, la référence à *Super Cities* relie l'espace au territoire. Enfin, cette réponse est positionnée, dès l'origine, dans les champs stratégiques de la géo-économie. Les *Super Cities* sont appréhendées comme les *unités concurrentielles de l'économie globale*. L'intensité de cette polarisation spatiale, donnant naissance à des ensembles d'échelle inédite, était pressentie par J. Gottmann et F. Braudel. Les faits viennent appuyer leurs thèses, la généralisation du mouvement de structuration de l'espace, observable au XXI^e siècle, solidifie leurs approches. L'idée précède le fait. « *Rien de plus pratique qu'une théorie* » dit-on.

En 2010, soit un demi-siècle après les analyses de J. Gottmann, l'Unité de transport de l'Université du *Delaware*, produit une analyse historique des développements de *BosWash*, formalise sept recommandations, dont la septième souligne la complexité de la gouvernance à cette échelle (annexes : A8.2 ; A8.3). S. McNeil, M. Oswald et D. Ames relèvent une inflation d'enchevêtrements d'entités ayant à intervenir sur les mêmes sujets et établissent ainsi le lien entre les interdépendances territoriales et la question de la gouvernance appréhendée comme la principale difficulté de l'organisation de cette unité spatiale. Dans ses lignes conclusives T. Banerjee (2009) positionne cette question comme un enjeu (*imperatives are implemented remains a governance challenge*) d'une importance telle que sa résolution repose sur des arrangements institutionnels innovants (*and calls for innovations in institutional arrangements.*) Cette question, est l'un des thèmes clés des conférences de la NACo₂₀₁₇. La session de 02/2017 intitulée *Understanding the role of mega-region in economic development and transportation*, met l'accent sur les thèmes : transport ; fret ; développement économique ; corridor ; nouvelles technologies du transport routier de fret (véhicules : connectés, autonomes). Celui de la gouvernance est positionné comme la première étape de la rubrique *Implementing mega-regions*. La session de 03/2017 intitulée *The emergence of mega-regions and the connection to local economies* : accentue les mêmes thèmes ; fait apparaître infrastructure et environnement ; reprend la priorité de la gouvernance, en précisant la nécessité de rechercher *l'amélioration de la collaboration régionale* ; présente la MR *Northern California* comme un cas d'étude. Le besoin d'une coordination à cette échelle est synthétisé dans le slogan de l'une des conférences : *Think globally, Coordinate regionally, and Act locally*.

Le message de la gouvernance est repris sans ambiguïté (*NACo Calls for Stronger Intergovernmental Partnerships*) le 25/07/2019 par M. Chase (NACo Executive Director). Il pose la recherche d'une gouvernance de rassemblement comme un impératif (*we must pursue*), s'imposant aux autorités politiques (*governments*), ouverts aux acteurs de la société civile (*including with our colleagues in the private, nonprofit, academic and philanthropic sectors.*)

Parmi l'ensemble des questions⁵³ soulevées par cette nouvelle unité géographique, et dans le fil du raisonnement démonstratif, l'accent est positionné sur la question de leur gouvernance. Deux illustrations montrent tant la persistance de la complexité de la question pour la première qu'une voie à explorer pouvant servir de référence, pour la seconde.

Celle proposée par S. McNeil, M. Oswald et D. Ames (2010) illustre les difficultés de la gouvernance, à l'échelle mégalopolitaine de BosWash, dont les défaillances complexifient les stratégies de développement des positionnements territoriaux, d'acteurs aux intérêts souvent divergents. Cette défaillance est concrètement analysée par R. Ratti et M. Schuller (2013) selon une terminologie de référence, *bien établie*, comme génératrice d'un ensemble de coûts (*non-coopération, infrastructures parallèles juxtaposées, absence de réalisation d'économies d'échelles, accords manqués ou retardés, programmation adverse, droits de veto des niveaux institutionnels supérieurs*). La dynamique du développement et l'aménagement du « territoire BosWash » devant être guidés par la formalisation d'une approche globale permettant une planification (annexes A8.2 et 3.)

La seconde, trouve sa genèse, au lendemain de la 2^e guerre mondiale, dans une initiative d'acteurs économiques toujours représentée en 2017 dans les instances dirigeantes. Cette forme de gouvernance (annexe A3.3/4) rassemble les territoires de neuf comtés représentant une population supérieure à huit millions d'habitants, unis par les enjeux : du développement économique et de la qualité de la vie ; ceux de leur promotion sur les échelles nationale et internationale. Cette gouvernance à format organisationnel léger, est articulée en 2017 sur sept collaborateurs permanents (six en 2012), avec un conseil d'administration représentatif de l'ensemble des acteurs publics et privés. La ventilation sectorielle de ses membres fait ressortir (comme en 2012) trois forces majeures, trois familles d'acteurs numériquement équilibrées, pour animer, orienter le développement économique : ceux des territoires, ceux de l'économie, ceux de la connaissance. Ce conseil d'administration s'appuie sur une quinzaine de conseillers scientifiques pour orienter les thèmes des recherches, études et analyses économiques. En coopérations avec d'autres agences, il affirme sa vocation, portée par une présentation inchangée (mot pour mot) depuis 2012. L'inscription visible de cet Institut dans l'affirmation de sa présence au Monde ; dans les mouvements de polarisation spatiale (*Northern California megaregion*) ; dans leur participation aux grands enjeux (enfance, pauvreté, environnement,

⁵³ Dont : acceptabilité politique du rôle et de la place de ces ensembles dans les économies nationales, financements.

santé, éducation) contribuent à renforcer solidité et notoriété. Cette seconde illustration présente l'utilité de la valeur du fait construit. Premièrement, par la force, la puissance d'une dynamique de rassemblement d'acteurs, publics et privés, unis par le développement économique et celui des connaissances. Ensuite, une présence ouverte au Monde par une visibilité, un affichage clair, reposant essentiellement sur un site numérique, une stratégie d'accessibilité à des contenus de qualité, avec une équipe légère de permanents. Enfin une projection sur du temps long, véhiculant une image de stabilité, de constance, de pérennité, *in fine* de crédibilité et d'attractivité.

Ces deux illustrations, l'une positionnée *post* 2nd guerre mondiale, l'autre sur les années 1960, partageant la même conscience des mouvements du temps qui vient, permettent d'observer avec le recul de plus d'un demi-siècle, que les mêmes ingrédients (conscience, lucidité) ne sont pas suffisants pour assurer la résolution de complexités. L'une (la 2^{nde}) est observable avec un positionnement de référence. L'autre (la 1^{ère}) émet, de l'intérieur, de sévères critiques argumentées. En accordant, par hypothèse, la même intensité de la volonté politique aux autorités et dirigeants de ces deux illustrations, quel est (ou quels sont) l'ingrédient différenciateur qui permet au XXI^e siècle de prendre l'une comme une référence de complexités insolubles et l'autre comme celle d'un possible.

Les principaux traits de la 2nd illustration (rassemblement, économie, connaissances, visibilité mondiale, projection dans le temps long) sont synthétisés par trois ingrédients majeurs : le rassemblement ; des coopérations ; une « *virtualisation territoriale* ».

- Le rassemblement d'énergies, dans tous les champs d'activités, initialisé par celles de l'économie, composant avec la diversité des intentionnalités.
- Des coopérations de l'ensemble des expressions des énergies sur des projets qui servent le Tout, l'ensemble. Approche qui présuppose l'existence d'un intentionnel affirmé, d'une volonté. Des coopérations animées par le concret d'une gouvernance accompagnée par une entité légère pour définir et suivre les orientations stratégiques, leurs déclinaisons en projets.
- Enfin, une « *virtualisation territoriale* » pour traduire le découplage entre une gouvernance de rassemblement orientée vers des actions intégrant le temps long et celui de la création d'une institution dédiée pour orienter le concret de la dynamique d'un nouvel assemblage territorial. La genèse et l'antériorité de la gouvernance de *Bay Area*, ne sont pas élevées au statut de modèle, sont cependant appréhendables comme un solide point de repère capitalisant plus d'un demi-siècle de pratiques, de production d'un territoire d'échelle supérieure à celle de la ville.

L'antériorité de *Bay Area*, le diagnostic de S. McNeil, M. Oswald et D. Ames (2010), l'analyse de T. Banerjee (2009) incitant à la recherche de gouvernance innovante, l'orientation

de la NACo (2017, 2019) vers des coopérations interterritoriales, posent la question de l'institutionnalisation d'un instrument de structure (organisation politico-administrative), d'un cadre, de ses modalités de fonctionnement (géopolitique locale) pour solidifier cette émergence d'échelle inédite, pour organiser et faciliter la structuration de l'ensemble. Cette question accompagne la dynamique et le rythme mondial des grands ensembles économiques, la transformation du schéma des MR nord américaines vers une réalité. Elle accompagne également la construction de PSN structuré à partir de la ville-monde, du corridor naturel de circulation de la Seine, des métropoles et villes sur Seine ou de proximité, de ses ouvertures maritimes vers les échanges.

La vivacité de la notion de MR s'apprécie également par les manifestations de son existence numérique. Les explorations de celles des MR américaines apportent des éclairages (annexe A3.3.) En premier chef, aucune d'entre elles : ne possède un site officiel ; n'édite de lettre numérique ; très peu offre la possibilité de télécharger un descriptif. En revanche toutes sont présentes et décrites sur les sites de la RPA, de Wikipédia (EN) effectuant des révisions de descriptifs. Ce suivi des présentations est interprétable comme une confirmation de la ligne d'horizon (2050) visant à faire émerger des ensembles et conséquemment l'acceptation d'un changement d'échelle spatiale. Au-delà d'une présentation générale de chacune d'elle (histoire, métropoles, villes, chiffres clés) elles partagent des thématiques génériques : celle des transports (tout mode) ; souvent celle du nombre d'établissements d'enseignement supérieur et de recherche ; celle encore concernant la nature, l'environnement ; celle de l'attractivité.

Nous synthétisons les enseignements des explorations de la référence mondiale de méga-région, de sa signification, de sa présence et vitalité en 2019 par les caractéristiques suivantes :

- La dynamique originelle (RPA, 2006) est inscrite dans la recherche d'un positionnement temporel (vers 2050) et géoéconomique mondial de ces ensembles.
- La maturité des mouvements de métropolisation et de spatialisation conduit à l'identification d'une quarantaine-cinquantaine de grands ensembles mondiaux.
- La jeunesse applicative des MR, ne permet pas de qualifier de certain le mouvement qu'elles représentent. La vitalité de la notion, le nombre de grands ensembles, permettent cependant de les appréhender comme une caractéristique de l'occupation de l'espace humanisé du XXI^e siècle, formant une « *configuration* » autorisant « *une approximation acceptable des probabilités* » selon l'approche⁵⁴ d'A. Orléan (2010).
- Bien que les MR nord américaines ne possèdent pas d'existence juridique formelle, elles servent de référence à une association (NACo) en charge de l'aménagement du territoire américain notamment pour ses infrastructures (sens large).

⁵⁴ Communication positionnée au lendemain de la crise mondiale de 2008, établissant notamment un rapprochement entre les approches de F. Knight et J. M. Keynes concernant les notions de risque et d'incertitude en économie.

- La question de la gouvernance, appréciée comme une incontournable question difficile, est abordée par des incitations officielles vers des coopérations interterritoriales entre les gouvernements de l'échelle infra fédérale.
- Les MR disposent de villes référencées (annexe A3.3) dans le classement GaWC₂₀₁₆ avec une présence dans la catégorie supérieure Alpha : du *Northeast* (New-York, A++), de la *Southern California* (Los Angeles, A), de la *Northern California* (San Francisco, A-).
- Leur existence, positionnée vers la mi-XXI^e siècle, est principalement supportée par la visibilité numérique de leurs descriptifs proposés par l'encyclopédie Wikipedia (EN) qui effectue des révisions périodiques (annexes A3.2/4, A3.3/3).

2.2 -LES REPRESENTATIONS SPATIALES DES GRANDS ENSEMBLES ECONOMIQUES MONDIAUX EUROPEENS.

L'organisation spatiale de l'Europe est présentée à partir de trois sources. Celle académique représentée par R. Brunet (2002) et G Baudelle (2002). Celle d'une représentation satellitaire (2014). Enfin par notre appréhension du positionnement de PSN.

2.2.1-LES REPRESENTATIONS DE BRUNET, DE BAUELLE ET LE « Z » EUROPEEN.

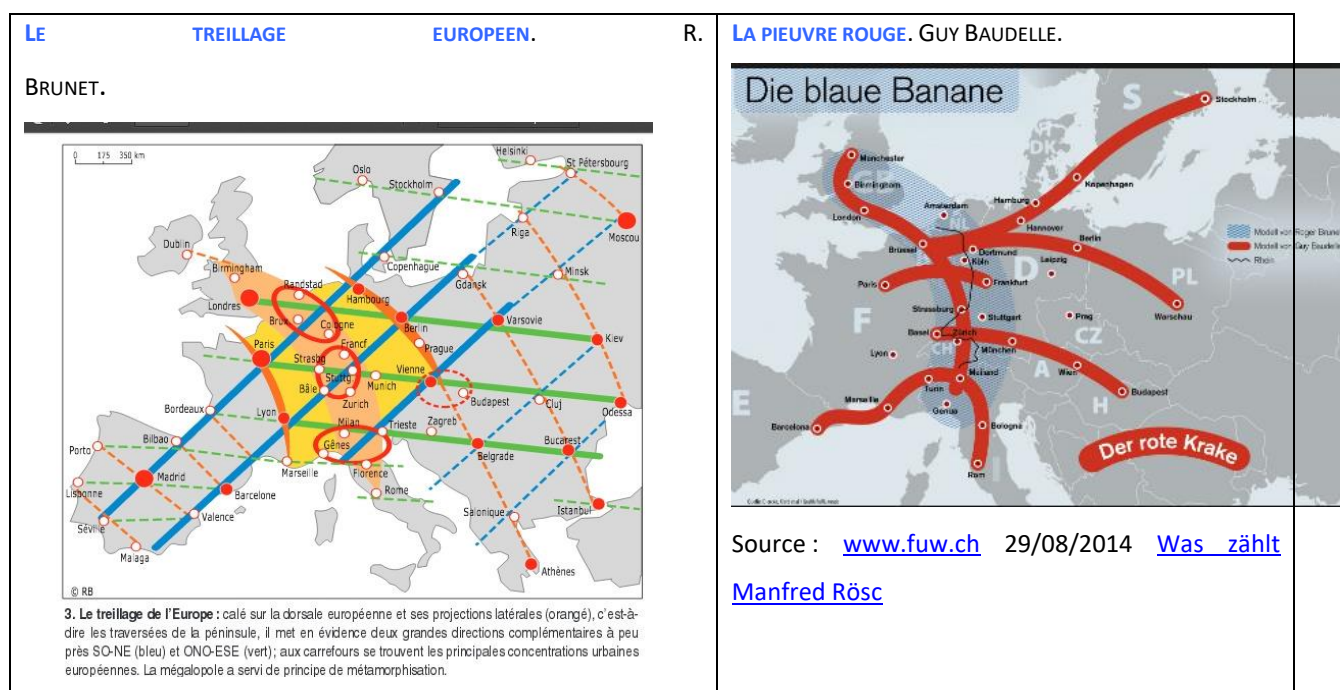
Ces deux approches (figure 26) conceptuelles, de grande complémentarité, font apparaître pour l'une les lignes de force de l'organisation de l'espace européen, pour l'autre les grands couloirs de circulation ou « eurocorridors » (S. Rosière, 2002). « *Le treillage de l'Europe* », regard analytique identifiant des régularités, s'appuie sur les évolutions de mouvements historiques ayant structuré l'espace sur des sortes de macro-déterminants spatiaux (espacement entre villes) dessinant une toile logique de losanges, centrée sur 3 pôles économiques. « *La pieuvre rouge* », est une représentation selon les grands chemins, les grands couloirs de circulation empruntés par les flux d'échanges, s'appuie sur l'observation du physique des flux. L'une et l'autre décrivent le réel de l'espace européen. L'une et l'autre sont superposables sur le schéma européen des corridors ferroviaires (troisième partie).

Le *Ring*⁵⁵ de R. Brunet retient l'attention. Cœur économique spatial de l'espace européen accompagné, dans ses développements ou évolutions, par des cœurs contributifs de sa solidité. Pour échanger, il convient d'être *a minima* deux. Les « *Lignes de force de l'espace européen* » (2002) apportent une vision spatiale dans laquelle la polarisation spatiale européenne, le pôle économique central européen apparaît très clairement dans l'espace nommé *Ring*. La centralité européenne est analysée comme un modèle géographique plus que comme une loi : « *Elle est aussi l'expression d'une loi, ou du moins d'un modèle géographique classique, ...* » Réserve exprimée par R. Brunet par son usage du « *ou du moins* » qui vient atténuer le sens de loi, la force de ce mot. Réserve, retrouvée quelques lignes plus loin par : « *Il*

⁵⁵ Ellipse formée de : Rastatt, Cologne, Francfort, Stuttgart, Zurich, Bâle, Paris, Londres, avec en son centre : Bruxelles, Luxembourg et Strasbourg.

se trouve que l'on peut apercevoir des tendances en ce sens, ... » ; et ; « Ce treillage de base, même s'il n'est que tendanciel, ... » Cette expression d'une différence dans la référence au mot loi n'atténue pas l'observation du treillage « même mieux dessiné qu'on aurait pu s'y attendre, montrant des axes séparés par des intervalles forts réguliers » ; ni celle du lien entre « ; l'organisation des territoires par les sociétés humaines » et « des figures particulières. » Les avancées scientifiques et technologiques illustrées par des représentations satellitaires consolident les différentes approches d'identification des grands ensembles européens mondiaux ou des MR européennes en référence à cette notion mondialement acceptée.

FIGURE 26-SCHEMAS.DEUX REPRESENTATIONS CONCEPTUELLES DE LA STRUCTURATION DE L'ESPACE EUROPEEN.



La photographie satellite (figure 27) fait apparaître non pas une *banane*, mais plutôt le dessin d'un « Z » formé sur les principaux pôles européens de vie et d'activités. Il part à l'horizontal de Londres, passe par le *Rheine Maas Schelde Delta* (ou Delta d'Or) et les cœurs germaniques, poursuit en oblique Ouest-Sud-Ouest en descendant par le sillon rhodanien, repartant à l'horizontal vers l'ensemble du nord italien. Cette observation *d'en haut* ne faisant pas apparaître les réseaux de communication entre les polarisations spatiales, permet d'apprécier la pertinence du projet de développement de la Vallée pour affirmer son positionnement européen. L'identification, la localisation, la visibilité numérique (annexe A3.2/4) de ces ensembles européens illustrent les regards de J. Lévy (2011) sur la « *course de vitesse* », sur l'interpellation à l'endroit des espaces « *plus petits que le Monde* » ; apportent un éclairage concret aux représentations de R. Brunet et de G. Baudelle.

FIGURE 27- PHOTOGRAPHIE. « L'EUROPE DES LUMIERES » (LE FIGARO, 2014, NASA CREDIT). OU LE « Z » EUROPEEN DE LA REPRESENTATION SATELLITAIRE DES FOYERS ECONOMIQUES EUROPEENS.



Source : <http://www.lefigaro.fr/medias/2014/10/06/PHO07b5d5d4-508f-11e4-9c78-714bf920bbe7-805x453.jpg>

« L'EUROPE DES LUMIERES. Sans ces nouvelles technologies de prises de vues infrarouges, développées par l'institut Suomi National Polar-Orbiting Partnership et diffusées par la Nasa, cette saisissante carte nocturne de l'Europe n'aurait jamais vu le jour... A la fois sans surprise majeure et pourtant fascinant, cet instantané montre comme jamais l'incroyable étendue de l'activité de notre continent. Un simple coup d'œil suffit pour replacer Madrid, Paris, Londres, Berlin, Turin ou Milan. Des villes qui, désormais, ne dorment plus jamais. Reflets de l'activité économique, de l'énergie utilisée et de la densité des populations urbaines, ces lumières scintillantes disent tout de la vitalité des territoires et de l'accroissement incessant de l'espace bâti.photo : NASA Crédit »

L'annexe A3.2/2 présente celle de R. Florida, T. Gulden, C. Mellander (2007) ainsi que celle de P. Hall et de K. Pain (2006). Ces deux approches sont rapprochées géographiquement (identification des MR européennes) et socio-économiquement (approximation du poids de chacune d'elle) de celle de R. Brunet . Elles permettent d'établir un comparatif pour apprécier l'existence ou pas d'écarts, et surtout *in fine* le positionnement macro socio-économique de PSN par rapport à ces pôles économiques européens. L'annexe A3.2/3 présente une identification des méga-régions européennes, toujours d'actualité, reprise par l'Institut de Barcelone spécialisé sur les études régionales et métropolitaines (2016, IERMB⁵⁶) à laquelle les agences d'urbanisme de la Vallée se réfèrent (2017). Cette identification est complétée par les schémas (2006, 2007) de P. Taylor et K. Pain, sur l'emprise spatiale des principales MR

⁵⁶ Institut d'Etudes Régionales et Métropolitaines de Barcelone.

européennes appréciée par les réseaux de connexion utilisés quotidiennement par les « utilisateurs » professionnels (services professionnels, conseil, publicité, finance, créatif, etc.)

2.2.2 -APPROCHES D'IDENTIFICATION DES ENSEMBLES ECONOMIQUES EUROPEENS MAJEURS.

Elles s'articulent sur trois étapes dont le détail de la démarche d'identification et de quantification, de PSN et de sa place, est présenté dans les tableaux de l'annexe A3.2/2.

- Rapprochement de 3 appréhensions géographiques des pôles économiques européens. Celle de 2002 de la mégapole de R. Brunet (*treillage de l'Europe*). Celle de 2007 de R. Florida, T. Gulden et C. Mellander. La dernière de 2006 est celle de P. Hall et K. Pain. Ces trois sources présentant la même approche globale des pôles économiques européens majeurs, font apparaître des variations de définition spatiale en dépendance du temps et de l'appréhension des observateurs (R. Brunet : France. R. Florida : USA. P. Hall : Grande Bretagne). La mégapole de R. Brunet est centrée sur les trois pôles historiques européens. R. Florida, T. Gulden et C. Mellander n'intègrent pas initialement le Grand Dublin. P. Hall et K. Pain présentent le détail européen le plus approfondi. La base géographique de R. Brunet est la base retenue sur critère de pertinence géographique pour PSN (proximité avec la mégapole, positionnement concurrentiel, potentiel de coopérations).
- La deuxième est la quantification par les unités macro-économique du PIB et de la population des ensembles retenus, ainsi que de leurs constituants territoriaux, à partir d'Eurostat 2014 complété de diverses sources statistiques.
- La dernière étape apprécie le positionnement de PSN par rapport aux pôles européens identifiés (base R. Brunet).

Cette appréciation en 2017, des trois ensembles économiques majeurs du « *treillage de l'Europe* » de R. Brunet renforce et sa thèse et sa représentation offrant un hybride alliant abstrait et concret. Les figures 28, 29 ci-dessous, solidifient par le réel économique les différentes approches.

Selon le schéma de R. Brunet, les trois ensembles majeurs, historiques (nord, centre, sud) constitutifs de la mégapole européenne, portent pour environ 38% du PIB européen et 24% de la population. Ces ordres de grandeur, permettent d'appréhender PSN comme l'un des cœurs économiques de l'Union. L'appréciation du positionnement, selon ces grandeurs, de l'espace économique étendu PSN au sein de la mégapole européenne est confirmée par le tableau comparatif ci-dessous. Il fait apparaître le PIB de PSN de l'ordre de 14% et la population pour environ 9,33%.

FIGURE 28-TABLEAU. UNE MEGALOPOLE DE MACRO EQUILIBRES.

ESPACES ECONOMIQUES ETENDUS EUROPEENS	PIB-2014 ~Milliard EUR	POPULATION ~ Million habitants	ENSEMBLES ECONOMIQUES
Espaces économiques étendus de la mégalopole			
▪Randstad Holland. ▪Central Belgium ▪Nord-Pas de Calais	772	22,189	▪Mer du Nord (Rheine Maas Schelde Delta).
▪Rhine-Ruhr	598	25,375	▪Centre européen terrestre
▪Rhine-Main ▪Northern Switzerland	871	18,097	
▪North Italia	887	27,734	▪Sud de la mégalopole.
Espace économique étendu organisé			
▪Grande Région Saar-Lor-Lux	370 ₂₀₁₆	11,500	www.granderegion.net/
Espace économique étendu en émergence			
▪Paris-Seine-Normandie : (Périmètre. Décret 2013)	571	11,000	▪Manche-Atlantique
Jean-Yves Péroudou. Cf. calculs en annexe A3.2/2			

FIGURE 29-TABLEAU. POSITIONNEMENT DE PARIS-SEINE-NORMANDIE PAR RAPPORT A L'APPROCHE COMPAREE.

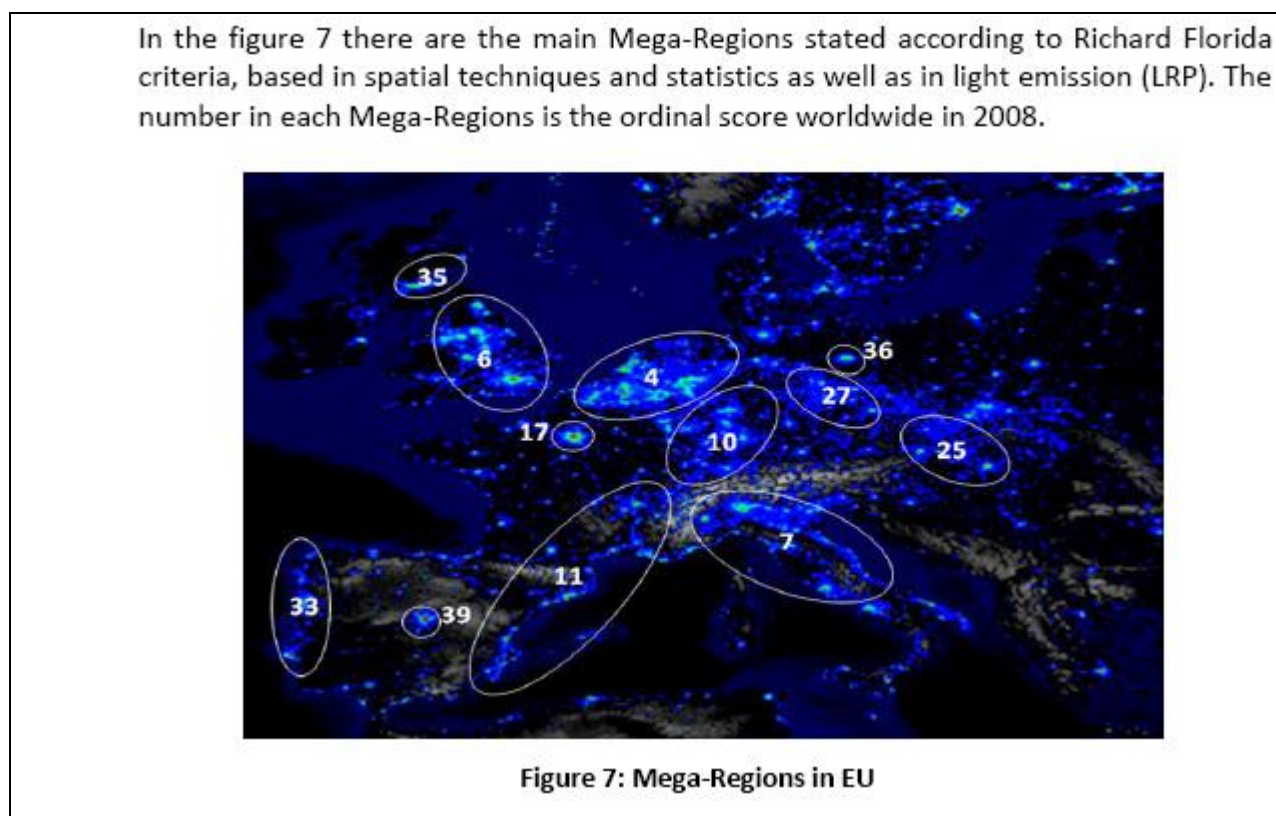
PIB EU-27) ₂₀₁₄						
100% Mrds€		11 746		11 746		11 746
Population ₂₀₁₆			516		516	
100% Ml. Hab.						516
APPROCHES		BRUNET (POLYGONE)		HALL (A)		FLORIDA (B)
► Mégalopole		4 417	122,518	3 734	110	4 131
%		37,60%	23,72%	31,79%	21,53%	35,16%
Ordres de grandeur		~ 38%	~ 24%	~ 32%	~ 22%	35%
Paris-Seine-Normandie						
PIB ₂₀₁₆ 100%	571	► Poids de PSN dans la	12,92% ~13%	15,29% ~15%	13,82% ~14%	
Pop. ₂₀₁₆ 100%	11	Mégalopole	08,97% ~9%	10,00% ~10%		09,36% ~9%
Jean-Yves Péroudou Cf. calculs en annexe A3.2/2						

L'approche empirique macro-économique des tableaux précédents montre que l'espace et les territoires du nord-ouest Europe selon l'approche de R. Brunet ne forment qu'un seul et même espace économique, caractérisé par une grande richesse polycentrique de villes de rang mondial ou global (16 villes européennes de catégorie Alpha, annexe A3.2/1), concentration unique sur terre dans un espace géographique aussi réduit. Un autre enseignement de cette approche macro-économique est la comparabilité de ces ensembles et de leurs territoires constitutifs. Des écarts sont certes observables, ils sont cependant à positionner au regard de l'échelle. Enfin le dernier enseignement met en avant l'importance des angles d'analyse Géo [Politique. Economique] comme illustrés par les *Carnets graphiques* (C. Emlinger, G. Santoni, in

Bensidoun I., Couppey-Soubeyran J., CEPII, 04/2018) appréciant le lien entre géographie et économie comme : « ..., un déterminant fondamental de l'architecture productive, ... »

S'interroger sur l'existence, au sein de l'espace européen, d'un ou plusieurs pôles économiques, c'est à la fois accepter comme mesure spatiale celle d'une unité spatiale et accepter la rugosité de l'auto-centrage de chaque espace et territoire se pensant comme le centre dont la reconnaissance est indispensable à la bonne marche, de la sienne propre, et surtout, de celle de l'espace européen. L'étude des agences d'urbanisme de la Vallée (2017), la présentation de la conférence de 11/2018 de FERRMED⁵⁷ à Bruxelles, se réfèrent (figure 30 ci-dessous) à l'approche de l'unité de mesure spatiale développée par R. Florida en 2007, articulant l'espace européen sur une douzaine de grands ensembles dont 6 sont appréciés comme majeurs.

FIGURE 30-FIGURE. REPRESENTATION PAR FERRMED DES MEGA-REGIONS EUROPEENNES (10-2018).



Les analyses spatiales, les segmentations développées dans le tableau comparatif des approches (annexe A3.2/2) apportent au minimum deux enseignements.

L'approche de P. Hall et K. Pain (2006) apparait comme une segmentation, de l'approche de R. Brunet, utile pour renforcer le sentiment d'existence d'un espace européen articulé sur

⁵⁷ Association (2004). Bruxelles. Promotion du Grand Axe Ferroviaire de marchandises Scandinavie-Rhin-Rhône-Méditerranée Occidentale A.S.B.L. www.ferrmed.com

plusieurs pièces du puzzle de la *fragmentation historique* de l'Europe autour-avec un centre comptant pour environ de 65 à 70 millions d'habitants.

Celle de R. Florida, T. Gulden, C. Mellander (2007) apparaissant comme une sorte de validation à un niveau mondial du concept de méga-région par une démonstration de son applicabilité à l'espace européen.

D'un côté une démarche analytique prenant en compte l'histoire des sociétés européennes, valorisant ses territoires constitutifs. De l'autre, une approche d'influence par la diffusion d'un modèle orientée Géo [Politique. Economie], ou autre formulation, la valeur *soft power* d'un modèle de structuration spatiale accepté depuis mondialement.

La classification (2017) proposée par J-P. Rodrigue (Aire métropolitaine. Région métropolitaine étendue ou EMR. Méga région urbaine ou MUR ou mégalozone) met en regard des formes de polarisation spatiale positionnées sur des échelles différentes ou correspondant à l'intensité d'une dynamique d'urbanisation à grande échelle associant polarisation territoriale et spatiale (figure 23, J-P. Rodrigue, 2016, « *World's largest urban region* »). Sa référence à la métropole, à son aire, à son extension renvoient à la dynamique du développement d'une échelle territoriale (polarisation territoriale) autour et à partir d'une centralité. Ce processus d'urbanisation conduit vers la mégalozone, à son tour processus initiateur de la dynamique des grands ensembles économiques mondiaux (polarisation spatiale), ou en référence à la méga-région à un agencement spatial dans laquelle l'intentionnel politique Géo [Politique. Economique] est un déterminant.

Concernant l'Europe, il est possible de faire apparaître une grande partie de l'espace européen dans l'un ou l'autre de ces ensembles, organisés par la notion de corridor, reliés par les réseaux d'infrastructures de connexions (tunnels [notamment alpins], ferroviaire [grande vitesse et RTE-T inclus], fluvial, autoroutier), par les portes maritimes, hubs aériens et nœuds régionaux. Le développement de l'inter-modalité, celui de celles numériques, intra et inter pôles économiques européens représentent le positionnement de l'Europe dans les enjeux globaux et la place de PSN dans ce positionnement.

Les trois grands ensembles historiques, solides, rassemblant sociétés et forces économiques solidifient le schéma de R. Brunet de 2002. *Mer du Nord* (maritime) et *Centre* (terrestre), compte tenu de l'étroitesse des distances du nord Ouest Europe peuvent être appréciés comme ne formant qu'une seule et même unité économique. L'exemple du coopératif binational européen du Delta d'Or (V. Lavaud-Letilleul, 2007); avec ses influences spatiales, mondiale et européenne ; associant ports, villes portuaires et continentales avec leurs bassins et marchés, reliées par le bassin rhénan et ses canaux, avec l'imprécision de ses frontières, relève plus, selon la lecture de la classification de J-P. Rodrigue, d'une catégorie MR transnationale (Belgique, Pays-Bas, Luxembourg, l'Allemagne) que de celle de corridor urbain.

Cette exploration des grands ensembles économiques mondiaux européens permet de consolider l'approche des mouvements du Monde vers la constitution d'ensembles économiques et de vie d'échelle supérieure, de rationaliser par des caractéristiques macro socio-économiques l'appréciation positionnant la place de la Vallée dans ces ensembles.

2.2.3-ENSEIGNEMENTS D'UNE CONSTRUCTION INTERTERRITORIALE TRANSFRONTALIERE : LA GRANDE REGION (GR) SAAR-LOR-LUX, OU, LA REFERENCE D'UN LABORATOIRE EUROPEEN DE COOPERATIONS AVANCEES.

Parmi les ensembles économiques étendus européens, la GR issue d'une démarche à fort intentionnel politique, pose les problématiques concrètes depuis la fin des années 1960. Cette entité est proposée comme une illustration de l'intelligence du mouvement répondant à la dynamique de la polarisation spatiale mondialement observable faisant ainsi naître un espace économique étendu articulant le Politique et l'économie et la société. Cette articulation de coopérations interterritoriales avancées entre territoires européens, a évolué d'une approche diplomatique initiale vers l'institutionnalisation de ce mode de construction. Recherchant la reconnaissance de son positionnement européen par le développement économique, elle compose avec les diversités de régimes juridiques, culturelles et linguistiques.

Le parallèle entre les dynamiques de GR et de PSN peut interpellier. Ces deux ensembles, malgré des dynamiques (originelle, temporalités de développement) différenciées, présentent des similitudes. Les expériences de l'antériorité de la construction des coopérations interterritoriales transfrontalières de la GR, offrent également la possibilité d'une extraction d'enseignements utiles à la construction de PSN. Dans les deux cas il s'agit d'un agencement de l'espace, « *d'un domaine de production spécifique* » issu « *d'un compromis social, d'une régulation* » (G. Di Méo, 2013). La production de la Vallée de la Seine est appréciée (CGDVS, rapport 2012) comme le « *plus grand défi d'aménagement du territoire [...] depuis des décennies* ». L'analyse d'E. Evrard (2017) de la « *territorialité transfrontalière en construction* » de la Grande Région est qualifiée par J-P Husson (2018) de « *belle analyse de stratégie d'aménagement.* » Dans les deux cas il s'agit de la production d'une entité par des coopérations avancées s'exprimant : au sein de l'espace européen pour Grande Région Saar-Lor-Lux ; au sein du territoire national pour PSN. Dans les deux cas des oppositions et/ou enchevêtrements de compétences sont à arbitrer dans les processus de prise de décisions. Dans les deux cas les questions de flux de marchandises (fluidité, réseaux, nœuds) et des personnes (mobilité), sont des caractéristiques fortes, identifiées comme des secteurs stratégiques. Dans les deux cas une ambition politique supérieure est affichée : celle de la recherche d'un positionnement de modèle européen pour La Grande Région (E. Evrard, 2017) ; celle d'une expression de la construction d'une *chance* (CGVDS, rapport, 2012) présupposant une acceptation des enjeux Géo [Politique. Economique] pour PSN. L'un et l'autre mobilisent par ailleurs les mêmes concepts et notions géographiques éclairant sur les évolutions de l'occupation de l'espace et des territoires par les sociétés, apportant leur pierre tant à la solidification de la construction

européenne qu'au renforcement de ses membres. Avec GR et PSN : espace et échelle ; territoires et interterritorialité ; frontière et enchevêtrement de compétences ; région et métropole ; organisation et politique ; développement économique et attractivité ; sont mobilisés pour construire et faire tenir ensemble.

Malgré leurs différences (dynamique originelle, temporalité) ces similitudes autorisent le rapprochement. Ces deux « *grands territoires* » partagent la recherche d'un positionnement d'ordre Géo [Politique. Economique] ainsi que les redoutables questions de fond (appropriation et culture commune ; volonté politique et gouvernance ; projets partagés et financements) inhérentes à toute construction basée sur la coopération pour développer un projet global. Ce rapprochement a pour objectif l'extraction d'enseignements de la construction de La Grande Région pour celle de Paris-Seine-Normandie. Trois enseignements génériques sont accentués.

Le premier est le partage d'une dynamique relevant de la géostratégie. Les deux dynamiques (annexes A3.2BIS) à l'origine de cette production d'espace et de territoires, à dominante initiale géoéconomie pour GR (Saar-Lor-Lux, sidérurgie), à dominante géopolitique pour PSN (renforcer le positionnement mondial de Paris), imbriquent économie et politique. Toutes deux expriment une géostratégie reposant sur : un diagnostic ; un certain volontarisme de positionnement face aux mouvements du Monde ; une appréhension du changement d'échelle.

Le second, issu du cheminement de la construction de GR et des évolutions européennes, met en avant le besoin d'un cadre facilitateur de la production de l'ensemble. L'instrument juridique européen du GECT⁵⁸ se développant à un rythme soutenu, a été mis à profit par la Grande Région pour développer sa personnalité morale (2010), sans nuire aux régaliens avec lesquels elle compose, et sa visibilité. L'existence d'un cadre juridique apparaît ainsi comme un élément déterminant facilitant la production de l'ensemble, l'agencement des coopérations interterritoriales. Ces territoires sont européens et frontaliers pour la Grande Région. Ils sont européens et nationaux pour Paris-Seine-Normandie. Le premier ensemble s'appuie sur un cadre facilitateur des actions de coopération. Le second, trouve à s'exprimer par le cadre du CPIER.

Enfin le schéma de gouvernance (institutionnalisation, centralisation) ainsi que la visibilité de l'ensemble sont appréhendés comme des déterminants tant du fonctionnement que de l'appropriation interne et externe d'un ensemble en construction sur du temps long. Le cheminement de la construction (annexe A3.2BIS) passant de *Saar-Lor-Lux* à *Saar-Lor-Lux+*, puis à La Grande Région est instructif pour Paris-Seine-Normandie tant sur le temps nécessaire à la maturation et à l'appropriation de la construction interterritoriale, que sur celui du rôle et de

⁵⁸ Groupement Européen de Coopération Territoriale. Succès apprécié par le nombre annuel de création : 2008 (4) ; 2009 (5) ; 2010 (7) ; 2011 (10).

l'organisation des organes institutionnels pour concrétiser des coopérations, pour produire un espace passant de coopérations sectorielles avancées à la cohérence globale d'un ensemble.

L'observation de la compression des délais à partir du début du XXI^e siècle, vient renforcer l'observation du schéma du chapitre I (figure 19). Environ cinquante ans auront été nécessaires pour passer des *prémisses de la coopération* à une *appropriation des questions transfrontalières*. Le soutien du Politique, la généralisation de l'appropriation du changement d'échelle, en une petite dizaine d'années, ont accéléré le rythme des orientations majeures. Le champ de l'action s'est dirigé depuis une *rationalisation des organes de coopération*, vers celui de *l'institutionnalisation et le développement d'une stratégie propre*. (E. Evrard, 2013, 2017)

Ce rappel des grandes périodes de la construction de La Grande Région, faisant apparaître un mouvement d'enchaînement de processus avec une réduction des périodes de temps, est également révélateur de lignes directrices. Celle concernant l'institutionnalisation des instances de gouvernance pour une meilleure coordination. Celle de la nécessité d'une gouvernance dédiée pour suivre la concrétisation des décisions prises, l'avancement des projets. La suivante est celle d'une diffusion large, au-delà des autorités, dirigeants et experts politiques et économiques, en direction des citoyens (Maison de la Grande Région, Esch-sur-Alzette, E. Evrard, 2017) afin de faciliter l'appropriation de la construction. Enfin celle de la recherche d'une visibilité interne et externe, hors « *stratégie commune de marketing territorial [n'est] pas encore à l'ordre du jour* » (E. Evrard, 2017), en utilisant les moyens numériques. La Maison de la Grande Région révèle l'importance de l'appropriation d'un projet global en un lieu pour accroître les actions de mise en réseau qui *fortifient les espaces*, pour renforcer les coopérations (15/06/2015, communiqué de presse, www.quattropole.org.)

Un réseau de villes nommé QuattroPole ! Un parallèle surgit immédiatement avec celui du réseau des départements de la Vallée (ADAS), avec Le Havre-Rouen-Paris. Ces approches (Quattropole, ADAS et Réinventer la Seine) illustrent au XXI^e s. la « *politique éphémère* » (F. Tesson, 2014) du « *réseau de villes* », promue par la Datar à la fin du précédent. Cette politique fut progressivement abandonnée au profit du « *polycentrisme maillé* » (Datar, J-L. Guigou, 2000) facilitant la réconciliation entre territoire et réseau. Elle trouve cependant selon F. Tesson une résonance positive (2006) auprès d'experts européens⁵⁹. Une Maison de Paris-Seine-Normandie (ou « *n* ») peut être considérée comme une utopie ou appréhendée comme

⁵⁹ F. Tesson (2014). Extrait : « *Il est intéressant d'observer que, vingt ans après, l'importance d'un fonctionnement réticulé des villes moyennes apparaît comme une évidence soulignée par les experts européens. Le rapport ORATE/ESPON 1.1.4 sur les SMETOS (small and medium towns) [40] fait de l'émergence de réseaux de villes moyennes complémentaires la clé du développement des interstices sous-métropolisés européens. Cette expertise intervient pourtant au moment où les réseaux de villes ont disparu depuis une grosse décennie et que leurs tentatives de recyclage, notamment dans les contrats de coopération métropolitaine, mis à l'étude en 2005, ont en grande partie échoué.* »- « Note 40 : Voir sur le site de l'UMS RIATE (<http://www.ums-riate.fr/141.php>) le rapport ainsi que l'évaluation qui m'a été confiée. »

permettant de renforcer l'appropriation de la structuration de la Vallée par ses habitants, de contribuer au développement d'une culture propre.

Deux notions d'origine allemande (*Mandatsraum. Vertragsraum*) découvertes grâce aux travaux d'E. Evrard (2013, 2017) présentent pour la construction de PSN un double intérêt. Le premier est porté par la base coopérative de ces deux notions. La notion *Mandatsraum* désigne « *l'espace sur lequel les acteurs s'accordent pour concrétiser leur stratégie de coopération.* » Celle de « *Vertragsraum* » exprime *l'espace de compétence institutionnelle des acteurs associés à la coopération.* » Le second est la définition de deux périmètres (compétence, projet) de la coopération territorialisant ainsi la stratégie coopérative définie (Région Métropolitaine Polycentrique et Transfrontalière : RMPT).

La construction interterritoriale (transfrontalière pour la GR) a ainsi pour base une stratégie (initialisée en 1971) contribuant à territorialiser l'action de partenaires institutionnels souhaitant coopérer « *sur une base institutionnelle claire et a priori non contestée* » (E. Evrard, 2013) aboutissant à la délimitation de deux espaces : le *Vertragsraum* ou l'espace institutionnel, et le *Mandatsraum* ou la construction d'un espace du mandat. Cette différence entre les deux notions, l'une peu opérationnelle, l'autre représentant l'espace des coopérations (des projets), fait apparaître une complémentarité, une interdépendance entre la dimension politique de la construction interterritoriale et le positionnement temporel des projets associés. Cette approche permet (E. Evrard, 2013) d'appréhender l'espace du mandat « *comme une borne permettant de déterminer les projets essentiels [...] et les projets de moindre importance* », comme « *bornant les priorités de l'espace* ». Ce principe architectural de l'organisation des entités de décision d'une gouvernance, permet de définir les priorités spatiales, et, de par ce fait celles de la localisation des projets pour renforcer et opérationnaliser la coopération institutionnelle. L'institutionnalisation de cette notion d'espace du mandat oriente vers un mode de coopération adaptable aux évolutions de l'approche politique de la construction interterritoriale.

Malgré leur décalage temporel, la forte similitude de ces deux dynamiques intensifiant les liens entre politique et économique pour structurer un territoire, recherchant un positionnement sur une échelle supérieure, appréhendant la visibilité de la construction comme élément de l'attractivité ; incitent à prolonger les travaux de la période maïeuticienne, par la recherche d'une reconnaissance de Paris-Seine-Normandie sur deux échelles (nationale, européenne) afin de faciliter son appréhension, de celui d'espace géographique à celui de grand « territoire » économique et de vie. Les orientations et pratiques de la construction européenne autorisent la perception d'une anticipation par l'Union, de ces mouvements en concevant et mettant en pratique des dispositifs de développement et d'aménagement aujourd'hui très majoritairement orientés vers la facilitation des coopérations interterritoriales

transfrontalières, laissant à ses membres le soin de réaliser les expressions nationales d'aménagements auxquelles elle peut cependant contribuer.

L'antériorité des expériences de la Grande Région Sarr-Lor-Lux permet de retenir cinq enseignements en convergence avec PSN.

En premier lieu, celui de la prise en compte des caractéristiques des mouvements du Monde (polarisations, imbrication : espace et territoire) donnant naissance à de grands ensembles ; du temps long associé à leur production ainsi que celui concernant un raccourcissement des délais (maturation des concepts). Le deuxième concerne les orientations politiques clés de la construction européenne (cohésion, développement économique inclusif, innovation), soutenues par des dispositifs juridiques et financiers appropriés, facilitateurs de l'appropriation des imbrications entre espace et territoires notamment pour ceux mettant en œuvre des articulations coopératives interterritoriales, transfrontalières pour la Grande Région. Le troisième reflète l'inhabituel d'une structuration spatiale multipartite à cette échelle positionnant la Grande Région comme « *un laboratoire d'idées et d'expériences* » (J-P Husson, 2018). Le suivant est celui de la recherche d'une reconnaissance d'existence obtenue par des pratiques numériques (site bilingue, référencements Wikipedia), par l'incarnation dans un lieu (Maison). Cette visibilité, de et par l'extérieur, est positionnée dans la « *construction processuelle* » pour laquelle les priorités sont accordées à l'affinage « *du projet politique* » plus qu'à la définition d'actions permettant d'accroître l'attractivité de l'ensemble (hors « *marketing territorial commun* »). Enfin, l'efficacité de ces coopérations est en lien avec l'institutionnalisation d'un dispositif de gouvernance articulant les espaces institutionnel et du mandat. Ces enseignements forment un ensemble utile pour la construction de Paris-Seine-Normandie. Ils renforcent les pertinences des dynamiques, montrent le rôle fondamental du Politique et l'importance d'une affirmation d'existence. Ils sont notamment à appréhender dans le contexte du calendrier européen.

2.3-DYNAMIQUE DES GRANDS ENSEMBLES : VITALITE DES CONCEPTS-NOTIONS ET CARACTERISTIQUES GENERALES.

Les grands ensembles asiatiques, les méga-régions nord américaines, les cœurs économiques européens permettent d'apprécier la maturité des concepts par leur vitalité. Ils révèlent l'imbrication de deux dynamiques (annexe A2.4/2). Celle de la ville (mondiale-monde) étendant son attractivité vers ses territoires de proximité (métropolisation). Celle de la formation d'ensemble d'une échelle supérieure. Cette extension de l'échelle d'une métropole polycentrique vers celle de la mégalozone, celle de grands ensembles, est liée avec le développement des connexions avec la mer. La *fabrique* de ces grands ensembles soulève nombre de questions. Elle interroge le lien entre une dynamique métropolitaine et une dynamique d'échelle supérieure pouvant s'appréhender comme une forme de régionalisation obtenue par des coopérations avancées ; le rôle du projet dans la production du territoire ; l'intentionnalité des acteurs.

2.3.1-LA VITALITE DE CONCEPTS MATURES APPREHENDEE PAR LA LITTERATURE ET LES CLASSEMENTS MONDIAUX.

Avec J. Gottmann (1952), espace, territoire et politique sont liés par une liaison, *quasi* fusionnelle, dont les cloisonnements sont dans une dynamique permanente de recherche d'équilibre entre circulation (économie, idée) et culture (iconologie). Le primat de l'économie, le couple Géo [Politique. Economie], la mondialisation, sont repris par P. Hall (1966) dans sa définition de la ville-mondiale qui est le lieu où : « *est menée une part tout à fait disproportionnée des affaires les plus importantes du monde* ». F. Braudel (1979), réaffirme le rôle de l'économie pour définir une ville-monde : « *les informations, les marchandises, les capitaux, les crédits, les hommes, les ordres, les lettres marchandes y affluent et en repartent* ». Le couple Géo [Politique. Economie] s'affirme avec la *Superville* expression de puissance d'une ville-monde ; la mondialisation apparait comme champ d'expression d'une économie du Monde s'exerçant sur une partie de l'espace terrestre. S. Sassen (1991) complète F. Braudel avec la ville-globale et réalise une insertion territoriale de l'économie globale à partir essentiellement de critères économiques, financiers (capitalisations boursières), puis de la présence de services avancés à haute valeur ajoutée⁶⁰, d'éléments fonctionnels (organisation, commandement, décision, recherche) constitutifs de l'environnement stratégique de l'économie globale.

L'économie est au cœur de ville-monde, *a minima* dans la genèse du concept. Depuis F. Braudel, les analyses se sont approfondies, les approches et critères de définition se sont élargis. Rôle historique, influence culturelle, place symbolique dans l'histoire de l'humanité, rayonnement international, qualité de la vie et de l'environnement entrent également dans la qualification de ville-mondiale aux côtés des critères de positionnement comme centres de décisions économiques.

Le nom des plus anciennes villes est inscrit dans la mémoire de l'humanité. Celle des villes de l'Italie du Nord, de la Ligue Hanséatique ; celle encore des centres urbains du Moyen Orient, de la péninsule indienne, de l'Asie, présents dans cette histoire, sont toujours vivants. D'autres noms émergent et pourraient demain modifier les hiérarchies. Malgré la grande polysémie de ville [Mondiale. Monde. Globale], la variété des descriptifs fonctionnels et quantitatifs, quelques caractères génériques permettent d'en apprécier la vitalité (annexe A4.4).

Pour S. Sassen (1991), la ville-globale ou mondiale, centre de commandement(s), résulte de la dispersion des activités industrielles, de la concentration-centralisation des fonctions de gestion et de coordination. L'éligibilité au qualificatif de mondial s'étend progressivement vers des villes du nord et du sud, dont nombre d'entre elles positionnées sur cette dynamique, développent un positionnement d'étapes et ou de relais, avec leurs réseaux et caractéristiques spécifiques d'attractivité, mettant en évidence l'importance d'une économie informelle.

⁶⁰ Pour mémoire, cf. *supra* l'analyse prémonitoire (1967) de J.-P. Lacaze reprise dans EN-2016.

Ville-monde et *Superville* apparaissent comme des notions génériques, porteuses de constituants clés : le primat de l'économie, le couple Géo [Politique. Economie] avec la notion de puissance. Elles ont guidé la réflexion sur les mouvements du Monde de la deuxième partie du XX^e siècle. La différenciation ville-mondiale, ville-globale est issue d'une segmentation analytique des notions génériques. La ville-mondiale est caractérisée par une connectivité économique étendue, élargie. La ville-globale, centre névralgique de l'économie globale, en quelque sorte un modèle réduit, est une dilatation, un surdéveloppement de la ville-mondiale. Trois idées-forces aident à différencier les villes globales comparativement à celles mondiales : le rôle grandissant des métropoles ; celui de nœud privilégié des réseaux mondiaux de décisions des flux d'échanges, de ceux de transport et de communication ; enfin celui des lieux d'implantation préférentielle des sièges sociaux et fonctions clés de services avancés. Ces éléments analytiques ne rendant que partiellement compte du rôle des villes mondiales.

Dans le développement des compétitions mondiales la ville affirme son rôle dans tous les champs d'une concurrence d'attractivité par le rôle accru du marketing (territorial, urbain). Ville, concept clé polysémique ouvrant des débats (J. Lévy et M. Lussault, 2013), faisant apparaître une difficulté de positionnement dans les dynamiques enchevêtrées de l'urbanisation et de la spatialisation. Ville appréhendée comme unité sociale territoriale par sa dimension aire urbaine dans le fil de la proposition de J. Lévy (2013) : « *Mais la ville demeure plus que jamais la partie de l'urbain où l'urbanité est la plus forte, le centre principal des aires urbaines, l'urbain par excellence.* » PSN, articulant l'expansion territoriale d'une ville-monde, avec les réseaux des villes de la Vallée, relève des deux dynamiques, celle de l'urbanisation, celle de la spatialisation.

La vitalité des concepts (ville-monde, méga-région) exprime une maturité conceptuelle, avec des variations de nuances dans les approches. Elle se manifeste également par leurs utilisations (classements) par les acteurs politiques et économiques. Par ailleurs, maturité de concepts ne signifie pas que les champs de recherches associés soient épuisés. De nouveaux concepts ou une nouvelle orientation du regard sur un champ, un nouvel angle d'analyse ou l'enrichissement de ceux existants laissent la porte ouverte à de nouveaux apports. En l'espèce, nombre d'éléments matériels, de données concrètes, chiffrées, autorisent la qualification de maturité.

L'abondance de la littérature, la disponibilité de sources documentaires de différents formats (papier, numérique, média) peut être grossièrement appréciée par les tableaux annexés (A7). Ils permettent simplement d'observer que les résultats concernant les concepts et notions articulées sur monde (ville-mondiale, ville-monde) sont supérieurs à celui de métropole. Indépendamment des caractéristiques de ville [Mondiale. Monde. Globale] issues d'une ventilation analytique, les villes deviennent des têtes de réseaux. Des réseaux d'archipels mégalopolitains mondiaux (O. Dollfus,, 1996) s'articulent sur elles avec leurs constituants de

métropoles, d'agglomérations, de villes de proximité immédiate, en étroites connexions, constitutives du mondial, du global de la ville-monde, globale. Frontières et limites pour leur développement s'entrecroisent, évoluent suivant les évolutions des réseaux (M. Vanier, 2016).

Cette maturité des concepts s'apprécie également par la généralisation des classements, sur de nombreuses thématiques, avec des angles d'analyses et finalités différenciées. Ces analyses et classements reposent sur des familles de critères, de mesures démographiques et économiques, d'activités et de connaissances, intégrant les éléments qualitatifs de la vie (culture, nature, enjeux globaux) complétant le poids Géo [Politique. Economique] de leur attractivité, celui de leur rayonnement mondial, constitutive de leurs influences. Ils influencent l'appréciation d'une attractivité, jouent un rôle d'influenceur. Ces classements et comparaisons des villes-monde ou des grandes métropoles ou mégalo-poles, malgré la diversité des finalités poursuivies ; malgré l'hétérogénéité des bases administratives des territoires ; celle de statistiques d'activités peu homogènes, apportent un éclairage sur la généralisation d'une échelle mondiale, confortent l'émergence d'une échelle supérieure à ville [Monde. Globale.] Echelle, et visibilité, construisent une appréhension du XXI^e siècle, interrogent la place tenue par la ville [Monde. Globale.]

Les mesures par des réductions, sectorielles, quantifiées, agglomérées dans une image globale : permettent d'appréhender le sens, les orientations et tendances (occupation de l'espace, des territoires ; activités) des sociétés, même de façon imparfaite ; apportent en approximations raisonnées des indications de positionnement. Les classements et comparatifs, caractéristiques de l'attrait ancestral pour la mesure de toute chose, d'une culture scientifique avancée, ne peuvent être écartés au prétexte de difficultés méthodologiques. Dans un contexte mondial instable, en recherche d'équilibres, de forte concurrence, la visibilité de la polarisation spatiale, matérialisée par une existence reconnue, devient en soi élément d'attractivité. Quelque soit leur origine, ces classements s'appuient sur des approches analytiques rigoureuses. Il est à remarquer que les comités scientifiques en charge de leur validation méthodologique sont de haute qualité, composés de personnalités scientifiques reconnues, largement issues du monde académique, provenant majoritairement du nord Amérique, de l'Europe du nord et du Japon. Cette approche d'un positionnement comparatif généralisé entre acteurs du monde, est également révélatrice de la vitesse des transformations à l'œuvre, associe finitude et démographie, acuité et gravité d'enjeux globaux, devient un outil du Politique dans son Art de gouverner les peuples.

La vitalité mondiale de cette approche de classification est illustrée par le centre GaWC étudiant les relations entre les villes mondiales (annexe A2) dans le contexte de la globalisation, étendant par la suite ses champs d'études et recherches aux méga-régions. La généralisation (annexe A2.2) et la variété des classements des acteurs de la mesure, l'étendue du spectre des approches analytiques illustrent l'intensité de l'urbanisation, l'un des mouvements du Monde.

V. Lahondère traduit cette variété par un rapprochement (09/2016) de 5 classements (annexe A2.3/2). Deux d'entre eux (figure 31), de notoriété mondiale, montrent la vitalité du mouvement. L'historique, scrute plus de 300 villes. Le second ausculte la première cinquantaine des villes mondiales et globales.

FIGURE 31-TABLEAU. CROISSANCE DES VILLES MONDIALES PAR DEUX CLASSEMENTS DE NOTORIÉTÉ.

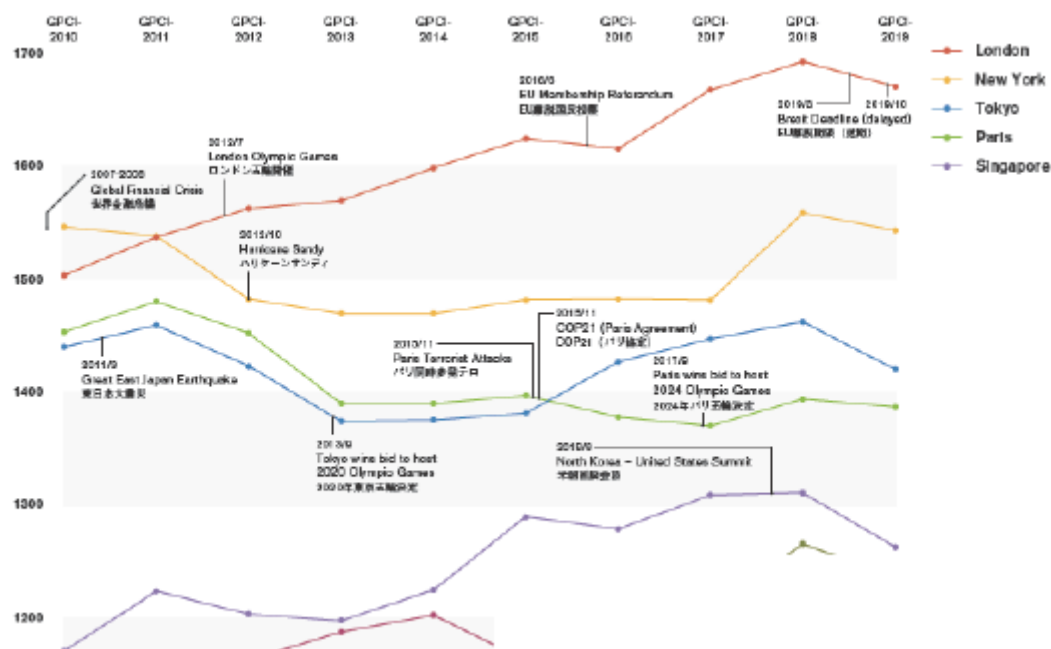
► GaWC (Globalization and World Cities, UK) – (www.lboro.ac.uk/gawc) ■ Croissance du nombre total (les 5 catégories) du nombre de villes mondiales : ● 2020 : 394 villes ● 2018 : 374 villes ● 2016 : 361 villes ● 2012 : 307 villes ● Croissance du nombre total des villes mondiales : 87 en 8 ans. ■ Croissance du nombre de villes mondiales de catégorie « ALPHA » : ● 2020 : 50 villes ● 2018 : 55 villes ● 2016 : 49 villes ● 2012 : 45 villes ● Croissance du nombre total des villes mondiales « ALPHA » : 5 en 8 ans. ■ Variation du positionnement de Paris dans la sous-catégorie « ALPHA+ » : ● 2020 : 6^{ième} rang ● 2018 : 6^{ième} rang ● 2016 : 3^{ième} rang ● 2012 : 2^{ième} rang
► MORI MEMORIAL FOUNDATION (JP) – (http://mori-m-foundation.or.jp/) ■ Croissance du nombre des premières villes mondiales : (magnétisme, attractivité, capacité à assurer leur développement par une mobilisation des ressources économiques, sociales, environnementales.) ● 2020 : 48 villes ● 2019 : 48 villes ● 2018 : 44 villes ● 2017 : 44 villes ● 2015 : 40 villes ■ Nota1. Appréciation des impacts de la Covid-19 par une enquête, en octobre et novembre 2020, auprès de 1000 habitants de chacune des 5 premières villes globales (Londres, New-York, Tokyo, Paris, Singapour). ■ Nota2. Introduction en 2020 de nouveaux critères, dont le rôle des TIC, pour apprécier le positionnement Post-Covid-19 des villes globales.

Jean-Yves Péroudou à partir des informations du GaWC et de la Mori Memorial Foundation

Le comparatif des classements 2012 à 2020 du GaWC (annexe A2.1, figure 31) fait émerger la croissance du nombre d'éléments observés, met en évidence une concentration proche de 60% sur les catégories Alpha, Béta et Gamma. Ces signaux renforcent les conclusions de H. Savitch et D. Weinstein (2013) observant une stabilité dans le classement des villes Alpha++ et Alpha+ ainsi que des « déplacements » pour les villes des catégories inférieures. Cette dynamique de déplacements est illustrée par la variation de 2020 comparativement à 2018 de la catégorie Alpha s'expliquant par le passage en catégorie « Béta+ » de 6 d'entre elles associé à l'arrivée d'une ville en catégorie « Alpha- » (annexe A2.1). Les variations entre 2012 et 2020 des catégories *High Sufficiency* (HS) et notamment *Sufficiency* absorbent la dynamique mondiale, HS jouant un rôle de pivot. La vitalité de la polarisation mondiale est identifiable par les variations des catégories supérieures. Les 50 villes Alpha du GaWC₂₀₂₀, sont à comparer aux 45 du GaWC₂₀₁₂ ; ainsi que les 48 de Mori Memorial Foundation₂₀₂₀, sont à rapprocher des 40 villes de 2015 (annexe A2.3/3, figure 31). Ces croissances du nombre des premiers attracteurs traduisent « la fragilité des dominations urbaines » (P. Claval, 1968) ; révèlent l'intensité d'une concurrence d'attractivité, accroissent les possibilités de choix des humains (effets d'agglomération) et des investisseurs. Le classement 2020 de Mori Memorial Foundation (GPCI-

2020), renforce les approches analytiques concernant la stabilité des acteurs mondiaux de tête, leur rang ; tout en faisant apparaître une croissance de l'écart par rapport aux premiers.

FIGURE 32-TABLEAU. FLUCTUATIONS DES CLASSEMENTS DU GPCI SUR 10 ANS (MORI FOUNDATION 2019).



Dans leur seconde conclusion H. Savitch et D. Weinstein constatent la dépendance du rang des villes mondiales de leurs caractéristiques Géo [Politique. Economique] en ce sens qu'il est rattaché à « *la puissance des Etats-nations* » ainsi qu'à celui de la « *vitalité économique des régions* » d'appartenance.

Les variations du classement de Paris au sein de la catégorie « Alpha+ » (GaWC₂₀₂₀: 6^e place ; GaWC₂₀₁₂ : 2^e place) font apparaître l'insuffisance de la notoriété et de l'échelle de Paris pour lui permettre de conserver sa place mondiale. Ces variations renforcent le besoin de la construction de Paris-Seine-Normandie et conséquemment la recherche de l'échelle PSN.

2.3.2-LES DYNAMIQUES DES POLARISATIONS FONT EMERGER UNE URBANISATION D'ECHELLE SUPERIEURE.

Pour F. Moriconi-Ebrard (2013) et M. Lussault (2013), au phénomène de polarisation sont associées une ou des différenciations entre lieux d'un territoire, la production d'un réseau. J-J. Bavoux et L. Chapelon (2014) définissent cette notion par le processus « *des effets d'aimantation* » produits. Polarisation spatiale s'illustre également par un changement d'échelle associé aux élargissements des concentrations : démographiques (croissance mondiale d'ordre 3 en 2020/1950⁶¹) ; urbaines (évolution du % de croissance urbaine d'~12%-

⁶¹ Sources diverses. www.alternatives-économiques.fr ; www.monde-diplomatique.fr/cartes/ ; www.politologue.com ; www.un.org/fr/

15% en 2015/1985⁶²) ; des activités et du volume des échanges (CEPII : 2017, 2018, 2019, 2020 ; carnets graphiques, 2018). Les échelles des mouvements s'élargissent. Le phénomène de la polarisation s'appréhende ainsi par celui de la concentration dont les effets produisent des différences, initialisent un développement de réseaux, sont à l'origine de changements d'échelles.

E. Levasseur, en fin XIX^e siècle, rappelé par G. Di Méo (12/2001), avait identifié le mouvement. L'attractivité des grandes agglomérations avec leurs fortes densités humaines procure aux hommes : « *plus de facilités d'existence qu'elles ne leur opposent d'obstacles* ». Fin XX^e- début XXI^e siècle, l'observation se généralise sur l'échelle mondiale. R. Brunet (2017) confirme l'approche du changement d'échelle issu des polarisations. Il entrevoit la conduite des affaires du Monde, de « *l'économie et [de] la politique internationales* », réalisée par un réseau formé des « *très grandes villes "mondiales", une dizaine peut-être, ...* » Cette échelle de la polarisation fait émerger la dimension Géo [Politique. Economique] d'appréhension de ces grands ensembles. Construits à partir de la ville (Mondiale. Monde. Globale) et de réseaux urbains « *polycentrant l'hyper centralité* », le magnétisme exercé vers les populations, les activités, les investisseurs, accroît l'échelle, *les effets d'aimantation*, initialise la formation d'espaces économiques étendus.

La polysémie de polarisation permet une déclinaison selon les priorités des problématiques à résoudre. Matérialisée par pôle, avec une genèse essentiellement économique (industrie, recherche, innovation), il peut être de : croissance ; économique ; technologique ; industriel ; de services ; culturel. Les polarités fonctionnelles portées par les pôles d'un espace polarisé donnent naissance à une nouvelle couche spatiale, reliée au territoire par les commutateurs que sont les pôles eux-mêmes. Les pôles sont alors les territoires d'un espace, identifié, articulé sur une ou plusieurs têtes de réseau, valorisant les *différences de potentiel*, quantifiable par *l'indicateur d'attractivité* de chaque unité spatiale (J.-J. Bavoux, L. Chapelon, 2014). L'intensité des polarisations, la concentration de leurs réseaux, ne justifient pas l'opposition de *réseau à territoire* (R. Brunet, 2017). « *On s'aperçoit vite que les réseaux ont des bases territoriales, mettent en liaison des lieux, constituent souvent d'autres territoires, et en tout cas ramènent au territoire.* » Ce dernier représente l'élément le plus concret pour résoudre les adaptations associées au changement d'échelle. Lieux centraux (W. Christaller, 1933), pôle (F. Perroux, 1955), le couple centralité-réseau plus que celui de centre-périphérie (N. Cattin, 2012 ; J. Lévy, 2013 ; N. Bounie, 2017) le conservant en référence aux effets d'agglomération (P. Krugman, 1991) associés à la concentration périurbaine des parcs logistiques. Les phénomènes de polarisations, s'exprimant sous les formes imbriquées de l'urbanisation et de la spatialisation, semblent se différencier par le profil des formes spatiales qu'ils génèrent. Urbanisation et monocentrique semblent s'accorder tout comme spatialisation

⁶² Sources diverses. www.ined.fr ; www.senat.fr/rap/r10-594-1 (rapport du 06/2011) ; <https://fr.statista.com>

et polycentrique (annexe A4.5) sans pour autant initialiser un mouvement de diminution de l'influence d'un centre.

La notion de « spatialisation » est absente des entrées des dictionnaires de J. Lévy-M. Lussault (2013) et de J-J. Bavoux-L. Chapelon (2014) malgré la présence de spatial(e), spatialisme, spatialité, de leurs déclinaisons (compétences, co-inter-hyper-trans : spatialité) et dérivés (analyse, valeur, configuration, structure, stratégie : spatiale) à l'exception de sa présence dans l'index de J-J. Bavoux-L. Chapelon. Ces auteurs rattachent le terme d'action (spatialiser) à un acte de représentation définissant le cadre individuel du sens d'une vie. La perception de l'intensité des phénomènes des polarisations se manifestant sur une échelle supérieure à celle de la ville incite à proposer une approche (figure 2, spatialisation) dépassant un positionnement individuel sans pour autant l'exclure.

Le processus de spatialisation à l'origine d'une spatialité incite à explorer les appréhensions de ce dernier concept, parfois appréhendé à partir de l'intensité du développement d'un centre. J. Lévy (2013) place « *le rapport centre/périphérie dans l'orbite des réseaux, plutôt que dans celui des territoires.* » N. Cattan (2012) retient la même hypothèse, localise ce rapport dans celui du « *[le] système mondial [est] affaire de réseaux et de flux* » tout en appréciant que « *l'imbrication croissante des situations de centralités et des positions périphériques rend aujourd'hui le concept centre-périphérie de moins en moins opérationnel, voire obsolète.* » N. Bounie (2017) rattache le couple centre/périphérie aux travaux de P. Krugman (1991) pour expliquer la concentration et la localisation des activités logistiques (troisième partie) dans des parcs par le concept « *d'agglomération cumulative.* » J. Lévy et N. Cattan privilégient la référence aux réseaux, N. Bounie celle des effets d'agglomération. L'imbrication généralisée de l'urbanisation et de la spatialisation, reflète l'intensité de l'échelle de la structuration spatiale mondiale. Cette finalité de positionnement des deux formes de la structuration porte une dimension affirmée Géo [Politique. Economique] (deuxième partie) telle que proposée en annexe A4.5.

Finitude du Monde et expansion démographique, renforcent les organisations spatiales et celles territoriales de type *Urbs*. Les nouveaux enjeux associés aux concentrations, orientent vers leurs interactions, interrelations, font émerger la notion de système face à l'intensité des forces centripètes des mouvements de concentration. Avec pour système, s'agissant de société, une acception plus complète que le sens d'une approche strictement physique ou mathématique ou technologique. Les villes attirent, aimantent, se transforment et transforment. Cette dynamique anime des forces également centrifuges, initialise de grands travaux d'aménagement.

Les liens, directs ou indirects via deltas et estuaires, fleuves et canaux, entre ville [Globale. Monde. Mondiale] et la mer, apparaissent comme de l'ordre de la caractéristique essentielle. Liens qui voient leur importance s'accroître avec les élargissements successifs

d'échelle des mondialisations appréhendées comme un processus historique (T. Devezas, 2009 ; C. Grataloup, 2012 ; J. Lévy, 2013) dans lequel la mer est déterminante, ainsi que le rappelle E. Philippe (2014) : « ... la mondialisation, qui n'est pas simplement une internationalisation mais l'extension à l'échelle planétaire d'enjeux auparavant limités à des régions ou à des Etats, et dont la composante maritime est essentielle. »

La caractéristique essentielle du lien avec la mer des villes [Globale. Monde. Mondiale] est illustrée par la figure 33. Elle fait apparaître, pour la seule catégorie alpha du classement GaWC, l'ordre de grandeur d'une moitié classée maritime, l'autre moitié étant en lien indirect mais intense avec la mer (annexes A3).

FIGURE 33-TABLEAU. EVOLUTION DE LA CATEGORIE ALPHA (GAWC) ET DU LIEN VILLE ↔ MER.

INTENSITE DE LA CONNEXION MER DES VILLES DE LA CATEGORIE « ALPHA » DU GAWC					
Année d'édition	Nombre total de ville mondiale de la catégorie « Alpha » [A++ / A+ / A / A-]	VILLE MARITIME		VILLE INTERIEURE	
		Maritime	Et Fluviale	Intérieure	Et Fluviale
2020	50	26	5	24	9
2018	55	30	5	25	10
2016	49	27	4	22	10
2012	45	24	3	21	7

Jean-Yves Péroudou

Ce tableau fait apparaître, sur une période courte : la croissance significative du nombre de villes positionnées mondialement, démultipliant ainsi les centres d'attraction ; une très légère supériorité numérique des villes maritimes par rapport à celles de l'intérieur, enfin l'importance du fluvial. Ce trait caractérise une ville maritime sur cinq, celle des villes de l'intérieur, à raison de plus d'un tiers. Il met également en évidence l'expression de l'ancien Premier ministre, redevenu maire du Havre, « cette réalité n'est pas un dogme mais un fait. Il y a une particularité entre Paris, Rouen et Le Havre » (www.affiches-parisiennes.com, 16/10/2020).

La variation du nombre de ville maritime ET fluviale est portée par le passage de la sous-catégorie Alpha vers « Alpha+ ». Celle du nombre de ville intérieure ET fluviale est portée par le passage de la catégorie Béta vers Alpha.

Selon les variations de classement de 2012 à 2020, les neuf ou dix villes mondiales supérieures (Alpha++ et Alpha+. Ordre alphabétique : Beijing, Dubaï, Hong Kong, London, New-York, Paris, Shanghai, Singapore, Sydney, Tokyo) sont toutes en lien direct ou indirect fluvial navigable avec la mer, à l'exception dans une approche stricte de Beijing distante de 140 kilomètres.

Comparativement au point de repère ci-dessus, les 16 villes européennes expriment la singularité d'environ un tiers classées maritimes ; un tiers en liens fluviaux intenses avec la mer ; et un tiers bénéficiant de diverses possibilités malgré (ou grâce à) une distance significative avec la mer. Des éléments d'explication peuvent être identifiés : dans la couverture

européenne par des bassins fluviaux navigables ; dans un maillage de réseaux d'infrastructures routières et autoroutières, accessibles par et pour des villes portuaires d'importance moindre, desservies en transport maritime courte distance ; enfin par de grands corridors de fret ferroviaire qui interconnectent les mers européennes entre-elles, les portes maritimes avec leurs hinterlands, de proximité ou plus lointains selon les déploiements connectifs réalisés.

L'interrogation porte alors non plus sur une organisation spatiale en devenir, mais sur le mouvement contemporain d'une structuration spatiale d'échelle supérieure, appréhendée comme une unité géographique devant résoudre les questions du développement et de l'aménagement des territoires constitutifs. Ce changement d'échelle, composant avec les possibilités des facilités de mobilité et de communication ainsi qu'avec celles associées aux connexions et interconnexions de réseaux d'infrastructures est un signe des transformations Géo [Politique. Economique].

Avec les différentes phases de la mondialisation produisant des empires océaniques fonctionnant en réseaux, posant la maîtrise de l'espace maritime comme un verrou stratégique au développement du commerce mondial, le XXI^e siècle voit le mode de transport maritime composer avec deux autres facilités de production du mouvement. Celle issue du développement du trafic aérien (IATA₂₀₁₈. 3,5% / an. Doublement du trafic : 2037/2017). Celle issue du développement récent de la généralisation de connexions terrestres transcontinentales, sur de très longues distances. L'exemple emblématique pour l'Europe est illustré par le projet OBOR-BRI⁶³ (Xi Jin Ping, 2013). S. Jean (CEPII, 2017) l'appréhende comme un élément majeur structurant les relations économiques à venir. Par sa capacité de projection sur un « *horizon long* », ainsi que « *sa focalisation sur les infrastructures plutôt que sur les règles (le hardware plutôt que le software de la mondialisation) en font un projet potentiellement structurant pour les relations économiques internationales des années à venir.* »

Ces observations ne remettent pas en cause l'importance du lien avec la mer. La voie maritime reste privilégiée pour répondre aux volumes des échanges des interdépendances économiques. Cependant, l'intensité stratégique de ce mode de transport, banalisé par cette seule expression l'appréhendant comme une solution parmi d'autres : est amenuisée ; le positionne sur des activités, marchés, à volumes d'échanges et fortes spécialisations ; et surtout, fait dépendre le futur des portes maritimes de l'intensité de leurs connexions avec leurs hinterlands. Les échanges par voie maritime sont en dépendance des facilités de la terre.

⁶³ OBOR-BRI pour: *One Belt One Road*, ou autre appellation, *Belt Road Initiative*, initiative géostratégique prolongeant : les travaux de l'UNECE (United Nations Economic Commission for Europe) du début des années 2000 ; les tests de connexions entre les réseaux ferrés chinois et russes des années 2005.

2.3.3-CARACTERISTIQUES GENERALES ISSUES DES EXPLORATIONS-OBSERVATIONS DES GRANDS ENSEMBLES MONDIAUX ET MEGA-REGIONS.

Les explorations-observations précédentes, mondiales et européennes, (annexes : A2, A3) permettent de poser comme des faits construits et/ou en cours de construction avancée l'orientation de l'occupation des espaces vers de grands ensembles mondiaux, vers des méga-régions (J-P. Rodrigue, 2016). Ces mouvements sont renforcés par les réflexions et travaux d'acteurs politiques (1999-UE : grappe de raisins. 2006-RPA : méga-région) et académiques d'une part, ainsi que par la multiplication des accords d'échanges représentant en quelque sorte une expression de leur territorialisation. Les polarisations spatiales d'un côté et les mouvements de la circulation des échanges entre ces espaces de l'autre, accentuent l'existence des faits. D'un point de vue géographique, le développement des hypercentralités et centralités vers ces grands ensembles, analysés sous divers angles, est à l'origine d'un foisonnement notionnel et terminologique (I. Georg, T. Blaschke, H. Taubenböck, 2016), auquel n'échappe pas la notion de méga-région, à grande variété polysémique, malgré son utilisation et acceptation mondiale. Ces explorations-observations permettent d'identifier un ensemble de caractéristiques générales, fréquemment rencontrées, permettant de les retenir comme caractérisant l'état actuel du mouvement de la structuration mondiale vers des grands ensembles, conjuguant métropolisation et spatialisation, dans lesquels PSN est positionné.

Celles relevant d'une caractérisation du mouvement articulant quatre dimensions.

- Les dynamiques (urbanisation exacerbée, extension d'aire d'influence, développement de connexions) de la ville à l'origine de l'émergence d'une échelle qui lui est supérieure, base de développements et aménagements vers ces ensembles mondiaux.
- L'expression de leur localisation, très majoritairement nationale, sur le territoire de l'Etat. Ils peuvent concerner plusieurs régions, au sens européen du terme, ou être plurinationales, s'étendre sur 2 ou 3 Etats.
- Ensuite le temps, les temps, nécessaires : à leur maturation ; à l'appropriation politique pour initier l'action (2006 : RPA projetant l'organisation spatiale vers 2050 ; 2009 : le Grand Paris ; 2012 : CGDVS, le développement de la Vallée de la Seine; 2015 : DIVDS, schéma stratégique 2030) ; enfin ceux nécessaires à leur transcription opérationnelle (H. Gumuchian, B. Pecqueur, 2007.) Ces traductions articulent les temps de la conception et de son appropriation ; ceux de l'adoption d'un dispositif de gouvernance et de l'obtention d'accords entre des parties aux intérêts divergents ; enfin, celui de l'obtention des moyens et ressources à mobiliser dans un contexte contraint. A cette échelle la difficulté de l'appréhension des temps est renforcée par les dissymétries d'agenda entre les dynamiques des dirigeants politiques et celles des acteurs qui vivent au rythme du Monde. Les explorations mondiales notamment les enseignements de la Grande Région font apparaître le temps comme une composante à part entière.

- Enfin le lien direct ou indirect avec la mer, majoritairement recherché par ces villes et grands ensembles.

Celles relevant de l'indispensable support politique de haut niveau (GR ; RPA ; CGDVS et DIDVS ; NACo), sur l'importance de l'intentionnel du Politique pour l'Agir, pour identifier la (les) base(s) d'un agencement, d'une articulation de territoires, pour trouver l'équilibre entre une organisation territoriale installée et celle à concevoir. La ligne d'action privilégiée est celle des coopérations avancées interterritoriales (E. Evrard, 2013). D'un point de vue opérationnel, ces coopérations sont supportées par une gouvernance permanente de préparation, de coordination et de suivi des décisions et projets. L'organisation spatiale sur la notion de MR ou, pour l'Europe sur la promotion des coopérations interterritoriales transnationales, associent espace, territoires et politique. La jeunesse de la notion de méga-région ne permet pas d'observer une structuration institutionnelle formelle spécifique, l'existence d'un cadre juridique représentatif d'un échelon administratif spécifique d'organisation territoriale. La gouvernance de ces ensembles, indépendamment des cultures et régimes politiques, appréciée comme de grande complexité (géopolitique locale), est représentative d'un enjeu d'innovation institutionnelle (T. Banerjee, 2009). Le type de gouvernance, reflet de la définition politique du projet, renforce le rôle de ce dernier (politique) ainsi que les expressions de l'intentionnalité des acteurs (représentants : politique, administrations, économiques, socio-économiques, société civile) s'exprimant dans diverses temporalités. Concernant les grands ensembles européens, une orientation forte (*lobbying*) vers les instances européennes est affichée pour deux d'entre eux (figure 40 : Randstad: 3 pers. /15 ; Grande Région: 5 pers.) articulant une équipe légère et le support d'un site en propre. Cette observation est analysable comme la reconnaissance du rôle actif de l'Union dans l'appréhension et le soutien à des projets à impacts sur l'aménagement du territoire, conçus dans les orientations européennes, promus par une proximité. Il est à noter que la rubrique économie de Rhein-Rhur fait état d'une perception de deux handicaps. Celui de l'absence d'une présentation unifiée ainsi que celui d'une absence d'approche globale permettant de rationaliser les investissements.

Celles relevant d'une architecture spatiale de réseaux de métropoles. Le projet dans son acception politique est interrogé pour orienter celles de ses variations techniques le concrétisant. Utiliser le mot architecture pose une action orientée vers l'occupation d'un espace par un volume. Utiliser celui d'urbanisme celle du territoire de la ville vers une logique, un produit (L. Devisme, 2013). Les grands ensembles économiques et de vie mondiaux font intervenir les notions de réseaux, d'interconnexions, d'infrastructures des transports. A cette échelle, compte tenu de la hauteur des financements publics dans ces investissements, les liens avec le Politique et la Société (ensemble des acteurs) sont d'importance, de conditionnalité.

Enfin celle de la visibilité de l'existence de ces grands ensembles, quand bien même la majorité d'entre eux représente un devenir positionné sur un horizon pouvant apparaître

comme lointain : « *La communication crée à son tour de l'espace* » (R. Brunet, 2017.) Cette visibilité d'existence, essentiellement numérique, est très majoritairement encyclopédique (Wikipedia/EN-FR), exceptionnellement animée par un site en propre (Grande Région, Vallée de la Seine). L'analyse (annexe A3.2/4) de l'existence numérique de ces grands ensembles fait apparaître une convergence des architectures des présentations, des descriptifs généraux, entre celles de l'encyclopédie numérique Wikipedia et la structuration globale sur les mêmes rubriques de celles des méga-régions américaines (annexe A3.3/3). La relative standardisation de la description de ces nouveaux objets géographiques s'appréhende comme leur « *inscription [...] dans une catégorie* », selon la méthode des « *descriptions de type encyclopédique* » (B. Debarbieux, M-C. Fourny, 2004 : 7 références sur 8 occurrences). Elle traduit également les mouvements du Monde de J-P. Rodrigue (2000). Leur présence sur un site universitaire (<https://transportgeography.org/>), les analyses du GaWC, leur référencement dans des ouvrages académiques récents (2015, 2017), expriment quant à eux, la résonnance mondiale des méga-régions, la reconnaissance de leur existence ainsi que celle de l'échelle de leur expression. Ces affirmations d'existence-reconnaissance s'analysent comme des signaux, indices, de la généralisation du mouvement d'organisation spatiale/territoriale d'échelle supérieure, comme un enjeu.

2.4-PARIS-SEINE-NORMANDIE INSCRIT DANS L'ÉMERGENCE DE LA NOUVELLE UNITÉ SPATIALE MONDIALE.

Dans les dessins et schémas de structuration spatiale, Paris-Seine-Normandie s'appréhende à partir : d'un rappel d'un historique de 65 ans (EN, N°2-2016) ; d'observations mondiales faisant émerger des espaces étendus ; de la maïeutique de la période 2009-2012 (approche globale, conception coopérative, dispositif de gouvernance) ; de la poursuite des dynamiques premières (schéma stratégique 2030, CPIER 2015/2020) positionnée dans ces mouvements. La référence à la continuité d'un mouvement permet d'identifier des traces initiatrices de territorialisation d'échelle supérieure à l'organisation territoriale courante.

2.4.1 -ILLUSTRATIONS DE TERRITORIALISATIONS D'ÉCHELLE SUPÉRIEURE.

Quatre formes illustrent ce mouvement.

Celle, pour mémoire, des espaces maritimes comme celui de l'espace Manche (D. Blanchard, 2017) par exemple ou encore celui des détroits. Structurés comme des territoires terrestres, possédant limites et frontières, ils sont gérés par des règles communes relevant du droit international public (droit des détroits), acceptées par les acteurs, concentrent les complexités de gouvernance, portent une part significative d'activités économiques locales, régionales, mondiales.

La deuxième en référence à l'Europe, est celle des coopérations économiques renforcées interterritoriales transfrontalières, pour résoudre des problématiques de

développement et d'aménagement, en utilisant souvent des modes d'actions combinant politique et diplomatie, cadre institutionnel et économie.

La troisième est celle des corridors (troisième partie) tels que mondialement mis en œuvre par nombre de pays trouvant dans cette notion une réponse articulant : dynamique des flux ; accessibilité territoriale ; développement économique par l'intensité de connexions.

Enfin, la dernière est celle des grands ensembles économiques, dont une cinquantaine est déjà identifiée.

L'intensité de l'existence de ces formes s'est accru fin XX^e et début XXI^e siècle. Elles orientent vers une structuration spatiale pour articuler une unité émergente, s'exprimant sur un ou des territoires. Elles partagent les dénominateurs de l'intentionnel (ou volonté politique) ainsi que celui de la faisabilité socio-économique (acceptabilité des acteurs). Selon les formes, le concret de leur expression se manifeste par : des règles de droit ou traités pour les espaces maritimes ; des dispositifs (interterritoriaux transfrontaliers) de coopérations avancées concrétisés par un *espace institutionnel* accompagné d'un *espace du mandat* (E. Evrard, 2013, 2017) ; des dispositifs organisationnels et techniques (corridors) ; ou pour les ensembles constitués par un rassemblement de forces (ville, métropole, région) par des formes d'action dépendantes des caractéristiques politiques et administratives du *compartiment* (J. Gottmann, 1952) d'appartenance. Positionné dans le temps long, Paris-Seine-Normandie, dans la continuité du fil de la structuration spatiale à l'œuvre, apparaît comme une réponse au besoin d'ancrage territorial par une domestication, une appropriation de ce mouvement en généralisation.

La figure 34 ci-dessous illustre ces formes en dépendance : de l'intentionnel de l'Agir (Politique) ; des parties prenantes (acteurs économiques et socio-économiques) ; des connexions souhaitées. Elles donnent lieu à de nouvelles configurations spatiales fonctionnant en réseaux, *in fine* à une articulation de centralités de pouvoirs et de flux.

FIGURE 34-TABLEAU. ILLUSTRATIONS D'ENSEMBLES GEOGRAPHIQUES TERRESTRES A POSITIONNEMENT MONDIAL.

ENSEMBLES GEOGRAPHIQUES MONDIAUX	EXEMPLES	DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE, EN DEPENDANCE :
■ Coopérations renforcées.	▶ La Grande Région (<i>Saar-Lor-Lux</i>). Européen : BE. LUX. DE. FR ▶ Les villes du Rhin en France, Suisse, Allemagne : http://www.upper-rhine-ports.eu/fr ▶ Les réseaux transeuropéens.	▶ De l'intentionnel politique. (<i>accroître les coopérations transfrontalières, interterritoriales</i>) ▶ Du désir de résolution de problématiques communes en optimisant moyens et ressources.
■ Corridors.	▶ Troisième partie.	▶ De l'intentionnel politique. ▶ Des stratégies des acteurs.
■ Structuré issu d'une décision conjointe (Politique économique) <i>et</i>	▶ National : (1)PSN(FR) ; (2)Bay Area (USA) ▶ Binational : Les mega-régions : NorthWest Pacific (<i>Cascadia</i>) ; Greatlakes. (U.S.A. Canada)	▶ De l'intentionnel politique. ▶ De la mobilisation des forces économiques et socio-économiques. ▶ De l'acceptabilité socio-économique.
(1) PSN est : ville-monde avec Paris ; espace économique étendu avec l'ÎdF et la Normandie.		
(2) Bay Area est : ville-monde avec San Francisco ; espace économique étendu avec Northern California. (MR)		
Jean-Yves Péroudou		

2.4.2 -LA PRESENCE ILLUSTRÉE DU MONDE QUI VIENT.

Au-delà de la polysémie (en géographie) de la notion de mouvement, le sens donné par F. Ascher (06/2003, Colloque de Cerisy⁶⁴), les premières lignes de son introduction traduisent au plus juste les dynamiques de PSN. Elles ont permis la formalisation du lien entre l'appréhension des mouvements du (au) Monde et « *les dynamiques de nos sociétés* », ce principe de la vie, des orientations concrètes dans un environnement sous fortes contraintes. Deux expressions complémentaires des mouvements mondiaux d'occupation des espaces et territoires s'expriment dans le même temps.

La première porte sur le renforcement de la polarité territoriale cœur, celle de la ville-monde, visible par des exemples emblématiques de proximité (Grand Londres. Grand Bruxelles. Grand Moscou⁶⁵). Ils illustrent la structuration d'ensembles initialisée à partir de villes historiques appréhendées comme ville-monde. La polarisation s'exprime ici par le renforcement par le cœur de polarités territoriales. Ces exemples, dissemblables quant à leur lien à la mer, renforcent leur visibilité mondiale. Londres est maritime. Paris bénéficie d'un positionnement dual enviable, maritime avec la proximité de ses portes normandes et terrestres. Moscou est terrestre. Ces exemples solidifient également la fonction de nœud

⁶⁴ Pour mémoire le fil directeur de Cerisy 2003 est orienté sur la mobilité urbaine. Les mouvements des marchandises-produits sont traités en troisième partie.

⁶⁵ Cf. Communiqué de presse (<http://www.cci-paris-idf.fr/presse>) de présentation du projet en 2016 à Paris. Extrait : « *la population de 12 millions d'habitants, devrait atteindre 14 millions d'ici à 2025. Son budget, estimé à plus de 100 milliards d'euros sur 30 ans etc.* ».

stratégique de leurs territoires constitutifs pour les diverses expressions des flux (physique, information) ou celles d'activités supérieures. L'articulation entre le fluide de l'espace et le solide du territoire est dans ce mouvement résolue par un renforcement de centralités historiques. L'économie mondiale multipolaire s'ancre dans une expression nouvelle de territoire portée par *Grand*. Qualificatif culturel, relatif, révélateur de l'insuffisance des mots (A. Micoud, 2002, *Les temps sont incertains et la période peine à trouver les mots, etc.*) pour rendre compte de la difficulté à traduire l'intensité des dynamiques des polarisations. Cette intensité pourrait élever au rang de la recherche géographique l'approfondissement du triptyque échelle/concret/temps.

La seconde est orientée organisation, structuration spatiale d'ensembles. Cette seconde expression peut être illustrée par *San Francisco Bay Area*, ou *Pearl River Delta* (PRD), ou *Delhi-Mumbai* (DMIC pour : *Delhi Mumbai Industrial Corridor*), ou encore Paris-Seine-Normandie. La visibilité du mouvement s'exprime ici par des expressions de coopérations interterritoriales constitutives d'un espace à construire, à faire tenir, à faire vivre. Ce mouvement, à diversité du concret des formes, fait apparaître quelques orientations clés partagées : la recherche d'une amélioration de visibilité mondiale ; la résolution de problématiques communes ou déterritorialisées dans leurs énoncés ; l'optimisation des mouvements (personnes, marchandises) dans les nouveaux enjeux ; le développement des facilitations des échanges notamment via la mer (*foreland, hinterland*). Cette deuxième orientation de la structuration de l'espace, renforce la polarisation du (ou des) pôle économique majeur, le développement des territoires sur le trajet du pôle à l'interface terre↔mer.

Avec *Bay Area* l'échelle du déploiement spatial incarne sa structuration par la création d'un Institut rassemblant l'ensemble des parties prenantes, publiques et privées, des économies, du réel, de l'immatériel ou de la connaissance (*supra*). Le développement économique intégrant les enjeux globaux, la prise en considération de ceux spécifiques à l'humain forment le socle des collaborations entre les territoires. Ces collaborations s'exercent sur les échelles locale, régionale, nationale et internationale, s'appuient sur la présence de représentants politiques au sein de l'instance décisionnelle de l'Institut.

Avec PRD ce déploiement prend la forme d'un rapprochement de onze de ses plus grandes villes, totalisant environ un minimum de 42 millions d'habitants, dont neuf en coopérations avancées ; du développement d'infrastructures à l'échelle des dimensions du delta ; d'actions internationales conjointes entre la Province du Guangdong et Hong Kong. Rapprochement s'appuyant sur l'inscription officielle du développement du delta depuis 2005 dans différents documents politiques d'Etat, conduisant à rechercher la reconnaissance mondiale de l'existence de l'unicité de ce delta par la dénomination de « *Greater Bay* ».

Avec Delhi-Mumbai l'orientation est mise sur le développement d'infrastructures multimodales, sur la structuration économique et infrastructurelle du corridor industriel et de

fret entre Mumbai et Delhi. Ce corridor, linéaire dans le phasage de sa construction, fait par ailleurs partie d'une boucle de mobilité positionnée dans le temps long, couvrant la péninsule indienne (annexe A3.5). Cette boucle, dont la réalisation demande une coordination entre autorités politiques provinciales, illustre : l'intégration du temps long dans un schéma de structuration spatiale, faisant apparaître la notion de « corridor circulaire » (annexe A1.11), d'une échelle peu commune ; la généralisation de cette échelle dans l'organisation des mouvements terrestres.

Enfin, avec PSN, la dynamique a pour finalité le renforcement du positionnement mondial de Paris : via une Vallée reconnue comme exceptionnelle depuis environ deux siècles ; bénéficiant d'une caractéristique structurelle (Seine) ; d'une proximité géographique (temps-distance) avec la centralité de rang mondial, ainsi que d'une identification officielle (décrets : 2012, 2013) qualifiant le projet d'*enjeu d'intérêt national*. La Grande Rue de la Seine apportant à la ville-monde, une extension de ses aires d'influences vers les ouvertures des espaces marins, vers celles des échanges, ou encore vers celles des localisations d'opérations de transformation au service du territoire, de l'hexagone dans son ensemble, au service des acteurs nationaux, européens ou plus lointains. Bénéficiant d'un élément naturel de circulation, elle traduit la reconnaissance du rôle clé de la mer, dans les grands équilibres naturels, dans la dynamique économique des échanges. Rôle traduit communément par maritimisation.

Ces illustrations, synthétisées par la figure 35, traduisent des lignes stratégiques d'actions, des orientations organisationnelles, de domestication d'une dimension spatiale d'échelle supérieure aux organisations territoriales courantes indépendamment des principes politiques d'organisation propres à chacun.

FIGURE 35-TABLEAU. ILLUSTRATIONS D'ORIENTATIONS D'ORGANISATION DE GRANDS ENSEMBLES.

ILLUSTRATIONS	STRUCTURATION SPATIALE D'EEE. ELEMENTS D'ORGANISATION.
■ Bay Area (post 2 nd guerre mondiale)	► Conseil de développement (Interterritorial) ► Institut économique (Représentatif de la diversité des forces et parties prenantes) ► Actions internationales (Asie. Pacifique. Europe)
■ PRD (2005)	► Rapprochement de 11 villes (9 en coopérations avancées.) ► Actions internationales communes (Hong Kong. Province du Guangdong) ► Recherche de la reconnaissance de Greater Bay.
■ DMIC	► Corridor industriel ► Infrastructures ► Corridor circulaire
■ PSN (résurgence : 2009/2012)	► Dynamiques multipartites (co-production). ► Schéma stratégique 2030 (1 ^{ère} phase : CPIER 2015-2020) ► Mission de préfiguration (2019)
Jean-Yves Péroudou	

Ces illustrations, parmi celles citées, font émerger l'échelle des espaces économiques étendus dont l'ensemble constitue une expression de la multipolarité de l'économie mondiale. Caractéristique mise en avant par S. Jean (CEPII, Ed. 2017 ; Ed. 2018), renforçant les grands ensembles construits à partir–avec une (ou des) polarité de rang global, ou de rang mondial ; architecturés par les coopérations de ses territoires dont les spécificités renforcent la (ou les) polarité de rang [Global. Monde. Mondial]. Polarité(s), coopérations interterritoriales, généralisation d'adaptations aux mouvements du Monde caractérisent ce mouvement orienté vers une échelle supérieure dans l'organisation de l'occupation de l'espace. Ces architectures spatiales, concentrant les activités et la vie, mettent en tension la « métropolisation diffusée » (S. Rosière, 2003) du polycentrisme et l'articulation des réseaux de villes et territoires, constitutive de la formation d'espaces économiques mondiaux inédits ; les échelles de l'urbanisation et de la spatialisation.

2.4.3-PARIS-SEINE-NORMANDIE, LA STRUCTURATION DES ECHELLES DE L'URBANISATION ET DE LA « SPATIALISATION ».

Les polarisations modifient les positionnements entre villes. Ville mondiale, ville-monde et globale ; métropole étendue ; corridors urbains et de flux ; renforcent la structuration vers une articulation de centralités s'orientant vers les espaces économiques étendus. Ce dessin d'une nouvelle organisation spatiale, visible sur l'échelle mondiale, amplifie l'historique mouvement de l'urbanisation (Le Havre, 2019, D. Pumain. Présentation du colloque XTerM). Malgré le fluide de ses limites, il relève de l'ordre du construit, du fait. Un fait issu de la rencontre, dans la même temporalité, des mouvements des sociétés sur des échelles en apparence opposées (urbanisation, spatialisation) ou se contredisant et de l'intentionnel du Politique exerçant son Art. PSN s'appréhende alors comme une voie pour passer d'une échelle (urbanisation) à l'autre (spatialisation). L'échelle de la spatialisation et celle des territoires se rencontrent, se fondent dans une production d'espace c'est-à-dire dans un espace inscrit, imprimé dans-avec des territoires formant un solide dont les constituants sont physiquement réunis par les réseaux de communication et de transport. D'échelon infra étatique, supra régional et supra métropole, inscrit dans un processus de structuration à visibilité mondiale, l'ensemble formé par l'approche globale est appréhendable comme un solide (métaphore). L'intentionnel politique transforme alors la tendance observable de l'évolution vers les **EEE** par le concret d'un projet d'articulation de coopérations interterritoriales, pour *in fine* renforcer l'ensemble formé, rayonner et attirer activités et hommes et investissements.

Cette façon d'appréhender la transposition territoriale des évolutions spatiales interpelle doublement. Au-delà d'une normale complexité, acceptée comme ensemble de difficultés, portée par toute évolution organisationnelle, l'interpellation est ici positionnée sur l'approche d'une construction poly-territoriale, et, en deuxième lieu, par des imbrications d'interdépendances, certaines souvent anciennes, entre territoires constitutifs. En réponse à

cette complexité, indépendante de la forme du solide, l'approche globale et la gouvernance permettent de faire face, à la prise en compte de la part sensible du réel, portée par les parties constitutives (territoires, acteurs ancrés) ainsi qu'à celle d'enchevêtrements d'interdépendances qui prises individuellement renvoient à des organisations spécifiques, à des systèmes.

L'intentionnel pour passer d'un imaginaire, identifié depuis deux siècles pour la Vallée, à son entrée dans le réel, est d'une force de légitimité supérieure aux agrégats numériques qui ne font rien d'autre que d'informer sur les mensurations d'une configuration spatiale avec ses caractéristiques physiques, économiques, sociales, avec les descriptifs de nuances d'analyse spatiale malgré l'absence d'une théorie générale pour l'analyse de l'espace (D. Pumain, 05/2004. Hypergéométrie. Art. 86.) Les grandes tendances observables, les faits construits, sont d'une force suffisante notamment lorsque les observations des mouvements apparaissent indépendantes des continents et des différences culturelles. Les concentrations spatiales et urbaines sont observables en Asie, Afrique, aux Amériques du sud au nord, en Europe. Malgré des variantes locales, mégapole, grands ensembles, polycentrisme, deviennent communs.

L'approche globale de la conception de PSN renvoie à un positionnement sur l'échiquier mondial de l'ensemble et de ses territoires constitutifs. Elle renvoie également à l'outillage des facilités applicatives issues des avancées des sciences de l'information notamment pour les flux de marchandises-produits (troisième partie). Cette approche présuppose un dessin global, un schéma spatial, à portage politique de niveau supérieur. L'affirmation dans la durée de l'intentionnel, la constance dans le portage, l'articulation des coopérations des territoires constitutifs de l'ensemble à former, portent les lignes de force de la construction de la matérialité de ce nouvel objet. Elles sont appréhendables comme des traducteurs applicatifs sur un territoire national de l'acceptation des mouvements de la dynamique spatiale mondiale. Il y a peu, le Politique exprimait son Art du gouvernement du peuple et son passage par peinture, musique, architecture. Aujourd'hui, les transformations du monde, ouvrent la porte du champ de l'espace.

2.4.4-LA PRODUCTION D'UN « SOLIDE » POUR INCARNER L'ESPACE PAR UNE ARTICULATION COOPERATIVE DE TERRITOIRES.

Les grands ensembles économiques et de vie apparaissent comme une composition entre des forces centrifuges et centripètes en apparence contradictoires, et, un intentionnel politique à la recherche d'une réponse adaptée à une échelle spatiale émergente supérieure. Ces deux forces observables sur les échelles locales, régionales, mondiales, expriment la recherche d'un équilibre socio-économique entre un mieux vivre et une régulation spatiale (concentration et étalement ; polarisations et réseau infrastructurel ; maillage de nœuds) ; entre la satisfaction de besoins concentrés (activités polarisées) et l'affectation des ressources économiques nécessaires à la formation de l'ensemble, au développement de son attractivité.

Ces mouvements, celui d'un centrifuge géo-localisé et celui d'un centripète géo-mondialisé initialisent la structuration de l'espace, celle du solide (métaphore) d'une configuration possédant sa forme propre, capable de durer, bénéficiant d'une certaine consistance ; dans laquelle les centralités constitutives sont en interrelations.

La solidité de l'ensemble, repose sur l'existence de ce solide équilibrant des jeux de forces, positionnées sur des échelles contrastées en interdépendances. Cet équilibre résulte d'un processus coopératif interterritorial renforçant le centre, par la valorisation de centralités complémentaires voire indispensables à sa solidité. Centralité première et centralités de proximité solidifient le Tout et se solidifient mutuellement. La métropole et son aire d'influences, la mégapole et son espace mégapolitain, avec leurs centralités, leurs ouvertures via leurs portes d'entrée-sortie, terrestres et maritimes, intensifient ce processus, produisent une architecture spatiale visible, géo-localisée mondialement. A cette échelle, des questions relevant de l'organisation des sociétés, de l'identification d'orientations stratégiques de développement, partagées, et conséquemment d'aménagement se posent. En référence à la Vallée, les questions concrètes de l'affectation de la vocation d'espaces et de fonciers pour l'accueil d'activités ; celles de spécialisations des ports intérieurs ; celles encore de la localisation d'activités industrielles-logistiques sur des pôles ou parcs, en périphérie parisienne, d'Ile-de-France, ou sur la Vallée et dans son Estuaire, sont d'intense acuité. Cet ensemble de questions est à résoudre en recherchant l'équilibre entre la diversité des forces des parties prenantes pour préserver les espaces (naturels, ruraux), pour améliorer l'accessibilité, les connexions au sein de l'ensemble, avec les territoires de proximité, avec les cœurs européens ou plus lointains.

L'exploration des mouvements d'organisation spatiale, visibles sur l'échelle mondiale, les considérants comme un fait, fait apparaître la diversité des formes, l'intensité des polarisations, l'absence d'un systématisme d'arrangements des objets géographiques. La dynamique des mouvements se colore de la diversité des différences quand bien même des énoncés communs de problématiques identiques pourraient être appréhendés, comme un signe d'uniformisation (C. Grataloup, 2012). Une constance se retrouve malgré tout. Celle du rôle, de la place première accordée aux interrelations internes et externes. Interrelations internes traduites par une maximisation des accessibilités pour faciliter la fluidité des mouvements, des circulations, pouvant s'illustrer par la forme concrète du corridor⁶⁶ (interurbain, fret, industriel), ou sur l'échelle européenne par celle des réseaux transeuropéens de transport (annexes A5). Interrelations externes traduites par le développement des connexions avec des ensembles et territoires de proximité locale, régionale ou plus lointaine. La diversité des formes ; l'absence de systématisme ; les interrelations, sont considérés comme

⁶⁶ Cette notion est développée en troisième partie dans le chapitre VIII, dans les sections 8.2 et particulièrement 8.3 (*une orientation clé de la construction de Paris-Seine-Normandie*).

des caractéristiques de la formation du solide. La jeunesse des méga-régions⁶⁷ dont la concrétisation est installée dans le temps long révèle une orientation stratégique de fond, tant pour les acteurs de ces ensembles que pour ceux de l'extérieur. Elle offre l'avantage d'une existence publique, d'une visibilité, d'un certain pragmatisme dans l'initiation d'une dynamique d'échelle nationale.

Ces explorations-observations concernant la spatialisation des mouvements du Monde, font émerger en contraste deux dynamiques de formation du solide pouvant se combiner, non exclusive, en relation avec les caractéristiques spatiales de la configuration (nombre de métropoles et villes moyennes ; distances ; compacité de l'ensemble). Celle des organisations et technologies des transports pour développer les facilités physiques d'interrelations internes à l'ensemble, pour répondre aux besoins de circulation, pour accroître l'accessibilité de chacune de ses composantes. Celle d'autre part de l'articulation coopérative de territoires sollicitant la détermination politique, celle des acteurs, économiques et socio-économiques, des représentants de la société. D'un côté l'agencement apparaît comme l'organisation d'une urbanisation multipolaire par les organisations et technologies propres à l'ingénierie des mouvements. De l'autre comme la conséquence d'une stratégie politique de structuration spatiale, renforçant le positionnement Géo [Politique. Economique] mondial de l'ensemble. Ces deux expressions d'actions stratégiques de l'intelligence du mouvement produisent une architecture spatiale (T. Banerjee, 2009, Mosaic/Network et Galaxy/Corridor) dans l'échelle des espaces économiques étendus par une articulation coopérative de territoires sur une base technologique d'un côté, sur une base politique de l'autre. La maturation de plus d'un demi-siècle de la Grande Région, se projetant (en 1995) comme un précurseur, offre une illustration du cheminement d'une articulation coopérative. Cinq enseignements retiennent l'attention. La constance du soutien et de l'ambition politique concrétisée dans la stratégie *Métroborder* permettant la « *mise en place progressive et structurée d'une métropole polycentrique, transfrontalière, capable de se mesurer avec les grandes métropoles nationales.* » (E. Evrard, 2017) et de lui « *donner une plus grande ampleur au projet pour devenir une " région modèle " et jouer un rôle de précurseur en Europe (Sommet 1995)* » (E. Evrard). Le deuxième est l'institutionnalisation de la gouvernance et sa rationalisation par le rassemblement de ses entités en un lieu. Ensuite, la définition d'un réseau d'offices statistiques et de représentation géographique (SIG.) Puis ; la visibilité officielle de l'ensemble (portail Internet). Enfin la notion de l'espace du mandat qui : « *constitue la vision territoriale du moteur de la coopération institutionnelle.* » (E. Evrard).

La diversité des formes de structuration spatiale identifiées à ce jour (figures : 23 ; 24 ; 25 ; 27 ; 28), formalisées par des schémas conceptuels urbains (J-P. Rodrigue, 2017, 4^e Ed.

⁶⁷ RPA, 2006 ; R. Brunet, 2002 ; P. Hall et K. Pain, 2006 ; P. J. Taylor et K. Pain, 2007 ; R. Florida et al., 2007 ; E. Evrard, 2013, 2017 ; J-P. Rodrigue, 2015, 2017 ; Agences d'urbanisme de la Vallée, 2017.

Figure 7.2) ainsi que par une proposition de classification des corridors (J-P. Rodrigue, 2017), formel et fonctionnel (annexe A8.9), permettent d'appréhender la Vallée comme un *cluster*⁶⁸ ainsi que comme un corridor opérationnel en cours de structuration. Ces deux références terminologiques ("**groupe**", corridor) portent les caractéristiques de la structuration de la Vallée, les traits territorialisés du solide. Leur articulation, celle entre les aspects multidimensionnels de l'environnement économique, sociétal et ceux des pratiques de la structuration, en recherche permanente d'un équilibre d'instabilité acceptable⁶⁹, oriente l'appréhension du solide formé vers celui de système. Cette appréciation est relevée dans l'étude (2017) des agences d'urbanisme soulignant qu'indépendamment de sa qualification (*axe, bassin, corridor, méga-région, métropole, territoire, vallée*) la Vallée s'appréhende comme un « *système territorial*⁷⁰ » dont l'existence-reconnaissance, européenne et mondiale, dépend de sa structuration (coopérations), de sa visibilité.

L'approche théorique de l'évolution de l'unité ville (P. Claval, 1968), enrichie des avancées des communications et des transports, de celles des circulations et mobilités, conclut à un ensemble pluri-polaire par la création et le développement d'un réseau de centralités, interconnectées, à connectivité étendue. Ce solide polycentrique, spatialement défini, résultat d'une articulation d'équilibres issue d'une gestion coordonnée des grands objectifs stratégiques de la construction de PSN, pourrait être à l'origine du schéma de l'architecture spatiale de la Vallée. En ce sens des convergences pourraient être trouvées par un rapprochement entre les cadres du SDRIF⁷¹ et celui récent du SRADDET⁷² de Normandie, adopté en 12/2019, dont « *l'approbation par le Préfet de Région, [...] devrait intervenir au cours du 1er semestre 2020.* » En effet le rapport d'évaluation (2019) du SDRIF 2013 par la Présidente du Conseil régional fait explicitement référence à l'« axe Seine » (9 occurrences) en des termes sans équivoque. Ce rapport s'inscrit dans les objectifs de renforcer « *la dynamique interrégionale de l'axe Seine* » (5 fois), de « *valoriser l'axe Seine* » (3 fois) ; accorde aux activités logistiques une place significative (344 occurrences en 373 pages), y consacre une section, apprécie le « *système fluvial et portuaire* » comme une opportunité à valoriser pour limiter les externalités négatives associées aux mouvements des flux. Le cadre du rôle stratégique de la planification territoriale attribué à la Région (Loi NOTRe, 07/08/2015, SRADDET) en matière d'aménagement du territoire contient

⁶⁸ Défini en troisième partie, dans la section 7.1 (notion de flux). Dans la suite du texte : *cluster* est traduit par "**groupe**", identifié avec ce graphisme, de même *clustering* est traduit par "**groupement**" ou "**regroupement**", identifié avec le même graphisme.

⁶⁹ Expression signifiant qu'en sciences sociales, la notion d'équilibre est dynamique, en lien avec inégalité, avec éthique. Notion intégrant le fait que toute avancée (aussi faible soit-elle) crée *de facto* une inégalité, est un élément moteur de la dynamique des sociétés.

⁷⁰ Relevé de 5 occurrences dont 4 pour qualifier la Vallée de la Seine et 1 dans une analyse comparée internationale établissant le lien avec « projet ».

⁷¹ SDRIF : Schéma Directeur de la Région Île-de-France.

⁷² SRADDET : Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires.

des orientations⁷³ résonnant positivement avec nombre de lignes directrices de ce rapport pour le développement de coopérations interrégionales nécessaires à la production de PSN, pour le renforcement mondial Géo [Politique. Economique] recherché. Cette production revient à articuler les éléments constitutifs (territoires) des deux premiers niveaux (métropole, région) sur les cinq organisant l'espace avec la double finalité de servir le troisième (national) et de se projeter sur les deux autres (Europe, Monde).

2.5-INSTABILITE DES CONCEPTS-NOTIONS DE QUALIFICATION DES PHENOMENES DE POLARISATION ET DIFFICILE TERMINOLOGIE DE « REGION » : VERS UNE PROPOSITION DE NEUTRALITE SEMANTIQUE.

La difficulté à identifier des définitions largement acceptées, la rapidité des évolutions dans la formalisation des appréhensions, traduisent la complexité d'un rapport entre l'intensité d'un phénomène récent et les mots, le vocabulaire, les notions et concepts utilisés. Ce diagnostic a incité I. Georg, T. Blaschke et H. Taubenböck (2016) à réaliser une analyse approfondie de plus de 500 références (publications, chapitres d'ouvrages, communications de conférences) des descriptions et définitions des grandes aires urbaines pour tenter de réduire la difficulté d'appréhension de concepts multidimensionnels, montrer leurs différences et similitudes (annexe A8.4.)

Cette approche trouve une résonnance avec les travaux de C. Ducruet (2005, 2008) mentionnant la diversité des définitions de l'objet géographique « *ville portuaire* », avec celle de R. Brunet (1997) « *de traiter d'un objet réel non identifié* », ainsi que l'insuffisance des chiffres : « *strictement en termes quantitatifs, les liens ville-port n'ont guère été davantage qu'une mesure approximative des bénéfices économiques dérivés des activités portuaires* » (J.J. Wang et al., 2003.) Plus récemment le dossier « *l'urbanisation du monde* » (N°8125. 11/2018) de la Documentation photographique fait notamment état des difficultés des « *sources et critères de mesure* » rendant difficiles les comparaisons, interrogeant la comparabilité des « *Mégavilles, comparer l'incomparable ?* » (C. Chatel). Ces différentes appréciations sont formalisées par P. Claval (2005) dans son approche des « *géographes face à la théorie de la connaissance.* » L'auteur souligne la faiblesse de concepts « *propres* » à la géographie et l'emprunt de termes « *dont la polysémie est dangereuse – pays, paysage, région, nation, ville, campagne, etc.* »

2.5.1 -DEFINITIONS FLOUES ET ORDRES DE GRANDEUR POUR APPREHENDER NOTIONS ET CONCEPTS UTILISES.

La recherche d'I. Georg, T. Blaschke, H. Taubenböck (2016) examine les différentes acceptions d'une vingtaine de concepts⁷⁴ pour décrire et nommer les variations du phénomène

⁷³ Notamment : gestion économe de l'espace ; intermodalité et développement des transports ; lutte contre le changement climatique (C. Kergomard, 2012 ; M. Tabeaud, 2013) ; pollution de l'air ; protection et restauration de la biodiversité.

⁷⁴ Ordre alphabétique: Conurbation or city region ■ Edgeless City ■ Extended Metropolitan Region (EMR) ■ Functional Urban Region (FUR) ■ Global City-Region ■ Large Urban Agglomeration (LUA) ■ Megacity ■ Mega City

mondial de l'intensité des polarisations (urbanisation, spatialisation) faisant apparaître des formes nouvelles d'organisation spatiale. Cette recherche est en elle-même révélatrice de l'intensité du phénomène, de sa profondeur, de la justesse de celle de la recherche d'un positionnement mondial pour PSN.

Ces concepts, leur multiplicité et diversité de sens, illustrent un mouvement vers une organisation de l'espace sur une échelle supérieure, vers une spatialisation (figure 2), contrepoint au XXI^e siècle des travaux d'I. Cerdà du XIX^e sur l'urbanisation. L'analyse d'I. Georg, T. Blaschke, H. Taubenböck (2016) sur l'abondance des concepts concernant les grands et très grands systèmes (urbains, mégapolitains, etc) à l'échelle mondiale, se référant également à la difficulté (mesure) identifiée par l'OCDE (2012), fait apparaître les points suivants.

Concernant les concepts. L'insuffisance de ceux établis pour décrire la variété des formes des phénomènes de polarisation s'étendant vers celles « massives », inimaginables il y a quelques décennies. Ils sont définis par l'analyse de quelques cas spécifiques, ou en petit nombre, difficilement généralisables sur l'échelle mondiale. La plus part des concepts décrivant les grandes aires urbaines: « *sont bien reconnus en géographie urbaine, sociologie ou science politique, mais aucun d'entre eux n'est clairement défini* »; et, « *la plus part des concepts ci-dessus n'ont pas d'échelle explicite.* » Une grande variété de sens très proches, « *incroyablement glissants* », présentant des similitudes, permet d'observer des recouvrements possibles, des enchevêtrements. Un espace, un territoire particulier pouvant relever de plusieurs catégories. Dépassant la polysémie conceptuelle courante en sciences sociales, cette pléthore est un révélateur positif de l'intensité du phénomène ; des difficultés à le traduire par le vocabulaire classique « *interroge[a]nt la capacité des mots et des catégories à correspondre encore à des réalités marquées par des changements significatifs* » (B. Debarbieux, M-C. Fourny, 2004) ; des tentatives d'appréhension et de description des tendances de l'urbanisation mondiale actuelle, de la diversité des structurations spatiales et territoriales. Le dénominateur conceptuel majeur est celui de la polycentricité articulée sur une échelle à 3 niveaux. L'intra-urbain ou le niveau *méso*. L'interurbain ou le niveau *macro* traduisant un haut degré d'interactions entre conurbations. Et l'interrégional ou le niveau *méga* représentant l'échelle de l'étude. Après un rappel des évolutions des concepts depuis le modèle du ring (1826) ; celui des cercles concentriques autour du centre (1923) ; celui de la théorie des lieux centraux (1933) ; suivi par le modèle (1939) expliquant le développement des villes le long des lignes de transport ; le modèle monocentrique⁷⁵ (1964), apparaît à l'échelle mondiale plus ou moins datée, dépassé, inapproprié. Le modèle polycentrique se développant grâce aux avancées des

Region ■ Megalopolis ■ Megapolitan (*nouvelle unite urbaine*) ■ Megapolitan area ■ Megalopolitan Region ■ Megaregion (MR) ■ Mega-Urban Region (MUR) ■ Metacity ■ Metroplex ■ Micropolitan area ■ Polycentric Urban Region (PUR) ■ Ribbon development ■ Urban sprawl ■ Urban Corridor ■ World City Region ■ etc.

⁷⁵ Analysé par différents modèles: cœur; satellite; étoile; galaxy; linéaire. En évolution vers un réseau polycentrique.

technologies des transports. Accordant une très belle place aux apports de J. Gottmann, l'équipe de chercheurs propose une définition des régions urbaines polycentriques (PUR) appréciées comme des : « *régions spatialement étroitement liées et stratégiquement planifiées, avec des villes historiquement et politiquement distinctes, sans clair classement hiérarchique entre elles, et séparées par des espaces ouverts* » (traduction libre).

Concernant les thèmes clés sur lesquels ces concepts s'articulent. Les différents concepts font émerger quelques thèmes premiers comme : la taille des populations et la densité ; les réseaux d'infrastructures de déplacement et de communication ; l'organisation de territoires autour de centralités interconnectées ("**groupement**"). Les auteurs relevant le dénominateur commun de la dimension spatiale comme mesure d'observation du phénomène, accompagnée des dimensions économiques, de celles des populations, de celles de données d'activités pour rendre compte de la dynamique de ces grands ensembles.

Concernant les indicateurs de mesure. La difficulté à trouver une plateforme sémantique commune, l'insuffisance des données en l'absence de définitions homogènes attribuent aux mesures de distance, de temps (de 1-2 heures à 1 journée séparant 2 villes d'un grand ensemble), à celles du nombre de villes les constituant, une valeur de point de repère relatif. Les auteurs relevant par l'analyse des descriptions des *Mega-City Regions* qu' : « *aucune des descriptions des MCR ne donne une dimension qui peut être exprimée en temps ou distance.* » Les questions de délimitation, à cette échelle, pour différencier les villes de leurs aires environnantes, d'un point de vue séparation morphologique, ne pouvant être résolues par les indicateurs de taille, de population, de densité. Cette analyse confirme celle de P. Claval (1968, La théorie des villes) énoncée près d'un demi-siècle plus tôt : « *si bien que sa dimension [ville] n'est plus fonction de sa population* ». L'hétérogénéité des mailles statistiques entravant les comparaisons mondiales. Même si « *la population semble jouer un rôle plus important dans la définition des concepts urbains que l'étendue spatiale* », les accords de groupage et les connexions d'infrastructures de transport sont les deux principales caractéristiques physiques pour tous les concepts décrivant les grandes aires urbaines.

La conceptualisation des grandes aires, urbaines et spatiales, le descriptif de la variété de leurs formes, l'organisation de l'espace et des territoires se complexifiant par l'intégration d'indicateurs de soutenabilité à intégrer dans les différentes mesures, conduisent conceptuellement à accorder un crédit à "**groupement**" et aux infrastructures de transport. Les auteurs concluant par une incitation à l'initiation d'une coopération entre acteurs de la connaissance, entre géographes, linguistes (grilles de déchiffrement et de formalisation), et d'autres acteurs des sciences sociales concernés par ce phénomène (annexe A8.6).

L'identification des concepts et notions les plus communément usitées (*supra*, la vingtaine), permet de regrouper huit⁷⁶ (*infra*. Figure 38) d'entre eux pour illustrer les mouvements des polarisations (urbanisation, spatialisation) par les mots utilisés académiquement.

Les trois premiers font apparaître une échelle spatiale supérieure. Ils illustrent le rôle de la dimension spatiale: « *la seule mesure qui puisse être observée de manière globale, cohérente et temporelle.* » Cette appréciation solidifie l'appréhension de PSN et la recherche de son positionnement. *Dimension spatiale*, est appréhendée selon l'approche de J-J. Bavoux et L. Chapelon (2014) précisant que « *nul n'a jamais fixé de tailles minimales et maximales pour la plupart des composants de l'espace, territoires et réseaux, cellules de peuplement et aires de marché... Force est de constater l'extrême diversité dimensionnelle de toutes les mailles, des Etats aux parcelles agricoles* ». J. Lévy (2013) poursuit dans la même veine : « *l'approche dimensionnelle conduit à renoncer à être complet [...] se reconnaît un point de vue forcément partiel, mais explicite* », ainsi que par l'apport de cette approche pour la géographie (*la dimension spatiale du social.*)

Dans les mots des suivants l'imbrication de l'échelle territoriale et de celle urbaine, illustre la difficulté à rechercher une classification stricte, valide également les expressions utilisées pour PSN : *nouveau grand territoire, nouveau territoire économique*. Enfin quelque soit l'échelle et ses variations cette analyse identifie le dénominateur commun des réseaux d'infrastructures comme caractéristique physique partagée, validant de ce fait l'orientation stratégique de *Seine Gateway*⁷⁷.

⁷⁶ Urban corridor ■ Mégapolitan ■ Mégarégion (MR) ■ MegaCity Region (MCR) ■ Mega-Meta City ■ Conurbation or city region ■ Functional Urban Region (FUR) ■ Métropolitain Area.

⁷⁷ *Gateway* est compris selon la proposition de définition de J-P Rodrigue (2017, glossaire).

2.5.2-DE L'AMBIGUITE DE LA REFERENCE A « REGION » VERS LA NEUTRALITE D'ESPACE ECONOMIQUE ETENDU.

Avec le mot région, *méga* ou pas, une confusion sémantique pourrait s'installer de par sa grande polysémie. Les définitions proposées par le dictionnaire britannique [<http://dictionary.reference.com/>] s'articulent autour des mots *extensive* (vaste), *indefinite* (indéfini). La quatrième définition (*district*) écarte les caractéristiques frontières et métriques de la définition « *Une circonscription sans tenir compte des frontières ou dimensions.* » Avec pour *extent* les précisions synonymiques suivantes : « *area, size, expanse, length, proportions, dimensions.* » Un même mot, une orthographe différenciée par la simple présence ou absence d'un accent, pour des significations différentes.

G. Marcou (11/1999, rapport, Parlement européen) souligne la diversité des acceptions de ce mot en Europe, voire des refus d'appréhender « *la région [comme] un nouvel échelon de gouvernement* », ou des différences de conception dans les fonctions exercées. L'auteur (04/2000), renforce l'analyse en soulignant deux *contrastes*. Celui de « *la généralité de la tendance à la régionalisation, et la diversité de ses manifestations institutionnelles,* ». Celui « *entre la popularité des notions de régionalisation et de région et la difficulté que l'on éprouve à les définir.* » Il conclut en 2012 son tour d'Europe des réformes territoriales par les difficultés d'utilisation du mot « *région* ». A. Brennetot et S. de Ruffray (2011) apprécient cette notion comme « *une réalité ambiguë* ». G-F. Dumont (2014) conclut dans la même direction son analyse des NUTS⁷⁸ : « *Cette géographie statistique non fondée sur des logiques institutionnelles régionales ne permet donc pas d'appréhender la réalité institutionnelle des régions d'Europe* ». L'analyse de G. Baudelle (2016) relève également l'extraordinaire hétérogénéité de l'organisation territoriale des Etats de l'Union. Ces éléments montrent la difficulté européenne à s'accorder sur la signification de région. Malgré une grande variété institutionnelle, elle est cependant appréciée comme un concept moderne d'organisation par S. Costea, C-M Dogot (2008). E. Lhomel (2016) dans l'ouverture de ses éléments de réflexion, illustre la « *diversité du fait régional* » en se référant à G. Marcou : « *“ [...] il n'existe pas de standard européen en ce qui concerne la région, sa nature juridique, ses dimensions ou ses fonctions.* » R. Brunet (2017) en référence aux différents usages et acceptions, mondiale et nationale, de ce mot « *le plus obscur et controversé de la géographie* » apprécie cette difficulté en termes non équivoques : « *L'extrême variété de ces points de vue et des préoccupations [...] a beaucoup fait pour rendre l'idée de région confuse, et le concept non opératoire.* »

Préfixer par *méga* un terme à forte intensité polysémique pour rendre compte de l'émergence d'une échelle supérieure, dont les manifestations institutionnelles sont propres à chacun, est, selon les parties du Monde, générateur de difficultés. Mégapolis évoque l'ordre de

⁷⁸ Nota. NUTS 2016 remplace NUTS 2013 pour les statistiques régionales Eurostat collectées à partir du 1er janv. 2018. Les nouvelles régions françaises sont en NUTS 1. NUTS 2 reste calé sur les anciennes régions et le niveau NUTS 3 sur les départements. Les calculs effectués en 2017 ont été réalisés sur NUTS2.

grandeur d'un complexe urbain, en limitant l'acception de *polis* à celle de « cité » (B. Cassin, 2019), constitué de plusieurs villes. Méga-région évoque l'ordre de grandeur d'une organisation territoriale politico-administrative. En France, la Région est collectivité territoriale, circonscription administrative, territoire de proximité aménagé en collaboration avec l'État dans le cadre des Contrats de Plan État-Région (CPER), espace de vie. L'objet géographique de région renvoie, en Europe à une grande variété d'occupation et d'organisation des territoires.

Face aux polarisations, spatiale et territoriale mondiale, l'expression espace économique étendu et son acronyme **EEE** (figure 3) portent une neutralité multidimensionnelle, peuvent présenter une utilité comme traducteurs du mouvement de la structuration de l'espace sur des ensembles positionnés sur l'échelle mondiale. La neutralité de l'expression accroît ses possibilités d'acceptation et d'utilisation indépendamment de formes dépendantes de l'histoire et de la culture propre à chacun tout en rendant compte plus aisément d'un possible usage sur des échelles fort différentes comme pour l'illustration celle extrême des flux d'échanges entre trois pays d'Asie orientale (Chine. Japon. Corée. *in* Carnets graphiques. CEPIL. 2018). Cette approche englobant la méga-région, pourrait générer un questionnement sur l'opposition voire une contradiction entre la notion et celle de méga-région. La différenciation entre ces deux notions est positionnée dans la recherche d'une notion élargie pour rendre compte d'une organisation hétérogène de l'espace ouvrant le champ des possibles pour traduire le réel. Les caractéristiques de la figure 36 ci-dessous permettent d'appréhender cette notion.

FIGURE 36-TABLEAU. CARACTERISTIQUES D'UN **EEE**.

■ CRITERES ↓	■ NOTION →	■ EEE
■ POSITIONNEMENT du géographe.		■ Observateur des espaces-territoires du « haut de Sirius ».
■ CONCEPTS GEOGRAPHIQUES.		■ Mouvement. ■ Echelle. ■ Espace. ■ Territoire. ■ Réseau
■ REGISTRE de l'appréhension.		■ Formalisation géographique de mouvements observables.
■ FINALITE.		■ Positionnement mondial Géo [Politique. Economique] de l'espace considéré.
■ PRESENCE dans le vocabulaire ?		■ <i>Extended gateway</i> ■ Métropole étendue. ■ <i>Extended metropolitan Region</i> (EMR) ■ <i>Extended regional urbanization</i>
■ LOCALISATION ? (Où se manifeste-il ?)		■ Très majoritairement à l'intérieur d'un « compartiment » .
■ ILLUSTRATIONS ?		■ La 40taine ou 50taine d'espaces mondiaux identifiés. ■ Dont : MR (USA) ; les cœurs économiques (EU) ; La Grande Région .
■ Echelle		■ Inférieure à Etat : très majoritairement. ■ Supérieure à : région, ensemble métropolitain, métropole, pôle métropolitain, département, ville.
■ Appréhension de L'ECHELLE.		■ Généralisation mondiale émergente .
■ FORCE du MOUVEMENT		■ Centrifuge spatiale contrôlée .
■ MESURES. POIDS.		■ Variables. ■ Non déterminantes pour identifier.
■ FRONTIERES. LIMITES.		■ Plus ou moins floues. Imprécises
■ FORME		■ Spatiale diverse (<i>L'EEE est nommé, géolocalisé</i>).
Jean-Yves Péroudou		

Avec cet acronyme la forme administrative (région) est différenciée des dimensions (méga) que peut prendre un objet, laissant ainsi à l'autorité politique et aux dirigeants économiques l'organisation de l'espace et l'articulation des coopérations interterritoriales selon leurs propres règles (histoire, culture). Forme de structuration spatiale, la notion facilite également sa reconnaissance d'acteur Géo [Politique. Economique] dans les processus de régionalisation rappelés par E. Evrard (2017), c'est-à-dire avec une partition du Monde selon de grands accords commerciaux à espérance de vie plus faible, à consistance plus volatile, que celle des Etats au sein desquels les **EEE** s'expriment. La visibilité de ces derniers devient instrument de facilitation des échanges pour, à différentes échelles, la société et l'ensemble des acteurs spécialisés sur les flux (physiques, numériques, de connaissances).

2.5.3 -ECHELLE ET LIMITE DE LA NOTION.

L'analyse ci-dessus détache les travaux RPA de l'indétermination d'un exercice de prospective, les positionnent comme une préparation ou l'acte préparatoire d'un Etat aux évolutions des entités géographiques mondiales et des siennes propres. Dans cette acception, le temps critère déterminant du positionnement Géo [Politique. Economique] sur cette échelle compose avec la vitesse d'évolution des mouvements (annexes A2 : *GaWC ; Mori Foundation*) pour inscrire PSN (figure 37) dans ce mouvement du XXI^e s.

FIGURE 37-TABLEAU. APPREHENSION DU POSITIONNEMENT DE PSN PAR RAPPORT A LA NOTION D'**EEE**.

MOUVEMENTS DU MONDE CONCERNANT L'ORGANISATION DE L'OCCUPATION DE L'ESPACE.

POLARISATIONS	ILLUSTRATIONS	UNITE
► SPATIALE (EEE)	► LES GRANDS ENSEMBLES •MR-RPA (1). •Pôles économiques européens •Grande Région (1)	► Formation des PÔLES économiques et des pouvoirs du Monde (~ 40 à 50).
► METROPOLITAINE	► TERRITOIRE (<i>Le Grand « nom de ville »</i>)	► Extension du SOLIDE VILLE (<i>classements</i>)

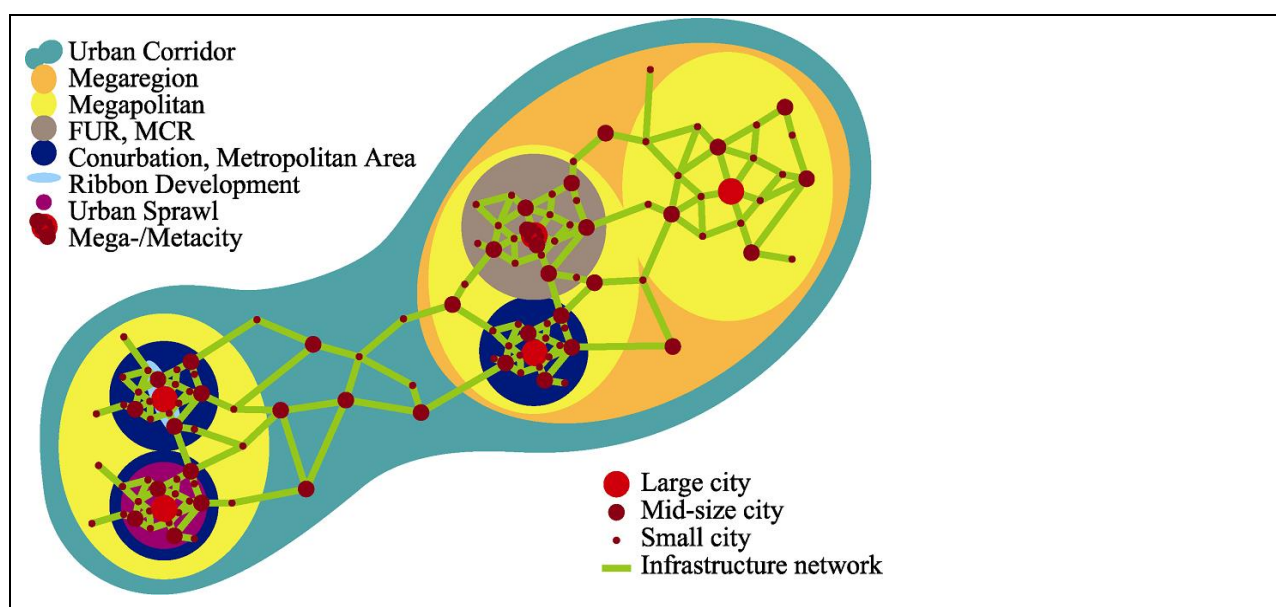
PSN UNE COMPOSITION APPLICATIVE ENTRE LES DEUX MOUVEMENTS DE POLARISATION.

► SPATIALE ET METROPOLITAINE (Ou l' EEE)	► PSN (1) • Le Grand Paris ET l'articulation des (coopérations) territoires de la Vallée	► Formation d'un PÔLE DU MONDE par une ARTICULATION COOPERATIVE DE TERRITOIRES appuyant l'extension du SOLIDE VILLE.
(1) L'intentionnel (ou décision politique) est le déterminant clé de l'inscription du mouvement mondial de l'occupation de l'espace dans des formes organisationnelles structurées par des territoires en coopérations.		
<i>Jean-Yves Péroudou</i>		

I. Georg, T. Blaschke, H. Taubenböck (2016) identifient pour l'Asie, selon plusieurs auteurs, trois types de dessins de développement, souvent imbriqués, rappelant l'architecture spatiale de PSN : le corridor (urbain, mobilité-fret) ; la domination d'une mega-city (ou hypercentralité) ; des **"groupes"** de villes. Ces trois éléments constituent l'échelle d'expression de l'**EEE**. Ils constituent un élément d'existence de l'échelle supérieure à celle des questions d'urbanisation d'une hypercentralité, intégrant dans son champ un réseau de villes ou **"groupe"**, physiquement réunies par les connexions et les nœuds d'un corridor, appréhendable comme un Tout, une globalité. Cette échelle d'une organisation polycentrique autorise une

déclinaison de l'**EEE** selon les caractéristiques locales, depuis les plus grands formats d'Asie ou du nord Amérique, jusqu'à ceux des espaces européens, évitant ainsi la course au nombre, à la taille, à un positionnement par rapport à des mesures peu significatives pour apprécier leur existence, tout en intégrant la dynamique mondiale des mouvements. Trois éléments d'architecture spatiale dont bénéficie PSN, à articuler, pour une reconnaissance d'**EEE**. L'équipe I. Georg, T. Blaschke, H. Taubenböck (2016) synthétise les principaux concepts relevés lors de leur analyse approfondie par le schéma de principe ci-dessous (figure 38), teinté d'une pointe d'humour, appréhendé comme un potentiel support pédagogique au portage de Paris-Seine-Normandie. Il clarifie les différentes appréhensions, pose l'échelle de l'espace économique étendu.

FIGURE 38-SCHEMA. REPRESENTATION SYMBOLIQUE DE L'ARTICULATION DES CONCEPTS. I. Georg, T. Blaschke, H. Taubenböck, (2016).



Cette écriture ramassée de matérialisation d'abstractions, d'imbrications de concepts et d'échelles propose une composition graphique entre l'urbanisation et la spatialisation. Elle illustre également le rôle des réseaux des transports (fret, mobilité) pour solidifier et faire tenir l'ensemble, ainsi que celui des coopérations interterritoriales avancées pour assembler les territoires, construire une globalité, un espace économique étendu, selon les accords trouvés au sein d'une gouvernance.

La notion d'Espace Economique Etendu pourrait être comprise comme un élément d'appréhension d'un *territoire-Monde* dont l'hypothèse a été posée par C. Didelon (2013). Nous marquons une distance par rapport à certains concepts clés de cette hypothèse tels que *société-monde*, *monde unitaire*. L'analyse ne réduisant pas le Monde à un enchevêtrement de systèmes spatiaux (économique, démographique) rassemble et permet d'accepter le regard d'une appréhension du Monde comme un territoire. La banalité de l'échelle est appréhendable.

Cependant la diversité des sociétés constitutives de l'humanité rend l'échelle géographique du *territoire-monde*, dans l'acception « *espace de l'humanité* », peu banale. Cette diversité, malgré une superficelle banalisation comportementale, fait apparaître des singularités (valeurs, culture⁷⁹) d'intensité variable, *in fine* de belles complexités à l'origine de notre difficulté à accepter le concept d'une *société-monde*, principalement caractérisée par son incapacité à s'organiser dans une communauté de vie, celui de *monde-unitaire*. Enfin, l'appréciation d'une « *remise en cause* » de « *la nation*⁸⁰ » comme « *acteur souverain sur son territoire* » interpelle nos observations des deux mouvements de polarisation, celle métropolitaine et l'autre spatiale. Deux façons d'appréhender la mondialisation, voire deux écoles, semblent se dégager selon les travaux de T. Devezas (2009). La première positionne l'accent sur la capacité de l'humanité à s'adapter aux orientations et décisions des ambitions stratégiques des autorités politiques et dirigeants économiques. Elle repose sur une approche globale, historique, évolutive, à rapide vitesse de diffusion et pouvoir de transformations sociales, basée sur des composants Géo [Politique. Economique], sur ceux des connaissances et des technologies. La seconde quand à elle positionne l'accent sur les conditions de fonctionnement (interdépendances et interconnexions mondiales) de la mondialisation, ce qu'elle produit, entretenant ainsi sa propre dynamique. Les enjeux spatiaux de ces deux appréhensions, n'entretenant pas de rapport d'exclusion de l'une par rapport à l'autre, détenteurs d'une « *capacité à influencer le Monde par ses [en référence à : « *espaces attractifs* », « *lieu* »] apports spécifiques* » (J. Lévy, 2013), offrent un cadre d'appréhension du positionnement Géo [Politique. Economique] recherché pour PSN ainsi que pour les orientations de sa formation par l'articulation des interdépendances et interconnexions de ses territoires. Au-delà des différences exprimées la notion d'espace économique étendu rencontre les conclusions de C. Didelon sur deux points. Celui de l'Etat, territoire d'expression des **EEE**, et, celui d'une piste sub-régionale « *pour l'analyse du territoire-Monde.* »

L'**EEE** ne supprime pas pour autant la difficulté d'une potentielle confusion avec les formats d'espaces de coopérations économiques issus d'accords commerciaux, d'accords (traités bi ou multilatéraux) de libre échange ou avec ceux des Accords de Coopération Régionaux (ACR) dont 263 sont en vigueur (OMC, 07/2015). Les ACR sont en quelque sorte à flux d'échanges ce qu'articulation de coopérations interterritoriales est à grand ensemble

⁷⁹ La diversité des variétés culturelles (différences) éloigne l'appréhension d'un « *processus d'uniformisation* » associé à la notion de *société-monde*, permet à « *la culture [d'acquérir] a acquis une centralité* » (C. Ghorra-Gobin, 2012), à fort pouvoir d'influences reconnu par son introduction dans les évolutions qualitatives (*soft, smart*) du concept de puissance (M., Azuelos, 2012), développées en 2^e partie compte-tenu de la vivacité des polarisations (urbanisation, spatialisation), du rapide succès mondial de la notion de méga-région, de notre appréhension du positionnement de PSN dans ce mouvement.

⁸⁰ Concept que nous appréhendons dans un sens classique par Etat-nation, comme « *le modèle [le] plus abouti de construction nationale* » (J-L. Mathieu, M. Lussault, 2013) dans lequel l'Etat est l'organisateur « *de la communauté politique et [de] la formation sociale [...], c'est-à-dire de la nation.* » (A. Dieckhoff, 2012).

géographique. Leur développement renforce la polarisation spatiale ainsi qu'une organisation des échanges sur des bases géographiques, culturelles.

Les scénarios contrastés (diminution du commerce courte distance *versus* commerce longue distance) du développement économique européen, proposés par M. Fouquin, J. Hugot (05/2016) suite à leur analyse d'une perte d'influence de la régionalisation depuis la fin du XX^e siècle illustrent la « *puissance organisatrice* » de la distance (J. Lévy, 2013.) Ces recherches renforcent l'attention à porter sur la façon dont les espaces économiques étendus se positionnent dans les échanges de longue et courte distance, sur le développement des connexions de flux entre ensembles de proximité géographique.

Les grands ensembles renvoient à espace économique et de vie, à Etat, *in fine* donc à territoire. Deux concepts polysémiques (espace, territoire) présentant cependant une solide consistance, une pérennité. Les limites fixées dans des frontières étatiques, avec leur corpus de règles, de normes, pour y organiser la vie, sécurisent quelque puissent être la forme de l'ensemble infra-étatique et celle des coopérations avec ses territoires constitutifs. Les accords de libre échange, se construisent, se suspendent voire se déconstruisent, ainsi que le rappelle S. Jean (2018) en citant Talleyrand : « *Où il y a un traité, il y a un canif* ». Leur instabilité est supérieure à celle de territoires inscrits dans une construction politique.

Tout comme l'échelle *méga* de la polarisation spatiale aboutit à une structuration de l'espace sur des *EEE*, pour l'Europe à la reconnaissance de ses pôles économiques historiques dans lesquels PSN à sa place, son application aux accords commerciaux entre ensembles géographiques et économiques, multiplie les enjeux. Les échanges bien sûr, mais surtout les acceptabilités, politique et économique, la diffusion de modèle de société pour *in fine* affirmer son existence au Monde.

CONCLUSION. PARIS-SEINE-NORMANDIE : UN COEUR ECONOMIQUE EUROPEEN INITIALISANT UN POSITIONNEMENT GEO [POLITIQUE. ECONOMIQUE] MONDIAL.

La logique démonstrative a permis de lire le mouvement mondial d'organisation de l'espace, de faire apparaître, *par l'extérieur*, l'émergence d'un échelon organisationnel supérieur d'occupation de l'espace. Cette lecture, cette identification, traduisent sur les échelles internationales et européenne, les façons dont les sociétés organisent l'espace habité au XXI^e s. La concentration urbaine s'étend, généralise l'émergence de configurations spatiales étendues. La ville peut être capitale, ville-mondialisée, ville-mondiale, ville-monde, ville-globale, préfixe son nom du qualificatif *Grand* pour traduire l'évolution d'échelle de l'urbanisation. En développement, elle se renforce par le centre (urbanisation/polarisation métropolitaine), se déploie par les réseaux (J Lévy, 2013 ; J-M Offner, 2013-pour ceux techniques). Elle fait émerger, par ses extensions et interconnexions avec les centralités de proximité, de nouvelles formes spatiales sur base de coopérations interterritoriales, concentrant hommes, richesses et

pouvoirs. Interconnectées elles donnent naissance à des mégalo-poles (spatialisation/polarisation spatiale), à de grands ensembles économiques et de vie. Les deux mouvements, les deux échelles sont imbriqués. Les entités géographiques évoluent (D. Pumain, 02/2005).

Les explorations-observations positionnent PSN, dans les dynamiques de ces grands ensembles, représentatifs des pouvoirs du/au Monde, à la dimension Géo [Politique. Economique] affirmée. Malgré l'extrême polysémie de *région*, ils sont communément désignés par la notion de méga-région (RPA, 2006), au succès mondial difficilement contestable, exprimant le « *pouvoir culturel des acteurs [qui] est fonction de leur capacité à produire des normes et des références pour l'action* » (M-C Fourny, 2002). La quarantaine-cinquante de MR identifiée (J-P. Rodrigue, 2015) confirme la généralisation du mouvement. La MR formalise l'anticipation d'une réponse possible⁸¹ à l'une des orientations de l'occupation de l'espace humanisé du XXI^e siècle. Pendant cette période le Monde et ses *compartiments* sont dans la transition d'un équilibre d'une relative stabilité, imparfaite mais connue, géré par un nombre restreint d'acteurs vers un nouvel horizon d'équilibres à trouver avec un nombre d'acteurs en croissance significative (annexes A2). Les façons d'occuper espace et territoire sont alors assimilables à des dessins de positions. Cette référence géostratégique représente l'appréhension du positionnement de PSN.

Ces nouveaux ensembles géographiques, espaces économiques étendus, ne surgissent pas du néant, s'expriment sur le territoire de l'Etat, sont impulsés par les Etats. Leur formation en Europe est favorisée par la politique de l'Union concernant son soutien au développement des coopérations interterritoriales transfrontalières. Leur production fait apparaître nombre de difficultés, de complexités. Celles de leurs horizons (unité : la dizaine d'années) mettant en tension les agendas politiques avec ceux des acteurs économiques et de la société vivants au plus près des rythmes du Monde. Celle des incertitudes Géo [Politique. Economique] et des temporalités des urgences notamment nationales pouvant impacter les priorités des agendas. Et surtout, celles concernant les modifications des rapports de pouvoirs : entre villes de l'ensemble formé ; entre La ville, les villes, et la région, les régions (ou Etat, ou Province, selon les terminologies nationales des niveaux de divisions administratives du territoire) ; entre l'ensemble formé et le pouvoir étatique ; enfin entre l'ensemble formé et les autres parties du territoire national. Ces difficultés à forte dominante politique, dont l'intensité s'exprime pendant toute la période de la construction de l'ensemble, sont appréhendées d'un degré supérieur à celui opérationnel de la production de l'ensemble appréhendée par la mobilisation des termes du triptyque ressources/projets/territoire à l'échelle de PSN.

⁸¹ Signifiant : forme émergente d'organisation spatiale/territoriale, en lien avec le nombre significatif des grands ensembles cartographiés, à celui plus restreint mais existant d'organisation articulant des actions interterritoriales, en étroite dépendance de décisions politiques, économiques, de niveau supérieur.

CHAPITRE III-LES DYNAMIQUES DE LA CONSTRUCTION DE PARIS-SEINE-NORMANDIE POUR SOLIDIFIER LE POSITIONNEMENT MONDIAL DE LA VILLE-MONDE.

PRESENTATION DU CHAPITRE III ET LOGIQUE DU RAISONNEMENT.

Les acceptations de faits construits, celle des échelles spatiales et territoriales imbriquées dans lesquelles ils s'expriment, aboutissent à des réorganisations à enjeux multiples positionnés sur les échelles de la plus locale à la plus grande. Des ensembles économiques et de vie, supérieurs aux unités territoriales courantes, visibles mondialement, émergent. Ces acceptations sont à l'origine de l'intentionnel politique (Président de la république, 2009) de donner un nouvel essor (2009-2012) au développement-aménagement de la Vallée de la Seine. La poursuite de cette période par la DIDVS (2013) permet de considérer comme acquis : le principe de ces acceptations ; l'enjeu Géo [Politique. Economique] de la reconnaissance de l'existence de Paris-Seine-Normandie par celle de la Vallée dans les mouvements de structurations mondiales pour appuyer la recherche de positionnement du Grand Paris. Le chapitre I permet d'appréhender Paris-Seine-Normandie à la lueur de l'ancienneté des préoccupations d'aménagement de la Vallée. Le chapitre II a montré l'adéquation temporelle entre les dynamiques de PSN et celles mondiale et européenne. Une différence de fond apparaît suite au rapprochement entre le schéma d'aménagement de la Basse-Seine des années 1970 pour résoudre une question domestique au prisme de la recherche d'un équilibre national du développement économique, et le développement de la Vallée de la Seine. Depuis 2009-2012 il s'agit de résoudre la question du positionnement mondial de la ville-monde au prisme de la généralisation des grands ensembles économiques, ou méga-régions selon le vocable mondialement installé. La résolution de cette question représente, au XXI^e siècle, une rupture dans les motivations du développement-aménagement de la Vallée en ce sens que la dynamique n'est plus guidée par l'aménagement de la région parisienne mais est l'antidote au risque d'une perte des influences mondiales de Paris.

Le raisonnement démonstratif de ce chapitre vise à montrer que l'adéquation temporelle des dynamiques originelles de PSN avec les grands mouvements mondiaux, est également accompagnée de celles d'une gouvernance articulant le triptyque « institutionnalisation / centralisation / coopérations », orientation partagée avec les pays explorés face à la même problématique ; d'une relative prise en considération des évolutions de la société civile ; de pratiques d'appropriations (projets) du projet global (échelle de la Vallée).

La logique du raisonnement démonstratif articule :

- **L'organisation** (section 3.1) « *des processus et institutions qui participent de* » l'émergence de PSN, ou gouvernance (P. Le Galès, 2013) appréciée comme un *pré-requis*. Les

explorations mondiales permettent d'observer son institutionnalisation / centralisation ainsi que la modalité d'action des coopérations interterritoriales. L'institutionnalisation de la gouvernance de PSN, confiée à la haute administration relativement indépendante des variations politiques, bénéficiant d'un rattachement politique supérieur, représente une garantie de continuité, de conservation de la ligne globale. L'Etat, en coopération avec les grands acteurs (élus, économiques) est « chef d'orchestre ».

- **Les bases théoriques** des apports de la recherche géographique par la démarche analytique du triptyque ressources/projets/territoire (section 3.2), notamment le positionnement de PSN dans les évolutions de la notion de développement. Ces apports éclairent l'interrelation entre l'approche globale de la conception de PSN, inhérente à l'échelle, et les acceptabilités des représentants politiques territoriaux, économiques, socioprofessionnels, sociétaux, acteurs de la structuration de la Vallée et de la production de Paris-Seine-Normandie. Ils sont complétés de l'identification d'oppositions locales sur des projets concrets, voire d'expressions de rejet, ou d'un éventuel risque d'une *fragmentation* régionale compte-tenu de la géomorphologie de la Normandie.
- **Les faits**, illustrés par les réalités des appropriations des divers acteurs/parties/forces prenantes, au travers de l'analyse des évolutions (section 3.3) des positionnements (rapports/documents, medias), enrichie des enseignements des entretiens. Ces appropriations sont complétées d'une sélection d'exemples, de pratiques (section 3.4), permettant de développer, au-delà de la dimension projet, une culture propre, partagée, par les acteurs de la Vallée. La pertinence temporelle originelle de la conception de PSN est enrichie de ces faits et pratiques. Ils contribuent à l'éclosion d'une « culture Paris-Seine-Normandie », à la concrétisation de l'horizon.

3.1-LA PRODUCTION DE PARIS-SEINE-NORMANDIE OU L'EXISTENCE PAR LES PROJETS.

3.1.1-LA PRODUCTION D'UN ESPACE ECONOMIQUE ETENDU ET LES MODALITES D'ORGANISATION DE SA FABRICATION.

A. Rodriguez-Pose (Société du Grand Paris, colloque, 01/2016) apprécie les questions de gouvernance (nombre de maille politico-administrative, enchevêtrements de compétences), de coordination entre élus et autorités, comme des problématiques de fond associées aux transformations d'échelle supérieure. Les rugosités politiques et organisationnelles associées ; celles économiques pour les développements de chaque composante territoriale et entre elles ; celles encore de géopolitique et de géo-économie dans la recherche d'un équilibre spécifique à chacun, entre les territoires et pour l'ensemble, sont de fortes aspérités. Elles génèrent un ensemble de tensions voire de conflits, et justifient la recherche d'une modalité de l'action à double vocation, celle d'un espace de leurs résolutions et celle de l'obtention d'accords. La multiplicité des champs de forces à équilibrer (figure 39), économiques, sociétales, dans l'Art de

faire tenir ensemble oriente vers l'approche préalable du rassemblement pour trouver dans la multiplicité des champs de pouvoir sollicités, l'équilibre ou les équilibres sur lesquels l'ensemble peut se réaliser par ses territoires constitutifs.

FIGURE 39-TABLEAU. PRINCIPALES RUGOSITES ET ORIENTATIONS DE RESOLUTION.

FAITS POSES	RUGOSITES	AMPLIFICATEUR	RESOLUTION
■ POLARISATIONS (spatiale, territoriale)	■ ENCHEVETREMENT de compétences. (géopolitique locale, organisation territoriale)	■ ÉCHELLE.	■ RASSEMBLEMENT-MOBILISATION (société civile, acceptabilité sociale)
	■ IMBRICATION d'interdépendances (économie)		
	■ FAIRE ENSEMBLE (accords, décider, produire)		■ GOVERNANCE (résolution de difficultés, obtention des accords)
	■ FAIRE TENIR (solidifier)		

Jean-Yves Péroudou

Sur l'échelle européenne l'appréciation d'A. Rodriguez-Pose est à rapprocher des enseignements du processus et de l'organisation adoptés par la Grande Région Saar-Lor-Lux. Sur l'échelle internationale de ceux de l'analyse de l'échec de la fusion de trois villes de la province du *Guangdong* (*supra*, Y. Li, F. Wu, I. Hay, 2015). Ou des difficultés analysées par l'équipe de l'UD-UTC (2010, annexe A8.2 et s.) illustrées par une mesure quantitative, complexifiant la gouvernance de la mégalopole *BosWash*, la rendant ingérable ou ingouvernable. Ou encore de l'organisation adoptée par *Bay Area*. Des questions rugueuses de fortes aspérités, sont posées. Elles relèvent de la culture politique et de l'organisation administrative territoriale propre à chaque pays et d'une géopolitique locale. Elles font apparaître des enchevêtrements de compétences territoriales dont la résolution, la simplification est en dépendance du Politique, de celle des autorités administratives et économiques concernées, des priorités d'actions adoptées. Les notions contrastées de gouvernement des territoires, de cadre politique/juridique/administratif dans lequel s'inscrit l'ensemble à former, et de gouvernance de la fabrique de cet ensemble économique et de vie, sont questionnées.

3.1.2-L'HYPOTHESE DU CADRE D'UNE ENTITE TERRITORIALE SPECIFIQUE COMME PREALABLE A LA FORMATION DE PARIS-SEINE-NORMANDIE.

Le préalable de la construction du « territoire » PSN, comparativement à sa territorialisation par les projets, formalisé par la séquence du triptyque : ressource/territoire/projet (*in* H. Gumuchian, B. Pecqueur, 2007), pourrait orienter un questionnement de recherche vers la création d'une éventuelle « Région PSN » ou encore vers celle d'une « Métropole PSN », comme facilitateurs de la réalisation de l'intention initiale. Ces deux approches, se référant à des modèles encadrés de l'organisation territoriale, la territorialisation de la structuration de la Vallée et de ses territoires, serait alors subordonnée à

la formation d'une maille politico-administrative territoriale spécifique assurant la composition entre les dynamiques, celle métropolitaine et celle d'une régionalisation de grand format.

L'hypothèse « Mégalo-pole du bassin parisien » (IAU-ÎdF, 2010) recevable conceptuellement, a mis en évidence un besoin de coopérations interrégionales et l'enjeu politique d'une gouvernance à cette échelle. La déclinaison « Région PSN », géographiquement cernée, n'a pas été retenue lors de la réorganisation des régions françaises de 2014/2015. Nous émettons les hypothèses explicatives suivantes. Une traduction concrète de la plateforme des discussions C8/P8 (2008) aurait pu déclencher la perception d'une France réduite à celle du Bassin parisien. Environ sept ans plus tard une éventuelle « Région PSN » aurait activé de vives expressions géopolitiques émanant de territoires, régions, faisant valoir, cardinalement par rapport à Paris, leurs atouts contributifs au positionnement Géo [Politique. Economique] mondial recherché pour la ville-monde. L'intervention média (La Tribune, 03/12/2015) de l'expert A. Grumbach appréhendant la *région capitale* comme la résultante « *de la fusion des régions Ile de France et des deux Normandie réunies* », restée à notre connaissance sans résonnance, relève de la catégorie curiosité. La référence au cadre de la métropole⁸² utilisée par « *Seine Métropole* » (A. Grumbach, 2009) ; par « *métropole du XXI^e siècle* » (Réinventer la Seine, 2016) ; localise le projet (Seine), définit l'espace temporel (XXI^e siècle) dans lequel il va se déployer, trouver sa reconnaissance, et se solidifier durablement. Cette référence à la terminologie de l'organisation administrative territoriale est appréhendable dans une acception métaphorique traduisant une reconnaissance de l'évolution de l'échelle organisationnelle vers un échelon infra-étatique supra-régional sans pour autant signifier la création du cadre de cet échelon selon cette référence. Ces hypothèses (région, métropole) peuvent néanmoins être à l'origine de réflexions de sciences politiques sur la relation entre l'échelle des grands ensembles mondiaux et l'organisation territoriale française, ou de réflexions concernant la conditionnalité du lien entre une structuration administrative territoriale infra-étatique/supra-régionale et son développement économique et de vie pour obtenir une reconnaissance Géo [Politique. Economique] mondiale. Par ailleurs, nos explorations-observations européennes et mondiales des grands ensembles économiques mondiaux, des méga-régions, rejoignent celles formulées par l'IAU-ÎdF (2010), près de 10 ans plutôt. Elles ne font pas apparaître le préalable d'une dynamique de structuration territoriale politico-administrative d'échelle supérieure ; sont orientées vers l'appropriation par le/les projet(s), tout en reconnaissant l'importance de la question de la gouvernance et le temps nécessaire à sa résolution (29/04/2009, Président de la république, cité de l'architecture, « *"Nos successeurs réfléchirons à la question de la gouvernance"* » ; Le Monde [30/04/2009, 04/08/2009] ; L'Express [29/04/2009] ; Le Figaro [25/03/2009, 29/04/2009]).

⁸² Cette référence terminologique est à l'origine d'une incompréhension soulevée par J. Nouvel (J. Chauvel, 2015).

L'effet collectif d'une éventuelle différenciation institutionnelle à laquelle les territoires du développement-aménagement de la VDS peuvent donner lieu, compte tenu de la nature de la question en jeu (solidification de la place mondiale de Paris), est en lien avec trois éléments.

Celui de ses appropriations par l'ensemble des acteurs incarnées par le concret des projets.

Deuxièmement celui des arbitrages nécessaires à leurs initiations compte tenu des incertitudes Géo [Politique. Economique] et contraintes (budgétaires-financières ; enjeux globaux) posant les contextes politique et financier des cadres de l'action.

Enfin celui de l'appréciation du besoin d'une forme institutionnelle particulière favorisant les arbitrages coopératifs basés sur l'articulation des projets et la coordination des actions.

La territorialisation de l'action publique pose ainsi les questions de la gouvernance et du besoin d'institutionnaliser des coopérations interterritoriales.

3.1.3-LA MODALITE D'ACTION DU PROJET ET LE PRE-REQUIS DE LA GOUVERNANCE.

Cette question sensible, dont le préalable de résolution avant l'initiation du/des projet(s) détient un pouvoir retardateur peu compatible avec la vitesse des évolutions du Monde, ne peut être « occultée » (A. Grumbach, *Seine Métropole [2009]*, gouvernance : 19 occurrences.) La comparaison pédagogique de C. Chatelin-Ertur (2011) « *la gouvernance est à l'organisation ce que l'atome est à la matière* » éclaire sur l'importance de cette modalité organisationnelle de l'action. Sans atome pas de structuration de la matière. Hors gouvernance à l'échelle, pas de formation de l'ensemble, pas de production de « territoire ». La gouvernance est à la fois une particule élémentaire et un système complexe de gestion des interactions entre les acteurs, pour de conflictuelles les transformer en coopératives. A-S Quiec (2018) rappelle son cadre historique avec un éclairage sectoriel « *au sein des places portuaires.* » Cette notion ancienne à forte diversité polysémique, controversée, à usages multiples ; bénéficie de l'acceptation la plus commune internationalement de « bien gouverner », renvoyant de ce fait à l'existence préalable d'un objet sur lequel les représentants d'une société exercent leurs responsabilités. P. Le Galès (2013) propose comme définition l'« *Ensemble des processus et des institutions qui participent de la gestion politique d'une société.* » D'une forte présence initiale en économie, utilisée par les sciences régionales (GIS Collège international des sciences du territoire, 2011) et les approches de l'action publique (E. Négrier, R. Epstein, 2011), l'ouverture politique s'affermir par le sens d'une coordination entre acteurs. Pour la formation d'un **EEE** cette caractéristique de l'action collectivement discutée, voit sa complexité s'accroître de par la diversité et la multiplicité d'acteurs aux intérêts divergents (Etat, acteurs politiques non gouvernementaux, entreprises, syndicats, associations, acteurs individuels), formalisée par la notion de « capital social » de la ressource territoriale (M. Duperré, 2007.) Les évolutions (R. Epstein, 2011) depuis les années 1970 de la territorialisation de l'action publique, font

apparaître une nouvelle modalité permettant « *au pouvoir central d'orienter à distance l'action des acteurs* » incarnée par le recours aux formes de l'agence ou d'autorités administratives indépendantes (AAI), appréhendées comme un instrument de structure. Celui développé par La Grande Région représente une forme de haut degré d'avancement. Pour PSN, l'importance de la gouvernance dans la construction est soulignée cinq fois, sur différents thèmes, lors d'un entretien. Les explorations de la littérature, en explosion volumétrique, ne font pas référence à un modèle de gouvernance mais à des systèmes de gouvernance traduisant la manière dont les institutions fonctionnent. Les références citées, les mots et expressions utilisés permettent d'apprécier le rôle crucial de cette notion : l'absence d'une causalité entre coopération et cadre d'exécution (E. Evrard, 2017) ; celle de modèle et de l'existence de systèmes ; une orientation vers l'action intégrant une dimension éthique (Y. Allaire, M. Firsirotu, 2009, 2012, 2013) ; des indicateurs de mesure de la qualité de la gouvernance, d'évaluation appréciés par P-Y. Gomez et H. Korine (2009) « *comme la meilleure garantie de la pérennité économique et de la prospérité* » (cités par C. Chatelin-Ertur.) Les différentes approches de fonctionnement articulent : des formes horizontales d'interactions (information, dialogue) ; la valorisation des interdépendances (construction collaborative) ; une régularité et des règles d'échanges ; une certaine autonomie par rapport à l'Etat ne supprimant pas un besoin de verticalité ; une coordination entre acteurs politiques et sociaux. Cet ensemble de traits caractéristiques présuppose une existence de réseaux facilitateurs de l'action publique. Dans les secteurs public ou privé, ce mot traduit l'organisation d'un mouvement orienté vers le *comment faire*, comment agir au mieux avec une multiplicité d'acteurs. Terme de l'action, (R. Lajarge, 2011) de l'éthique de l'action, dans ses différentes facettes : la conception, la décision, le Faire, le pilotage, l'évaluation. Dans ses évolutions de sens et d'acception, en lien avec les évolutions des sociétés et leurs besoins face à la rapidité des transformations, elle intègre les fonctions de régulation et d'articulation des interactions entre l'action publique de l'Etat, le Politique, la société ; prend en compte les systèmes de défense ou de promotion d'intérêts particuliers, de coalitions d'acteurs publics et privés ; a pour finalité une action, plus efficace, garante du bien public et de l'intérêt général.

Un ensemble de questions de fond, voire de conditions (société civile/acceptabilité sociétale ; finalité Géo [Politique. Economique] ; projet global/projets constitutifs ; fluidification d'enchevêtrements de compétences) interrogent les modalités de l'action pour permettre cette production. La définition, avec la diversité des parties prenantes, du/des projets oriente la vocation du *pré-requis de la gouvernance* vers celle d'un pilotage de projets, d'une coproduction. La référence à projet, construction du réel par le fait, positionne alors ce *pré-requis* comme un préalable incontournable à l'appropriation du projet global de PSN, à sa domestication. Gouvernance se positionne ainsi comme un moyen de l'action pour réaliser les adaptations, transformations, constructions, par une régulation des coordinations entre le politique, l'économique, et la société. L'une des questions de fond, relevant de l'opérationnel

politique et de l'ingénierie territoriale est la définition de règles permettant la ventilation des projets constitutifs de la construction interterritoriale de Paris-Seine-Normandie, en trois ensembles. Ceux de niveau local qui restent inconnus de la gouvernance. Charge à leurs porteurs d'en vérifier la cohérence pour d'éventuelles relations, connexions ou interconnexions. Ceux de niveau régional, positionnés dans le cadre récent du SRADDET, pour lesquels un éventuel arbitrage de l'entité est sollicité quant à son portage. Ceux enfin, issus de coopérations interterritoriales (cf. sections et sous-sections de ce chapitre) comme par exemple le rapprochement suggéré entre le SDRIF (2019, rapports et documents) et le SRADDET normand adopté en 12/2019, appréciés comme entrant dans le champ de la structuration de Paris-Seine-Normandie. Cette approche, reposant sur la définition préalable des principales caractéristiques d'un projet de ce dernier niveau, définit ainsi le champ prioritaire d'applications de l'« espace du mandat ».

3.1.4-L'HORIZON DE LA PRODUCTION DE PSN : SA FABRIQUE PAR L'INSTITUTIONNALISATION/CENTRALISATION DE LA GOUVERNANCE.

La diversité des modalités de l'action (cadre préalable et gouvernement ; coordination des acteurs et gouvernance ; structure dédiée et agence/AAI), d'un projet peu banal d'échelle inhabituelle, interpelle celle à retenir s'agissant notamment de la formation d'un ensemble économique et de vie positionné, à l'échelle humaine, sur un horizon de long terme, comme l'acte II (CGDVS, Rapport 2012) du Grand Paris. Le décret du 29/03/2012 « *instituant une conférence pour le développement de la vallée de la Seine* » est écarté malgré ses indéniables caractéristiques de plateforme de coopérations (équilibres ; rassemblement des forces et parties prenantes ; dispositif adaptatif.) Le relais, et conséquemment la continuité du projet de développement-aménagement de la VDS, est confiée à la haute administration d'Etat (2013, DIDVS), relativement indépendante des variations politiques qu'elle traverse, également rattachée au Premier des ministres. Ces deux formes d'organisation sont appréciées par la représentation des parties prenantes ou forces en présence (annexe A1.4), dont la mobilisation est nécessaire pour initialiser un sentiment d'appartenance à un « territoire » à créer, pour la reconnaissance d'une « *identité commune* » (2015, Schéma stratégique 2030). Le dispositif de gouvernance à trois niveaux du Schéma stratégique : la Délégation ; le Comité directeur du développement de la VDS ; l'Assemblée plénière ; attribue à l'Etat et à la haute administration un rôle clé de « chef d'orchestre. » Ce profil plus technocratique, prend le risque d'un éloignement des acteurs des territoires. Ces derniers remplissant des fonctions d'enrichissement, et, pour les représentants des milieux économiques, sociaux et environnementaux, de relais, comparativement à leur participation au processus décisionnel dans le profil *Conférence*. Le profil Délégation interministérielle contribue cependant au maintien de la mobilisation sectorielle des ministères et des administrations centrales concernées sur le temps long, a permis d'initialiser des actions contributives à l'émergence

d'une culture territoriale propre à PSN dans un cadre de *sévères contraintes*. Ces deux formes d'instrument de gouvernance valident le besoin de la permanence d'un instrument de structure. L'approbation (01/2015) du schéma stratégique par le Comité directeur bénéficie de la légitimité d'un processus d'approbation par les grandes collectivités territoriales pouvant tempérer, malgré l'insuffisance voire l'inexistence de communication vers l'Assemblée plénière (entretien), la faiblesse de la représentativité de cette forme de gouvernance comparativement à la proposition de la *Conférence*. Ce schéma adopté précédemment par le conseil régional de Basse-Normandie (15/12/2014) ; par le conseil régional de Haute-Normandie (11/05/2015), puis par le conseil régional d'Île-de-France (16/06/2015), fut concrétisé par le CPIER 2015-2020.

L'étude 2017 des agences d'urbanisme de la Vallée se réfère à une modalité nommée « *coopérations souples* », présentée en contraste voire en opposition avec gouvernance, questionne les modalités de l'action à l'échelle de PSN. En référence à une étude de 2015, les agences définissent les « *coopérations souples* » comme : « *faiblement institutionnalisées, les coopérations souples permettent à différents niveaux de collectivités (communes, intercommunalités, départements), associés à d'éventuels autres partenaires, de porter en commun des réflexions, des projets d'aménagements et/ou de territoire.* » La souplesse s'appréciant par la diversité des formes empruntées (alliance, entente, association et syndicat, pôle métropolitain) selon la combinaison droit/budget retenue encadrant la coopération décidée. Les notions de coopération souple et de gouvernance apparaissent, selon cette approche, plus comme des modalités complémentaires de l'action se différenciant non pas par le projet, base de l'une et de l'autre, mais par les caractéristiques propres à chaque projet. L'une et l'autre partage une multiplicité d'acteurs, d'intentionnalités, dont la prise en compte est complexifiée par l'échelle. Leurs différences s'expriment par les caractéristiques spécifiques des projets (échelle, ampleur, durée, poids économique) notamment pour ceux d'envergure « *inscrits dans un temps long* », telles qu'elles apparaissent dans les limites proposées (nécessité d'« *un portage politique fort* » ; d'un contrepoids.) Ces limites positionnent le type d'intervention des « *coopérations souples* », dans un champ d'actions pouvant se mener dans un horizon temps en lien avec un mandat politique local s'appuyant sur l'horizontalité sociétale liée au mandat.

Les réflexions des agences d'urbanisme sont positionnées dans un arbitrage opérationnel entre les capacités d'intervention et l'horizon, nécessaires à la concrétisation de projets locaux, constitutifs de celui reconnu « *comme un enjeu d'intérêt national.* » La question de la gouvernance pour un projet significatif de développement et d'aménagement de temps long, reste entière, n'est pas épuisée. Elle ne supprime pas l'égal besoin : de l'animation permanente des intentionnalités (H. Gumuchian, B. Pecqueur, 2007) ; d'une gouvernance équilibrant verticalité et horizontalité ; d'un positionnement temporel des actions. En ce sens le rôle premier de l'Etat représenté par la DIDVS, pour concrétiser l'idée initiale (solidification

mondiale de la ville-monde), toujours d'actualité, par le développement-aménagement de la VDS positionnée dans l'horizon du Grand Paris (acte II), assure la continuité du projet global ainsi qu'un équilibre entre les attentes dynamisantes des acteurs et les capacités financières publiques mobilisables, disputées.

E. Evrard (2017) dans le champ des coopérations inter-trans-territoriales entres territoires frontaliers européens⁸³ souligne le lien entre les termes du triptyque « horizon/cap-étapes/organisation » associé au changement d'échelle dans l'action. « *Toutefois, un des éléments inhérents à ce processus [en référence au nouveau régionalisme] est le transfert de compétences à une entité commune en charge de mettre en œuvre un agenda pour le compte de l'ensemble de ses membres.* » Elle rappelle dans le même ouvrage le rôle premier du politique dans la définition du contenu du projet : « *Dans l'ensemble de ces cas, la teneur du projet politique détermine le degré de l'intégration* » ainsi que l'importance des concepts de la géographie et des sciences politiques : « *... les concepts de territorialité et de gouvernance semblent donc essentiels pour appréhender le développement de stratégies transfrontalières.* [notre traduction : interterritoriales] ». La souplesse de l'action est ainsi localisée dans l'équilibre entre d'une part, gouvernance et « espace institutionnel » pour l'adoption d'une stratégie, et d'autre part; gouvernance et « espace du mandat », résultat d'arbitrage entre les variations d'actions, les priorités des projets, pour territorialiser la stratégie de l'« espace institutionnel ». L'appropriation du changement d'échelle et des actions associées reposent sur une facilité de visibilité et d'accessibilité pour les citoyens par la : « *centralisation de l'ensemble des organes grands-régionaux* [notre traduction : transterritoriaux] *sur 1 seul lieu* » (E. Evrard) en référence à la Maison de la Grande Région. Soulignant ainsi l'importance de cette question telle qu'anticipée par A. Rufenacht (CGVDS, rapport, 2012) : « *Quelles priorités stratégiques pour la vallée de la Seine ?* » et : « *Troisième condition, intéresser les citoyens eux-mêmes au projet, permettre qu'ils se l'approprient.* »

Le découplage entre le comblement de vides (instrument de structure, méthode) et le lancement de chantiers (mise en œuvre coordonnée), accentue le besoin d'un outil d'articulation du triptyque « horizon/intentionnalités/actions-projets » à l'échelle de la Vallée. La prise en considération : de *la sévérité des contraintes* ; du temps nécessaire au dispositif de gouvernance pour trouver son rythme ; de la difficulté de l'obtention d'accords sur le Quoi produire ainsi que leurs priorités, incitent à positionner PSN dans une relative indépendance par rapport à la bonne fin des chantiers du Grand Paris. Cette utilisation du temps, ressource précieuse (H. Gumuchian, B. Pecqueur, 2007), permet d'initialiser un dispositif équilibré de gouvernance : lieu d'accords et désaccords ; lieu d'expression de l'Agir ; lieu d'arbitrages entre la puissance des rêves et les possibilités économiques pour les concrétiser.

⁸³ La précision géographique et ses impacts dans l'organisation de l'action politique articulant des coopérations entre unités territoriales orientent vers les expressions : « *coopérations interterritoriales transfrontalières européennes* » et « *coopérations interterritoriales transfrontalières nationales* ».

L'utilisation du temps, la fonction de régulation des lignes d'actions (animation, politique, technique), les enseignements de la Grande Région, orientent vers une gouvernance dédiée au développement de la Vallée. Les explorations mondiales, les analyses sur une longue période d'E. Evrard (2017) concluent par un besoin d'institutionnalisation et de centralisation. Le besoin, voire la nécessité, de la permanence d'un instrument articulant le triptyque « horizon/intentionnalités/actions-projets » dans une finalité Géo [Politique. Economique] est illustré par la figure 40. Les entités européennes se caractérisant par une grande proximité avec les instances de la Commission et leurs orientations politiques.

PSN, expression hexagonale des mouvements de polarisation vers les espaces économiques étendus, appréhendé comme un élément de structuration de l'espace européen ; dispose au regard de ce tableau d'un instrument comparable à ceux identifiés.

FIGURE 40-TABLEAU. EXEMPLES D'INSTRUMENTS PERMANENTS DE STRUCTURE.

ESPACE ECONOMIQUE ETENDU	INSTRUMENT PERMANENT DE STRUCTURE (nbr. de pers)	OBSERVATION EN DATE DE :	COMMENTAIRES	
■ Bay Area	7	2017	■ 6 en 2012	
■ Grande Région	5	2018	■ Secrétariat général. ▪ Descriptif des missions : www.granderegion.net/	■ Très grande proximité avec la Commission.
■ Paris-Seine-Normandie	5	2019	■ DIDVS (Délégué interministériel et collaborateurs, entretien)	■ Proximité récente (2017) co-régionale (Îdf, Normandie)
■ Randstad	3 / 15	2018	■ 3/15 dépendent du budget propre à la structure. ▪ 12/15 dépendent des partenaires.	■ Très grande proximité avec la Commission.
Jean-Yves Péroudou				

3.1.5-LA MODALITE DES COOPERATIONS INTERTERRITORIALES COMME PRINCIPE DE LA PRODUCTION DE PSN.

Plus que par la création d'un échelon englobant les territoires constitutifs du grand ensemble à former, la « Métropole » Paris-Seine-Normandie est appréhendée à partir de dynamiques coopératives entre les parties et forces prenantes (Etat, Régions, collectivités territoriales, acteurs économiques et socio-économiques) territorialisant par un ensemble de projets ce « *nouveau grand territoire* », ce « *nouveau territoire économique*. » L'approche coopérative, soulignée par l'IAU-ÎdF (2010, 77 occurrences sur : coopération, coopérer, coopératif, coopérative), observée mondialement, oriente la construction du grand ensemble économique PSN vers la dynamique d'une co-production de projets, territorialisant l'intentionnel premier et la diversité des intentionnalités, notamment celles politiques inscrites « *dans la territorialité même des élus* » des mailles institutionnelles (Fourny M-C., Piolle X., Tesson F., in B. Debarbieux, M-C. Fourny 2004).

Paris-Seine-Normandie, espace de coopérations avancées entre les parties et forces prenantes de l'axe Seine, articule ainsi, sur une base négociée, arbitrée, un agencement coopératif de territoires illustré par les déclarations media d'acteurs, économique et expert, dont celles du Président CCI-Seine Estuaire (Normandinamik, 06/12/2015, *Ce mode collaboratif découlera de la construction de l'axe Seine*), de C. Blanc lors de la signature (Actu.fr, 27/04/2018 ; La Tribune, 04/2018) d'une convention de partenariat de réciprocité d'attractivité entre Paris et Le Havre. Rappelant le chemin parcouru en 10 ans, il souligna les difficultés d'appréhension du lien entre la ville-monde et le moteur de l'économie des flux (« *Pour les élus d'Ile-de-France, le Grand Paris, ce n'était pas Le Havre* »).

Articuler, signifie (CNRTL) selon les usages, réunir, système de relais, unir des éléments, énoncer et relier des faits. Articulation peut conduire à intégration dont les graduations sémantiques expriment conceptuellement, dans un sens fort, l'extrémité de la fusion. Sens inenvisagé, à la lueur des explorations-observations mondiales et européennes, même comme simple hypothèse d'une logique. L'approche de définition retenue est synthétisée dans la formulation englobante proposée par R. Duboz et J-P. Müller (2013) : « *Par articulation, nous entendons la définition d'interfaces permettant de faire communiquer et de mettre en cohérence des objets qui restent distincts.* »

L'appréhension technique de la terminologie projet s'enrichit de la dimension fonctionnelle d'interface pour révéler par l'action de projets un territoire formé avec ceux existants. Cette approche établit une synonymie entre territorialisation ; action, celle de la « *territorialisation avenante* » (R. Lajarge, 2011) ; et projet(s) ; pose une dynamique adaptée à la gestion des contingences inhérentes à la longue temporalité de la production de PSN.

3.1.6-LA VDS UN CONSTRUIT D'ACTEURS : DEVELOPPEMENT DE COOPERATIONS, DE LA CAPACITE A TRAVAILLER ENSEMBLE.

Le principe du développement de coopérations interterritoriales est inhérent à l'approche d'A. Grumbach (rapports et documents, 02/2009. Coopération : 26⁸⁴ occurrences.) Ses réflexions le conduisent à envisager la forme d'un « *syndicat des transports* » (hypothèse : construction d'un tunnel à hauteur du Havre), ou celui d'un « *syndicat de coopération entre les trois régions* » (*dispositif de coopération politique interrégional.*) Se référant à F. Braudel, il pose le développement de l'identité (46 occurrences) géographique (la Seine) ; territoriale de la Vallée, formée avec celles propres des villes (Paris, Rouen, Le Havre) ; par la culture ; comme un ingrédient clé de cette structuration spatiale d'échelle peu commune, comparativement à son appréciation de la perte d'identité de l'agglomération parisienne. La modalité d'action de la coopération, accompagnée du développement d'une culture partagée entre les habitants, les acteurs de la Vallée, sont ainsi appréciés comme constitutifs de la ressource territoriale

⁸⁴ Dont 16 pour la famille « collectivités » (inter-région, interurbain, commune) et 10 pour la famille « infrastructure » (portuaire, logistique, système urbain de transport).

permettant l'émergence de PSN par le développement de projets. Les grands élus partagent le principe, attirent l'attention sur les rugosités du cheminement, posent très tôt les conditions de mise en œuvre d'une coopération. Elles s'articulent notamment sur: le respect de la personnalité des territoires de la Vallée (L'Usine Nouvelle, automne 2009, maire du Havre) ; le développement d'une culture propre entre les habitants, constitutive de l'acceptabilité sociale, pour mener à bien des objectifs communs, surmonter les divergences et discordes politiques (automne 2009, A. Grumbach); les bases (égalité, complémentarité) des rapports des coopérations interrégionales malgré l'asymétrie économique régionale (L'Usine nouvelle, 23/05/2011, ministre de l'aménagement, élu normand).

Le colloque (02/2019) « *Vallée de la Seine. Regards croisés Île-de-France Normandie* » permet d'établir un point précis (Les actes) sur les positionnements des acteurs (politique, économique), des grands élus territoriaux, sur l'acceptation et la mise en œuvre du principe de fond de la coopération interterritoriale, et d'apprécier les évolutions des positions. Deux interventions se référant à des registres complémentaires (principe de la coopération versus engagements concrets sur projets) retiennent l'attention.

Celle du représentant de la région ÎdF, porteur d'un mandat interterritorial (délégué à la coopération interrégionale), souligne la difficulté, de la modalité de la coopération interrégionale (« *ne va pas de soi.* » ; « *n'est pas forcément dans les gènes immédiats de l'administration politique de la région Île-de-France,* ») appréciée cependant comme une nécessité d'autant plus « *que les compétences [transport, aménagement du territoire, développement économique] des régions ont été renforcées.* » Le processus coopératif engagé entre les deux régions permet d'observer deux résultats liés au cadre du CPIER. Celui d'une « *élaboration de positions communes qui permettent un dialogue plus fluide avec l'Etat* », et celui permettant « *aux acteurs franciliens et normands [de développer] l'habitude de concevoir et de travailler ensemble.* » La modalité (interrégionalité, M. Vanier, 2010) de l'action à l'œuvre dans la construction de PSN, permet également d'écarter l'hypothèse de la création d'un échelon territorial spécifique à PSN : « *la Vallée de la Seine n'est pas un montage administratif, c'est une volonté de faire grandir ensemble notre espace commun, [...] pour créer ensemble la Vallée de la Seine.* » Le développement de l'interrégionalité entre les deux régions étant favorisé par « *Le dialogue permanent, coopératif, voire cordial entre* » les deux Présidents. La Présidente de l'Île-de-France exprimant sa volonté « *d'accompagner les projets avec une véritable préoccupation environnementale.* »

Le représentant de la Normandie, partageant l'appréciation des résultats de la coopération interrégionale (« *capacité de travailler de concert et d'avancer sur de grands projets est réelle, vécue, constante* »), souligna pour sa part les avancées réalisées ainsi que le besoin d'accélérer le rythme (« *En l'espace de dix ans, beaucoup a été fait, souvent trop lentement, et beaucoup reste à faire.* »). Il posa son intervention sur les projets concrets réalisés

ou engagés, sur les engagements de la Normandie dans les investissements ferroviaires, souligna les avancées de l'Etat (dragage, dividende portuaire) et, concernant la fusion des ports de l'axe Seine, les attentes des régions, des acteurs, territoriaux et privés, dans l'organisation de la gouvernance portuaire à venir.

Le Délégué interministériel souligna les avancées réalisées par « *des pratiques de coopération jusqu'à là inconnues ou, à tout le moins insuffisamment structurées,* » et posa dans la perspective du CPIER à venir, l'amplification de cette ligne pour « *consolider la valeur ajoutée d'une démarche située hors des cadres usuels* », apparaissant comme un juge de paix par les actions, projets, négociés de la « *construction commune.* » Le temps, apprécié à l'aune du rythme du Monde (figures : 19, 23, 24), se positionne « *au cœur de la ressource territoriale* » (H. Gumuchian, B. Pecqueur, 2007) pour trouver le chemin et le rythme du rassemblement de territoires par/sur des coopérations avancées. La modalité d'action des coopérations interterritoriales est proposée (NACo.org, 25/07/2019), sur l'échelle américaine, par M. Chase (Executive Director), comme moderne et pratique pour rassembler une diversité d'acteurs : « *We must pursue a more modern, practical approach to forging intergovernmental partnerships and solutions. After all, governments work best when we work together — including with our colleagues in the private, nonprofit, academic and philanthropic sectors.* »

La dimension Géo [Politique. Economique] affirmée des grands ensembles et de PSN positionné en leur sein, les dénominateurs communs du temps long et des coopérations interterritoriales avancées nécessaires à leur formation, l'envergure multi échelle (par rapport à territoire) multi secteurs d'activités du projet global ainsi que la hauteur de la ressource financière, discutée, pour le concrétiser, différencient PSN d'une ingénierie territoriale classique conjuguant la géopolitique locale et l'approche technique inhérente à projet, sans les écarter pour autant. Plus que la structuration de l'espace par celle du préalable de sa structuration politico-administrative, relevant d'un gouvernement de territoires, les caractéristiques de l'ensemble à former (temporalités, échelle, diversité et multiplicité d'acteurs) positionnent l'articulation du triptyque horizon/intentionnalités/actions-projets au cœur de la structuration de la Vallée; l'orientent vers trois lignes d'actions étroitement imbriquées.

Celle d'une animation, de temps long, pour faire vivre les temporalités des intentionnalités de la ressource territoriale (H. Gumuchian, B. Pecqueur, 2007), celles du développement de l'appropriation du projet global, de ses évolutions conceptuelles, et de ses projets constitutifs. Faire vivre signifiant : entretenir, créer, assurer la continuité des relations entre les acteurs ; identifier leurs appropriations du projet global ainsi que leurs évolutions, leurs traductions, favoriser le développement d'une culture propre à la Vallée, à Paris-Seine-Normandie.

Celle politique, de la déclinaison (sélection, priorisation) du projet global en projets, base de la production de PSN, des coopérations avancées entre les acteurs d'un espace géographique existant à révéler comme un « territoire », dans la diversité et la multiplicité de leurs intentionnalités. « Territoire » porte ici un sens de temporalité de l'action, des actions d'initiation de la construction de PSN.

Enfin, celle technique d'une animation opérationnelle réalisant, avec les acteurs du « territoire », la composition entre la recherche des ressources financières (publiques, privées, partenariat public-privé) mobilisables sur les échelles nationale et européenne et l'opérationnel des actions et/ou projets (pilotage, suivi.) La flexibilité du rythme associée à l'approche projet permettant une plus grande adaptabilité aux évolutions d'un environnement compliqué illustré par les instabilités Géo [Politique. Economique] ; les difficultés sociales et sociétales des périodes de transformation ; la rareté de la ressource financière publique accompagnée d'une augmentation des concurrences d'accès ; la finalisation d'engagements pour de grands projets (Grand Paris, CSNE, et d'autres.)

Ces trois lignes d'actions orientent vers une gouvernance appréciée comme : une interface de communication entre intérêts différents parfois divergents ; une interface décisionnelle pour proposer le cadre des projets de développement de la VDS, négociés, arbitrés, temporalisés. *In fine*, une gouvernance de production d'un « territoire. » Cette approche fera probablement apparaître des questions de concurrence entre villes, territoires de l'axe Seine ; entre des acteurs économiques d'Etat (ex : foncier VNF et foncier ports) dont l'organisation administrative coïncide mal avec le corridor axe Seine.

3.2-L'APPROPRIATION DE LA VDS PAR L'ARTICULATION DU TRIPTYQUE RESSOURCES/PROJETS/TERRITOIRE.

Les enseignements des explorations-observations sont complétés des apports analytiques de la recherche géographique concernant « *une figure nouvelle du développement et de l'aménagement des économies* » (H. Gumuchian, B. Pecqueur, 2007). Cette figure articule « ressource, territoire, projet », selon deux triptyques (R. Lajarge, E. Roux, 2007), en première approche contrastés, étroitement imbriqués, se différenciant par l'ordre des deux derniers termes. Ces deux séquences s'accordant sur la priorité accordée au premier terme ainsi que sur la finalité de cette *nouvelle figure* ; permettent d'appréhender les processus qui font émerger l'organisation de l'espace.

La séquence du premier « ressource/territoire/projet » positionne l'organisation politique et administrative du « territoire » comme un préalable au développement du projet global et de ses projets constitutifs.

Celle du second « ressource/projet/territoire » met l'accent sur la construction des éléments (projets) permettant l'atteinte de la finalité poursuivie du développement de la Vallée appréhendé lui-même comme renforçant la place mondiale de la ville-monde. Cette seconde

séquence est mobilisée en ce sens d'une part qu'elle reflète les dynamiques des mobilisations (de 2009-2012 ; du rapport 2012 du CGDVS ; du schéma stratégique 2030 « *rédigé à plusieurs mains* »), traductrices des qualités de la ressource de la Vallée, hors référence à la création d'une maille d'organisation territoriale. D'autre part qu'elle recouvre les projets initiés par le CPIER 2015-2020, les autorités politiques régionales et grands élus métropolitains. Projet recouvre ainsi trois dimensions : mobilisation, management public et concret. Le dernier terme («/territoire ») permet d'appréhender le lieu d'exécution du/des projets.

3.2.1-LA PRODUCTION DE PSN POSITIONNEE DANS LES EVOLUTIONS DE LA NOTION DU DEVELOPPEMENT.

L'ancrage historique supérieur à un demi-siècle des préoccupations concernant l'aménagement de la Vallée, son dessein politique ; les maturations conceptuelles et notionnelles arrivées à un point de mûrissement ; font de l'unité géographique de l'axe Seine un acteur économique sur les échelles, européenne, mondiale, par la territorialisation des mouvements (métropolisation/spatialisation.) Le développement de la Vallée, pensé pour appuyer le positionnement mondial de la ville-monde, les évolutions de la société, interpellent les modalités du cheminement pour passer de l'organisation d'une structuration spatiale à celle de la production du « territoire » PSN. Elles font intervenir les expressions des acteurs territoriaux appréhendées dans les évolutions de la notion de développement (Velut S., 2012), synthétisées (figure 41) par M. Duperré (2007) citant R. Camagni (*in* Stöhr, 2003.)

FIGURE 41-TABLEAU. ENRICHISSEMENTS SUCCESSIFS DES APPREHENSIONS DU « DEVELOPPEMENT » SELON M. DUPERRE (2007).

DECENNIE	PRINCIPALES DYNAMIQUES DU DEVELOPPEMENT
1950	► Les infrastructures représentent les conditions préalables à la croissance
1960	► Le développement est appréhendé par l' attraction d'activités externes (pôles de développement, industries d'exportation)
1970	► Avec les deux chocs des années 70, les actions de développement s'enrichissent de celles orientées vers le développement endogène (PME, compétences locales).
1980	► Innovations (notamment numériques), diffusion des avancées technologiques, développement de milieux innovateurs, sont les maîtres mots.
1990	► Ces dynamiques sont prolongées par la diffusion de l'importance de l' économie du savoir , des connaissances, de la culture locale .
2000	► Fin XXè-début XXIe, les acteurs territoriaux (intentionnalités) sont appréhendés comme la composante « capital relationnel », ou « capital social » de la ressource territoriale.

J-Y Péroudou à partir de M. Duperré, *in* H. Gumuchian, B. Pecqueur, 2007.

Ce rappel à grands traits des enrichissements successifs des dynamiques du développement, faisant émerger une capacité d'adaptations aux grandes évolutions, accorde à la dimension humaine et sociétale des acteurs territorialisés (histoire, culture, contexte) un rôle clé aussi déterminant dans le développement que les éléments matériels. Il permet de partager la définition de ressource territoriale de H. Gumuchian et B. Pecqueur (2007) appréhendée comme « *une caractéristique construite d'un territoire spécifique et ce, dans une optique de développement* » positionnée dans des temporalités.

La production de Paris-Seine-Normandie illustre le dernier enrichissement de la notion de développement, identifie les premiers enjeux concrets. Celui du temps long nécessaire à une production d'envergure dont la visibilité du résultat s'apprécie à l'aune d'une espérance de vie professionnelle alors que la société, vivant au rythme du quotidien, est face aux transformations des diverses transitions. Cette échelle de temps, le positionnement et la hauteur des engagements économiques, les efforts associés demandés à la collectivité, font entrer la société civile dans les différentes phases de l'appropriation du projet global depuis celle de sa conception jusqu'à celles des mises en œuvre. La multiplicité des acteurs, inhérente à la référence à société civile, fait apparaître les tensions entre la défense, la protection d'intérêts locaux, correspondant aux stratifications organisationnelles, politiques et le bien commun à créer à l'échelle d'un territoire issu d'une composition avec des territoires. Cette échelle, amplificatrice de modifications d'équilibres installés, demande d'identifier les rugosités, d'évaluer leurs hauteurs, ainsi que les points de convergence ; les expressions d'une variété d'attentes et de besoins en relation directe avec les caractéristiques spécifiques des territoires constitutifs du « territoire » à produire, les priorités accordées à leur satisfaction.

Ces éléments permettent de passer de l'analyse géographique des mouvements du Monde à leur concrétisation (figure 42).

FIGURE 42-TABLEAU. CONCEVOIR-PRODUIRE PSN : APPROCHE GLOBALE ET MOBILISATION DE LA SOCIETE.

CARACTERISTIQUES DU PROJET PSN	ENJEUX (Producteurs du territoire)	TRAITEMENT DE L'ENJEU	EXPRESSION DU TRAITEMENT
■TEMPS LONG d'appréciation du résultat. <i>(Réduction des délais des temps de l'Agir et du Faire)</i>	■Ligne d'horizon <i>(Adoption)</i> ■Energies <i>(Vivacité à maintenir)</i>	■Société civile. ■Acceptabilité-Faisabilité ■Gouvernance	■Rassemblement-Mobilisation ■Contributions
■MULTIPLICITE d'acteurs, forces et parties prenantes <i>(Intérêts divergents, contradictaires)</i>	■Culture PSN <i>(Faire émerger celle du territoire à former)</i>	<i>(Animer sur un temps long [20-30 ans] Faire tenir. Faire vivre.)</i>	■Orientations stratégiques ■Temporalités.
■DIVERSITE des attentes, besoins, priorités	■Projets à l'échelle <i>(Identifier. Evaluer. Prioriser).</i>	■Identification des formes du concret <i>(Selon la variété des parties-forces prenantes)</i>	■Banque de projets <i>(Colloque évaluation socio- économique, 2014-2017)</i>
Jean-Yves Péroudou			

Ces caractéristiques du projet, identifiant de grands enjeux, accentuent le caractère sensible de l'appropriation du projet global devant équilibrer les orientations souhaitées par les parties et forces présentes sur PSN, devant composer avec des conceptions locales de l'intérêt, devant faire émerger celui de l'ensemble, *in fine* rechercher une significative adhésion,

acceptabilité, sociale pour produire ce *nouveau grand territoire*. Les rugosités associées à tout mouvement, sont amplifiées par l'envergure du projet global.

3.2.2-PARIS-SEINE-NORMANDIE, UNE COMPOSITION ENTRE UNE DIVERSITE/MULTIPLICITE D'ACTEURS ET LE RETOURNEMENT DE L'APPREHENSION DU FUTUR.

L'acceptation de faits construits, l'adéquation temporelle entre la structuration spatiale de PSN, ses dynamiques et celles mondiale et européenne, soulève cependant une famille d'enjeux, relative à la production de ce projet d'intelligence du mouvement d'échelle supérieure aux organisations territoriales courantes, orientés vers les parties et forces prenantes des territoires et acteurs du « territoire » à former. Son acceptabilité par la société civile, par les différentes forces et parties prenantes, tiennent un rôle clé dans la construction d'un projet d'envergure demandant une valorisation des différents aspects de la ressource territoriale, des rattrapages et projections, des moyens financiers, mais également une permanence des mobilisations des différents acteurs sur un temps long.

La littérature académique positionne le concept de société civile dans le long temps des réflexions de la recherche d'orientations sur l'Art de gouverner les peuples, dans celui des évolutions de la pensée politique, à la recherche de l'équilibre entre Etat et citoyen, entre politique et économie. Ainsi que F. Rangeon (2007) le rappelle en retraçant les évolutions du sens, celles du contenu ; les périodes d'éclipse et de renouveau ; ce concept classiquement porteur d'un sens de critique de l'Etat, est caractérisé par sa polysémie, son hétérogénéité. Elles remontent à Aristote, font référence à une lignée de penseurs dont l'évocation fait défiler les siècles. En renaissance à partir des 1970, il s'impose une décennie plus tard, entre sur la scène internationale. Le démographe J. Zufferey (2011), le positionne dans la dynamique de la fin du XX^e siècle et de celle du suivant. Ne disposant pas de définition officielle ; flou et controversé ; le concept se généralise, s'impose sur l'échelle mondiale, fait partie intégrante du vocabulaire des acteurs du Politique et de celui des acteurs socio-économiques. La société civile apparaît ainsi comme un acteur de gouvernance, y compris à l'échelle internationale. Cette pénétration mondiale du concept est concrètement illustrée en 2012 par la conférence organisée par le Comité Economique et Social Européen à Bruxelles sur le thème « *des réflexions de la société civile sur la démocratie en Europe* ». Elle peut être complétée par les deux illustrations contrastées de N. Cvetek, F. Daiber (2009), et de N. Lozier (2011), apportant des éclairages sectoriels sur la présence du lien entre politique et économie. Cette expression désignant une multiplicité d'acteurs et ce lien sont concrétisés à l'échelle PSN par l'analyse (section 3.3) des évolutions de positionnement des représentants institutionnels politique, économiques, sociaux de la Vallée.

Les mobilisations de la société civile (2009-2012), les processus de productions des documents clés (CGDVS : rapport 2012 ; DIDVS ; schéma stratégique 2030 ; CPIER 2015-2020 ; études communes des agences d'urbanisme) portent la caractéristique d'une certaine

exemplarité de part l'échelle, le nombre et la diversité des acteurs, celui et celle de thèmes en interrelations, les initiatives déclenchées, la diversité des projets. Cette référence à « *une action digne d'être imitée* » (Larousse, 2016), traduit une acceptabilité sociale portant en même temps les sens d'une acceptation et celui de la reconnaissance du rôle d'acteur pour les territoires et leurs représentants, politique, économique, socio-économiques, sociaux.

La notion émerge en France dans les publications académiques dès les années 1960 (publicationnaire.huma-num, 2019) en référence à la protection de la nature (montagne, littoral). Elle progresse par l'appréciation des risques environnementaux (M. Reghezza-Zitt, 2012 ; A-C. Urvoas, 2014-2015) notamment ceux associés à de grands projets. Son utilisation s'accroît à partir des années 1980, puis de manière très significative au début du XXI^e siècle, dans les articles scientifiques (M-J. Fortin, 2015) et les pratiques (J. Boissonade, 2016) de nombreux acteurs (ministères ; élus et collectivités territoriales ; sociétés d'investissement et institutions financières ; dirigeants d'entreprises et consultants ; etc.) en relation avec la croissance du nombre d'oppositions, de contestations à des projets (M-J. Fortin, 2015). C. Gendron (2014), l'apprécie comme une notion dynamique, représentative de l'« *assentiment de la population à un projet ou à une décision résultant du jugement [de l'appréciation] collectif[ve] que ce projet ou cette décision est supérieur aux alternatives connues, incluant le statu quo* ». Cette approche valorise l'intensité des mobilisations de la période 2009-2012, la continuité assurée par la DIDVS. M-J. Fortin, Y. Fournis, R. Beaudry (08/2014), appréhendent l'acceptabilité sociale comme la résultante d'une articulation de processus s'exprimant sur trois plans : celui du « *micro-social* » représentatif des projets localisés constitutifs de PSN ; celui « *méso* » incarné par la gouvernance (DIDVS) ; enfin, celui « *macro* » articulant les rapports avec l'Etat (CPIER), avec le Monde (idée originelle.) Pour P. Batellier (2015, 2016) l'acceptabilité sociale, expression dominante en France comparativement à « *acceptation sociale* », ou, « *acceptabilité publique* », est représentative de « *processus d'ordre institutionnel* » (interaction sociale ; co-construction ; construction collective ; négociation sociale), faisant apparaître un « *construit social* » élaboré « *dans le temps et dans un espace* » entre les acteurs, institutions, pour construire une réalité. La notion relève chez l'auteur du triptyque « *social/économique/politique* ». M-J. Fortin, Y. Fournis (2015) voient (comme l'ensemble des auteurs) dans l'acceptabilité sociale une notion embarrassante, gagnant « *progressivement en crédibilité à la fois en termes scientifiques et sociaux* », par sa capacité à articuler politique et territoire, acteur de son développement. Elle représente territorialement « *un processus d'évaluation politique d'un projet sociotechnique [global] mettant en interaction une pluralité d'acteurs impliqués à diverses échelles et à partir duquel se construisent progressivement des arrangements et des règles institutionnels reconnus légitimes [rapport 2012 ; schéma stratégique ; CPIER 2015-2020 ; CPIER 2021-2026 à venir], car cohérents avec la vision du territoire et le modèle de développement privilégiés par les acteurs concernés.* » J. Boissonade et al. (2016) explorent les différentes acceptions de la notion, appréhendées par des analyses

de cas de ses interactions avec l'environnement. L'auteur synthétise les approches de cette notion « *valise ou parapluie* » (P. Batellier), « *mot de passe* » (J. Boissonade), « *déficience du point de vue de la rigueur conceptuelle* » en l'appréciant comme « *embarrassante mais fructueuse.* »

De plus en plus fréquemment utilisée, malgré ses faiblesses conceptuelles, ses indéniables rattachements à « pratique (la) », à des cas de mobilisation, la notion apparaît ainsi comme positionnée verticalement avec d'une part l'élargissement de l'échelle de l'occupation de l'espace (urbanisation, spatialisation) faisant apparaître un « *processus de construction d'un échelon spatial* » (G. Djament-Tran, 2012) et des acteurs politiques/économiques à ancrage territorial. Et d'autre part horizontalement avec l'entrée de nouveaux acteurs (associations, collectifs de citoyens) dont nombre d'entre eux sont insérés dans des réseaux mondiaux ou à résonnance mondiale. Cette pluralité d'acteurs fait naître une imprévisibilité, peut retarder l'action, oriente vers alliances et coopérations, par lesquelles via des négociations globales (sociale/politique/économique/technique), les projets constitutifs de l'ensemble à former pourront être concrétisés. La notion d'acceptabilité sociale est ainsi appréhendée comme un outil de légitimation à double positionnement (vertical, horizontal), voire comme un levier du développement territorial, notamment face aux enjeux globaux et évolutions de la société : « *Les nouveaux modèles (à trouver) sont tirés par les contre-pouvoirs "environnement/climat" et "acceptabilité sociale/emploi". Leur activation est urgente, les choses vont très vite* » (entretien.)

Cette revue de la littérature des notions de société civile et d'acceptabilité sociale, oriente leurs appréhensions vers une diversité et une multiplicité d'acteurs constituant ensemble les parties et forces prenantes de l'espace à structurer, du « territoire » à concevoir, à organiser, à produire. *In fine*, il s'agit d'identifier les expressions de réceptivité, d'adhésion, voire d'oppositions, à une ligne, à son horizon, à des orientations déclinables en projets ; ainsi que celle d'une traduction des relations socio-spatiales.

La richesse polysémique et l'instabilité résultante de ces notions embarrassantes, la multiplicité et l'atomisation des acteurs, les positionnent dans le champ des rugosités hors le support, le soutien, l'adhésion de leurs différentes composantes contributrices à la construction, à sa visibilité, à sa crédibilité, sur différentes échelles (locale, régionale, nationale, européenne, mondiale). Cette difficulté s'est accrue avec celle périlleuse d'incertitude à forte présence, dans la société (annexe A7, notoriété numérique du concept.)

Les différentes approches de définition (CNRTL) renvoient principalement vers celles des sciences, celles de la littérature et de la psychologie de personnage. En sciences humaines, l'incertitude relève du domaine : de la perception ; de l'imprévisibilité du résultat d'une action ou d'une évolution ; de l'impossibilité de connaître ou de prévoir un fait, un événement. Selon les domaines d'utilisation l'incertitude peut ainsi être synonyme d'imprécision (sciences) ou

d'une appréciation généralement négative du caractère d'un personnage (littérature, psychologie). Son utilisation scientifique recherche à anticiper, autant que faire se peut : les événements naturels pour tenter de s'affranchir des aléas de la nature ou du moins d'en amoindrir les effets ; les comportements humains pour accroître la certitude du résultat de prévisions, ou pour celle de complexes décisions ; ou encore pour apprécier les risques propres à certaines activités. Avec incertitude un intérêt pour l'avenir est abordé à partir de comportements et données du passé, de séries statistiques, de fréquence pour les événements naturels redoutés accompagnées d'un positionnement sur des échelles de puissance ; d'anticipations comportementales à impacts économiques ; ou encore, de quantification de la survenance d'événements pour des activités à risque. Pouvant être affaiblie, jamais nulle, elle est révélatrice de l'illusion d'une prévisibilité complète ou d'une sécurité parfaite, tout en bénéficiant d'avancées sectorielles très significatives des sciences de l'information.

Les intervenants (J. Dutozia, K. Emsellem, C. Voiron, G. Fusco) de l'Université de Nice (2013, tables rondes), associent la polysémie du concept « *chapeau* » d'incertitude aux imprécisions de la connaissance, « *ou même à un manque de connaissance* » des objets géographiques concernant souvent les « *délimitations des objets spatiaux.* » Leurs approches se rapprochent de celles d'I. Georg, T. Blaschke, H. Taubenböck, (2016). L'accent est positionné sur les difficultés d'appréhension des nouvelles formes d'occupation de l'espace et des territoires consécutivement à des enchainements de concepts à forte polysémie : « *inhérent[s]e à toute appréhension théorique et conceptuelle en géographie.* » Ces tables rondes ont également permis de valoriser les apports (*laboratoire virtuel*) des outils de modélisation/simulation permettant la réalisation d'expérimentations « *impossible dans le réel* », contribuant ainsi à diminuer l'intensité de l'incertain. Dans une approche en contraste, le caractère certain de la Seine dans la formation de PSN, est renforcé par la Vallée, par sa reconnaissance politique (CGDVS ; DIDVS ; mission de préfiguration).

La journée d'étude de l'Université du Havre (24/11/2017), permis de souligner, comparativement aux sociétés africaines, combien il est « *déroutant de parler d'incertitude en Occident car elle est bien encadrée* » (B. Lecoquierre⁸⁵), traduisant ainsi la profondeur des transformations des sociétés avancées ; leurs difficultés d'adaptation ; et, la redécouverte du lien associant la vie et le risque. Cette journée permet d'établir le lien entre la prégnance sociale de cette notion et la difficulté d'obtention d'une acceptabilité sociale complexifiant l'action publique, face à de multiples enjeux : montée en puissance des enjeux de long terme (environnement/climat ; transitions) ; croissance des contraintes budgétaires. Avec cette notion, d'usage fréquent, la société exprime une préférence pour la gestion du présent, une réticence voire un certain rejet à se projeter sur demain apprécié par le risque (ou comme un),

⁸⁵ « *Déroutant de parler d'incertitude en Occident car elle est bien encadrée. Le couple adaptabilité-mobilité fait penser à une société à évolutions rapides demandant des adaptations, collectives et individuelles, parfois difficiles. Incertitude permet de redécouvrir la notion de risque bannie par les sociétés.* »

développant ainsi une forme d'aversion. Les dynamiques de 2009-2012, l'action publique du CGDVS, sa continuité assurée par la DIDVS permettent cependant de lever le voile de demain, celui du chemin à emprunter et à parcourir, pour solidifier la place et le rang mondial de Paris, du Grand Paris par la Vallée et la mer, formant ainsi l'un des quarante/cinquante grands espaces économiques déjà identifiés.

In fine de la littérature académique explorée concernant les trois notions embarrassantes (société civile, acceptabilité sociale, incertitude) trois caractéristiques retiennent l'attention. Celle d'une très grande polysémie de chacune de ces notions. La seconde concerne le nombre d'acteurs organisés ayant pour vocation la défense d'intérêts globaux ou sectoriels, en capacité d'influencer la définition de projets, leur exécution, voire de s'y opposer, portant la faisabilité sociale, l'acceptabilité sociale au rang d'enjeux. La troisième a trait aux aides apportées par l'utilisation d'outils numériques dans la production de l'espace.

Cette complexification des sociétés et conséquemment de l'action publique, le retournement de l'appréhension du futur, questionnent les modalités d'intervention sur des projets de structuration spatiale d'échelle PSN, notamment le mode d'intervention de la planification. Au-delà d'un besoin de clarification sémantique devant la variété des termes et expressions⁸⁶ utilisées (*Stratégie. Ligne d'horizon. Plan directeur. Plan programme. Programme. Planification. Projet. Etc*) pour nommer correctement les modalités de la conception et de la réalisation, l'interpellation concernant la pratique de la planification de projets dans un environnement à fort encadrement juridique et économique et fortes contraintes fait apparaître une difficulté méthodologique. Elle se traduit communément par une mise de cap sur les enjeux et une ligne d'horizon accompagnée de microprojets ; exprime le besoin de la formalisation d'une stratégie territoriale à contenu géopolitique locale. Il semble difficile, voire impossible, de conduire une société sans le fil directeur de la préparation de demain, de son positionnement dans le concert du Monde, sans des manifestations concrètes, appréhendables par des projets posés dans le temps, planifiés. La planification permet de trouver l'équilibre, signifiant conserve la cohérence, entre : une conception globale inscrite dans un temps long ; une réalisation sachant s'adapter aux évolutions de contexte ; et une multiplicité d'acteurs complexifiant l'obtention du rassemblement des accords. L'analyse du processus de la formation de la Grande Région par E. Evrard (2017), fait émerger la notion d'espace institutionnel, traduction territoriale politique d'une acceptabilité sociale, celle d'espace du mandat pour la territorialiser. Les dernières évolutions de la gouvernance de la Grande Région laissent entrevoir un besoin d'actions planifiées et de leurs suivis.

⁸⁶ Nous retenons deux définitions extraites du glossaire du « Guide de l'évaluation socioéconomique des investissements publics » (12-2017). [**Programme** : série coordonnée de projets différents dont le cadre politique, l'objectif, le budget et les délais sont clairement définis. **Projet** : opération constituée d'une série de travaux, d'activités ou de services dont les objectifs sont clairement établis. Autrement dit, il s'agit d'une activité d'investissement pour laquelle des ressources sont dépensées (les coûts) en vue de créer des actifs permettant de produire des avantages durant une période de temps prolongée.]

3.2.3-LA TERRITORIALISATION DE PARIS-SEINE-NORMANDIE : UNE ARTICULATION ENTRE RISQUE POLITIQUE ET CONSTITUTION D'UN FACTEUR DE STABILITE.

L. Muscara (1998) positionne la hauteur de la difficulté d'appropriation de la globalité de la Vallée pour diminuer, voire dissoudre l'intensité des résistances associées à tout mouvement. L'enjeu de la tension entre « *Le couple binaire de mouvement et d'iconographie* » est celui de la stabilité. Les résistances propres à chaque expression de structuration révèlent l'appropriation par les forces politiques et économiques, celles de la société, de la dynamique mondiale de la spatialisation matérialisée par l'émergence des **EEE**. Elles révèlent également les difficultés à surmonter pour obtenir la reconnaissance du positionnement de PSN à cette échelle. La considération du passé vivant, ou l'enchevêtrement de compétences construites, (A. Grumbach, 2009, « *cloisonne[ment de] la gestion des activités fluviales et maritimes en quatre secteurs géographiques* ») interpelle l'acceptabilité par la société des adaptations à réaliser pour se projeter. A l'échelle de PSN, l'enchevêtrement de compétences territoriales peut être qualifié de réel obstacle, *a minima* de frein. Issu de stratifications organisationnelles, voire de résolutions de conflits entre des intérêts, des pouvoirs à assise locale ; porteur d'un équilibre imparfait mais connu ; il justifie inévitablement des adaptations, voire des transformations, dans la façon de gérer espace et territoire. Une mise en adéquation est à penser, à imaginer pour vaincre les enchevêtrements de frontières de compétences d'acteurs agissant sur le même « territoire » avec la même finalité. Cette difficulté est décrite par S. McNeil, M. Oswald et D. Ames (2010), par L. Dablanc sur Atlanta et Piedmont Atlantic (*in* L. Dablanc, A. Frémont, 2015).

Ces enjeux, les imbrications d'expressions iconographiques, leurs illustrations académiques, élèvent la phase de la conception au rang premier dans la production de PSN. Les actions de fabrication rassemblent plus aisément les énergies que celles tout autant nécessaires à la définition de l'horizon de la production et du chemin à emprunter (la méthode) pour l'atteindre. Cette conception est d'autant plus complexe que l'existence-reconnaissance du résultat, celui de PSN, demande d'imaginer une projection dans le temps long, d'imaginer la permanence de l'approfondissement conceptuel pour faire face et s'adapter aux évolutions de contexte ainsi qu'à ses impacts économiques. La période 2009-2012 est appréciée en adéquation avec les mouvements du Monde, avec ses lignes de force ayant permis de définir les principaux traits caractéristiques de la ligne d'horizon de PSN.

La permanence des intentions politiques, des engagements concernant le développement de la Vallée, l'appropriation à différentes échelles du projet et de son rôle, la valorisation des différentes dimensions de la ressource territoriale de cet espace sont analysables comme une potentielle ouverture pour contribuer à la diminution du risque politique issu d'éventuelles rivalités (C. Ghorra-Gobin, 2017) pouvant apparaître entre la ville-monde et l'ensemble PSN, entre ce dernier et l'Etat, ou encore entre l'Etat et les Régions. Cette

approche renforce la nécessité d'un portage politique supérieur s'exprimant sur les échelles de la géopolitique locale et sur celle nationale

Le dessein politique historique de la VDS, le rattachement des actions de son développement et aménagement à l'autorité politique de plus haut niveau, l'animation de ce projet de longue haleine confiée à la haute administration, nécessitent un « *travail continu des intentionnalités* » appréhendées dans une diversité de temporalités ayant en partage celle du temps long faisant de cette dimension l'un des « *ressort[s] de l'action.* » (H. Gumuchian, B. Pecqueur, 2007) ; avec les concurrences d'accès à la ressource financière. Et surtout, avec les temporalités des urgences s'exprimant à différentes échelles. Celle des géopolitiques, mondiale et européenne, celle sociale au niveau national, pesant sur les capacités d'intervention publique. Le développement graduel de la VDS issu de cette composition fait apparaître une tension entre les temporalités de son développement (« *Il y a un choc de temporalités entre les politiques et les industriels-logisticiens* », entretien) et l'intensité des concurrences mondiales d'attractivité (GaWC, 2018.) En logique, cette tension fait entrer la réactivité dans les principes de conduite de ses aménagements pour *a minima* respecter l'intentionnel politique premier trouvant sa justification dans le temps passant.

Les transformations de ce « *Monde en transformations* » (F. Ascher, 2003), celles touchant l'organisation de l'espace (classements mondiaux, nouveaux entrants) sont d'une intensité telle qu'elles impactent la relative stabilité des sociétés. Dans ces dynamiques politiques, économiques, géographiques, les espaces économiques étendus, sont appréciés comme renforçant les stabilités existantes. La question de l'échelle, l'apparition d'un niveau supérieur à ville, appréhendable comme une question technique, modifie cependant les équilibres Géo [Politique. Economique] locaux, régionaux. La modification d'équilibres associée à la production de la Vallée solidifie son *compartiment* d'appartenance sur la scène mondiale, tout en pouvant générer des risques de rejets émanant de territoires éloignés, ou non intégrés dans l'agencement spatial considéré, ou encore à ses marges. L'amélioration d'une position sur l'échelle mondiale peut ainsi être à l'origine d'un risque qualifié communément de fragmentation sur une échelle inférieure.

3.2.4-LE PROJET : CLE DE LA TERRITORIALISATION DE PSN ET LIEU DE LA CRISTALLISATION DES CONTESTATIONS SOCIALES.

Le projet (quelque soit sa taille), acte le plus visible de la territorialisation, est l'unité des expressions de l'acceptabilité sociale, de la polarisation d'oppositions. La société civile dont les représentants dans leur diversité atteignent des niveaux significatifs d'expertises techniques et d'action, pouvant se référer à d'autres modèles économiques, parfois à un nouveau type de société, complexifie l'obtention de l'acceptabilité sociale. L'assentiment des acteurs en 2009-2012, l'architecture du rapport du CGVDS, relèvent plus d'une acceptation amont que d'une

acceptabilité. Les prolongements de la DIDVS introduisant « l'écologique » renforcent l'acceptabilité sociale recherchée.

La démarche de projet de Paris-Seine-Normandie a fait émerger, sur des éléments constitutifs de la territorialisation de l'espace de la Vallée, deux types de contestations différenciés par l'origine des opposants ainsi que par leurs motivations. Le premier rassemble les autorités politiques et dirigeants économiques de Normandie s'opposant à la concrétisation du CSNE, compte-tenu de l'appréciation du risque de renforcement de la position du compétiteur maritime de proximité (Anvers). La seconde forme d'opposition, localisée sur des projets précis (contournement-Rouen : recours pour freiner la mise en œuvre, vision des évolutions de la société. Serqueux-Gisors : nuisances locales. LNPN : approche financière et environnementale) rassemble des riverains, des associations de défense du cadre de vie, de l'écologie.

Ces expressions d'oppositions de la société civile partagent le dénominateur commun des infrastructures des transports terrestres notamment celles nécessaires aux flux. Elles illustrent également le caractère « *dynamique* » (C. Gendron, 2014) de la notion d'acceptabilité sociale dont bénéficie cependant le projet global PSN. Le risque d'expressions collectives d'opposition sur le développement d'activités portuaires (maritimes, de l'intérieur) de la Vallée semble très faible. Celui sur celles industrielles, notamment en Basse-Seine, théoriquement plus propice, est apprécié comme faible : « *La Seine aval possède une forte culture industrielle. L'industrie doit être acceptée* » (entretien). L'évènement est à l'origine des oppositions exprimées : la fermeture du site d'une activité en surcapacité sur l'échelle nationale (raffinage : Pétroplus, 2013) ; un accident sur une unité de pétrochimie (Lubrizol, 2019). Les adaptations industrielles aux nouveaux enjeux, la culture industrielle de la Vallée, celle de la prévention des risques (PPRI⁸⁷), les impacts sur l'emploi et la production de la richesse du territoire, atténuent les expressions de sérieuses contestations. Les évolutions inhérentes aux transitions (modèle industriel, écologique) pourraient cependant sectoriellement être sources de difficultés. Le risque serait en théorie plus élevé sur les projets d'implantations logistiques (nuisances quotidiennes diverses de transport, artificialisation des sols). Il ne s'est cependant à ce jour pas manifesté.

3.2.5-LA VALLEE DE LA SEINE FACE A LA GEOMORPHOLOGIE DE LA NORMANDIE : FRAGMENTATION ET ANTIDOTE.

Fragmentation est une notion relativement récente (C. Ghorra-Gobin, 2012), débattue. Elle peut brièvement se définir comme : « *une coupure [partielle ou absolue] entre des parties de la ville, sur les plans social, économique et politique.* » Rattachée à la ville, absente des entrées du dictionnaire de J. Lévy et M. Lussault (2013) elle y est cependant présente dans différentes explications, dont celle de système spatial pour « *Décrire le Monde* » par des

⁸⁷ Plan de Prévention des Risques Industriels.

systèmes articulant des logiques «fortes (géopolitique, échanges, fragmentations communautaires ...)»

Le géo-politologue A. Cattaruzza (2010-2) permet d'apprécier l'instabilité relative de la terminologie et de sa polysémie, d'élargir la notion. S'appuyant sur la proposition de définition de S. Rosière (2008), l'auteur rappelle qu'elle s'applique à « toutes les échelles spatiales et sociales », y compris « territoriale », soulignant que « l'unité » doit composer avec « divers intérêts sectoriels ou association d'intérêts. » Son exploration de la notion au cours de sept chapitres rassemblant des contributions positionnées sur différentes échelles (région, Etat, groupe d'Etats), A. Cattaruzza propose une synthèse d'analyses relevant de l'histoire politique mondiale, de celle des relations internationales et de la géopolitique pour apprécier l'étendue de ce phénomène touchant l'Europe. Causalité et typologie des fragmentations ; analyses comparées ; rappel d'un hypothétique risque de fin des territoires (B. Badie, 1995) ; évocation d'une hypothèse de filiation avec la mondialisation, quelque puisse être la qualité des regards, la singularité des opinions et analyses, le phénomène est vivace.

Considérant « la persistance actuelle de ce mouvement de parcellisation du monde », et les nouveaux problèmes posés, A. Cattaruzza incite à se saisir de cette caractéristique pour *in fine* tenter d'apporter de nouveaux regards. Le territoire et ses acteurs, à différentes échelles, dans les processus de fragmentation, sont sollicités es qualité « espace approprié par des groupes sociaux » au travers de trois de ses dimensions intrinsèques : l'instrument politique (lutttes politiques, concurrences politico-administratives locales, positionnement géopolitique d'alliance et d'influence) ; la ressource économique (concurrence des régions) ; et l'identité construite au fil des siècles. A. Cattaruzza et les auteurs de ce numéro, concluent qu'il s'agit d'une « tentative de recomposition plus ou moins radicale des relations socio-spatiales dans toutes ses dimensions et à toutes les échelles », demandant l'implication d'un grand nombre d'acteurs, et par là même renforçant la pertinence de la méthode de conception de PSN (mobilisations, conception coopérative), celle de l'équilibre du dispositif de gouvernance proposé (Conférence) rappelant la préférence de J. Gottmann « arbitrer pour mieux gérer » comparativement à l'expression « diviser pour régner ».

Fragmentation renvoie ainsi à plusieurs approches. Un processus d'éclatement d'une unité qui se brise en fragments ; des coupures entre des parties d'une ville ; ou encore l'augmentation du nombre d'acteurs de l'espace politique mondial. Un même mot, pour des sens forts différents, exprimant une crainte d'instabilité, accompagnée d'une suggestion de réponse reposant sur une recomposition des relations socio spatiales à toutes les échelles.

La notion interpelle les concentrations (figure 43), spatiale, territoriale, dans la diversité de leurs formes (I. Georg, T. Blaschke, H. Taubenböck, 2016) analysables comme générant une dynamique de fragmentation spatiale par rapport à des territoires situés sur leurs extérieurs.

FIGURE 43-TABLEAU. EXPRESSIONS ET ILLUSTRATIONS DES FORCES DE CONCENTRATION.

MOUVEMENTS MONDIAUX		OBSERVATION REFERENCE (THESE)
EXPRESSION	ILLUSTRATION	
■Polarisation spatiale (1)	■Mégarégion, <i>EEE</i> ■Pôles économiques européens, <i>EEE</i> ■PSN	■Elargissement des concentrations territoriales à des <i>EEE</i> . (la douzaine de MR européennes)
■Polarisation territoriale (1)	■Métropole	■Concentration des : pouvoirs, activités sur des hyper-centralités.
(1) En généralisation. Indépendamment des caractéristiques culturelles des Etats.		
Jean-Yves Péroudou		

Paris-Seine-Normandie (*EEE*), organise les coopérations entre les territoires : d'une métropole étendue ; ceux des pôles métropolitains et villes du corridor ; et, ceux de la porte océane, d'un estuaire. Cette articulation peut être interpellée, sur l'échelle hexagonale, par des territoires géographiquement localisés : en semi-périphérie ou en périphérie de la métropole ; ou, hors de la Vallée ; ou encore sur l'échelle régionale de la Normandie, par ceux hors de la Vallée (Orne. Manche) créant ainsi une tension avec ceux sur Seine (Eure. Seine-Maritime. Calvados), un risque de fragmentation, de division territoriale de l'espace régional normand lié au changement d'échelle.

Cette crainte a été envisagée par l'association NormandieXXL (17/10/2017) suite à la confirmation (été 2017) de la poursuite de la mise en œuvre du schéma stratégique 2030, relayant l'expression de l'inquiétude du Président du Conseil départemental du Calvados, sur son blog (média, Dupont J-L, 02/10/2017, « *Déjà le clap de fin pour la Normandie ?* »). L'association envisageait des « *conséquences désastreuses pour la Normandie* » particulièrement la reconstitution de « *la division normande du passé.* » La Normandie sur Seine se tournerait vers la région parisienne. « *L'ancienne "basse" Normandie [qui] en serait alors réduite à se tourner vers le Grand ouest ligéro-breton.* »

Le point de vue de cette association ne remet cependant pas en cause le principe du développement de la Vallée ; suggère une orientation de solution relevant de la gouvernance appuyée par la définition d'une « *stratégie propre* » pour la Normandie ; montre la difficulté de l'acceptation des contours d'un axe économique difficilement mobile (la Seine) et celle de ses territoires. Il illustre l'importance accordée à l'information, à la communication, à « *faire émerger une culture partagée* » dans les « *priorités stratégiques pour la vallée de la Seine* » (CGDVS, rapport 2012.) Il illustre également la souplesse d'adaptation nécessaire pour des actions de coopérations interterritoriales avancées, apportée par les concepts d'espace institutionnel et d'espace du mandat, tels que pratiqués par la Grande Région.

La notion de projet (espace du mandat) servant le développement de l'*EEE_{PSN}*, ouvre le champ des possibles, quand bien même le ou les territoires porteurs ou à l'origine ne sont pas

directement intégrés dans le périmètre de la Vallée (espace institutionnel). Ces notions (institutionnel/périmètre, mandat/projet) possèdent la capacité à développer une perméabilité du *périmètre*, une porosité de la *cloison* (J. Gottmann, 1952). Elles constituent ensemble un système d'antidotes éloignant l'éventuel risque de perception d'une fracturation spatiale. Ce système compte tenu de la configuration géographique normande doublement complexe (péninsule du Cotentin, axe de la Vallée de la Seine) repose *in fine* sur l'acceptation : du développement de la Vallée comme finalité ; des caractéristiques de perméabilité et de porosité selon la progression de la construction de PSN ; ainsi que sur la dissociation de la phase d'initiation de la construction de celle de son développement. La structuration de la Vallée appréhendée comme un « système territorial » (agences d'urbanisme, 2017), ou comme un « système spatial », dans les deux appréhensions d'échelle infra-nationale et la crainte d'un risque de fragmentation régionale, font ainsi émerger la question du périmètre de l'action, conséquemment celle de ses limites.

L'analyse de B. Lecoquierre (2014) positionné sur l'échelle étatique, se référant à l'approche politique de J. Gottmann (1952), fait reposer l'existence de systèmes spatiaux par leur délimitation « *les systèmes spatiaux nécessitent d'être délimités pour exister en tant que systèmes* ». La délimitation (dé-limitation) étant comprise comme un acte qui met « *fin à la limitation* », « *d'ouverture* », permettant à une aire spatiale « *d'acquérir une existence propre en tant que territoire* ». Cette analyse fait apparaître le rôle d'équilibre et d'ouverture de l'action de « dé-limitation » à l'échelle des Etats. Elle peut orienter, en changeant d'échelle, la perception de PSN, vers la précision d'un espace noyau, renforçant ainsi l'identification de l'ensemble, diminuant la complexité de l'obtention des accords nécessaires à sa construction. Cette approche trouve également, à l'échelle européenne, une résonance appréciée comme un « *problème* », formalisée par S. Kahn et Y. Richard (2018) « *si l'on associe l'idée de limite à la notion de territoire, l'appropriation [le projet communautaire est a-frontalier] suppos[e]ant toujours une limite* ».

Ces regards analytiques font émerger la difficulté d'utilisations à différentes échelles de références notionnelles ou conceptuelles, justifiées sur une échelle, peu adaptées à une autre. Cette difficulté s'intensifie lorsque l'utilisation est appliquée aux processus singuliers de la construction politique de l'Union européenne, ou à celui de la structuration de l'espace de la Vallée de la Seine dont l'envergure globale dépasse celle d'une opération d'aménagement du territoire. Ces deux processus traduisent l'un et l'autre les évolutions des mouvements du Monde (figure n°1) ; peuvent inciter à revisiter la notion d'échelle ; impactent l'un et l'autre les bases courantes (emboîtement hiérarchique d'unités) de l'appréhension de l'organisation territoriale ; conduisent inexorablement vers la notion de projet comme unité d'action intégrée dans un schéma global. La notion de projet, base de ces deux processus de construction,

permet selon la configuration géographique, de prendre en considération la perception d'une fracturation spatiale tout en répondant à l'objectif premier du développement de la Vallée.

Cette approche renforce la pertinence de l'appréhension de J. Gottmann sur les interrelations (1952) : « *Le rôle et les différents caractères d'une région, d'un Etat, ne se définissent, et même ne se décrivent scientifiquement, qu'en fonction des réseaux de relations qui les relient aux autres parties du monde* » et entre leurs parties constitutives à une échelle infra-étatique. Le rassemblement et l'animation dans la durée des acteurs territoriaux de la configuration interrégionale de la Vallée de la Seine, indispensables pour construire PSN ; la définition et la réalisation des projets, imaginés, conçus par « *les réseaux de relations* » de ces acteurs ; orientent l'articulation des coopérations interterritoriales vers la mise en œuvre des principes de perméabilité et de porosité de l'espace noyau, vers des ouvertures (cf. annexe A3.2BIS, cheminement de la construction de la Grande Région).

3.3-LES EVOLUTIONS DES APPROPRIATIONS DE LA VALLEE DE LA SEINE (VDS) : VARIATIONS DES POSITIONNEMENTS.

Les six angles d'analyses retenus (parmi ceux possibles tels que l'énergie, la mobilité, etc.) correspondent aux enjeux de la problématique, à l'exploitation de matériaux du terrain (P. Claval [2013] ; R. Knafo et M. Stock [2013] ; A. Volvey [2013]) ; de PSN, dont la méthode et les résultats sont détaillés en annexes (A1.5/7 à A1.5/9).

Les évolutions de l'intention politique du projet global initial, des débats successifs de la période 2007/2019, sont complexifiées par le nombre et la diversité, inhérents à l'échelle du projet, des acteurs, de thèmes, de leurs imbrications. Identifiées à partir d'un relevé de matériaux (rapports et documents ; média), l'exploitation de ceux émanant d'autorités politiques et dirigeants économiques, dont les expressions sont influencées par le calendrier électoral, ou la multiplicité des responsabilités (entreprise et engagements : organisation professionnelle, réseau consulaire) rend compliquée l'identification et l'appréciation de la réalité d'un positionnement. Des extraits de ceux retenus sont présentés en annexe A1.3 selon la chronologie des alternances politiques présidentielles. Les tableaux de l'annexe A1.3/1 représentent les matériaux utilisés pour la période 2007/2012 ; ceux de l'annexe A1.3/2 concernent la période 2012/2017 ; enfin ceux de la période 2017/2019 sont regroupés en annexe A1.3/3. Les expressions publiques de cette approche sont surlignées en jaune dans les rubriques « rapports et documents » et « media » de la bibliographie. L'approche empirique est autant que possible rationalisée (comptage : mots/expressions) pour diminuer les impacts d'une lecture trop personnelle, d'une impossible exhaustivité. Six angles d'analyse (figure 44), en interrelations, parmi ceux possibles, caractérisant le projet de développement de la VDS, sont retenus pour appréhender les évolutions des différents acteurs.

FIGURE 44. TABLEAU. APPREHENSION DES EVOLUTIONS DES ACTEURS SUR DES THEMES CLES DE LA CONSTRUCTION DE PSN.

FAMILLE D'ACTEURS	ANGLES RETENUS POUR L'ANALYSE DES EVOLUTIONS DES ACTEURS
■ POLITIQUE. CENTRALE. (Gouvernement. CGVDS. DIDVS. Services techniques de l'Etat) ■ POLITIQUE. GRANDES COLLECTIVITES TERRITORIALES. (Région. Métropole. Pôle métropolitain. Département.) ■ ECONOMIQUE. (Réseaux consulaires [ÎdF, Normandie]. Organisations : professionnelles, socio-économiques.) ■ SOCIETE CIVILE. (CESER [ÎdF, Normandie].) ■ EXPERTS (Grumbach & Associés, agences d'urbanisme, académiques.) ■ EUROPE	► DYNAMIQUE INITIALE DU PROJET GLOBAL. Lien entre ville-monde/politique maritime • (évolution de l'idée géostratégique) ► POSITIONNEMENT EUROPEEN DE LA VDS. • (débat sur le CSNE ; positionnement européen de la VDS auprès de la Commission ; présence à Bruxelles d'acteurs portuaires [UMEP]). ► L'ORGANISATION DU « MOTEUR » DE L'ECONOMIE DES FLUX. • (appréhensions de la fusion portuaire, une illustration d'adaptation pour produire un territoire positionné dans les grands ensembles économiques mondiaux.) ► LE SECTEUR D'ACTIVITE DE LA LOGISTIQUE. • (les flux traduisent la logistisation de l'ensemble des activités : industrie ; distribution ; spécifiques au territoire, à ses ressources « culture-aménités ».) ► LES INFRASTRUCTURES DES TRANSPORTS. • (la construction territoriale par l'architecture de ses réseaux de mobilité et de transport de marchandises). ► LA PRISE EN CONSIDERATION DES ENJEUX GLOBAUX. • (développement durable, transition écologique)

Jean-Yves Péroudou

3.3.1-LA VDS : INCARNATION DU POSITIONNEMENT MONDIAL PAR LE LIEN VILLE-MONDE/POLITIQUE MARITIME.

En un peu moins de 5 ans (2007/2012) la vision politique initiale, la dynamique première de recherche d'un positionnement géostratégique mondial pour le Grand Paris et la France, est acceptée par les acteurs, politique, économique. Le lien entre la ville-monde et la politique maritime est affirmé (A. Grumbach, 2009 ; Président de la République, 2009) comme une caractéristique de la France (2^e Zone Economique Exclusive mondiale) ainsi que comme l'une des caractéristiques des centres mondiaux de pouvoirs du XXI^e s. Le développement-aménagement de la Vallée de la Seine, par la mer (Le Havre, Rouen) et le fleuve (Paris), par le développement de connexions ferroviaires (fret, mobilité), est proposée comme une réponse permettant à la fois de réparer l'oubli (Président de la République, 2009), une dette (Président de la SNCF, 2010) et de préparer le futur. Cette vision est structurée par le rapport de 02/2012 du CGDVS (chapitre premier). Il met en évidence la nécessaire organisation des complémentarités (économiques, sociales, culturelles, industrielles) entre les régions et la réalisation du *Seine Gateway* (premier axe). Des divergences apparaissent sur le(s) tracé(s) de la LNPN, révélatrices de préoccupations de développement local. L'Europe n'est pas ou peu présente dans les débats. Un dispositif de gouvernance équilibrée, paritaire, est proposé, fait l'objet d'un décret (03/2012).

L'alternance politique de 2012, provoqua (26/06/2012) une rupture brutale des dynamiques, confirmée par le Premier ministre (13/11/2012) qui mit fin à la fonction du Commissaire, sans dissoudre le commissariat. L'étude sectorielle (filère transport-logistique) de

la DIRECCTE⁸⁸-ÎdF (03/04/2013) initialise une inversion de tendance. Elle confirme l'importance des liens entre le Grand Paris, le fleuve, l'axe Seine et l'économie des flux, et notamment pour l'Île-de-France, celui de la Seine Aval. La création en 2013 de la DIDVS valide le dessein politique de la Vallée de la Seine, l'idée première de la recherche d'un positionnement géostratégique mondial, initialise la prise en main du pilotage du projet par l'Etat. Le député-maire du Havre dans une tribune (Les Echos, 05/2013) rappelle la dimension maritime du projet du Grand Paris, sa dépendance des liaisons terrestres (ferroviaires, fluviales) avec l'hinterland. Trois ans plus tard, l'idée de la Vallée de la Seine constituant terrestre de la politique maritime (schéma stratégique 2030 : 0 occurrence) semble être acceptée comme une évidence opérationnelle du projet de construction de la Vallée. Le qualificatif maritime bénéficie de 23 occurrences, notamment en référence à la géographie (façade, [3]) ; à du vocabulaire d'architecture du mouvement (réseau, liaison, route) ; pour désigner des activités (port, [4] ; croisière, [2] ; trafics ; flux) ; pour identifier des possibilités de développement (offre, débouché, ouverture). Cette approche est partagée par le rapport (07/2016) coproduit par l'Assemblée nationale (V. Fourneyron) et le Sénat (C. Revet) dans l'usage du terme maritime (28 occurrences) pour qualifier : façade, port, et transport. Les débats/expressions publiques des acteurs politiques et économiques de cette période installent les thèmes clés de l'économie des flux (Le Havre, port du Grand Paris ; la Seine et le transport fluvial), des infrastructures des transports pour accroître leur fluidité (Serqueux-Gisors ; portuaires ; fluviales).

L'alternance politique de 2017, confirme la forme de gouvernance de la Délégation, ainsi que la dimension portuaire pour fixer le volet terrestre de la politique maritime nationale. A l'automne 2018 la synonymie entre portuaire et maritime est élevée au rang de stratégie par le Président de l'UMEP⁸⁹, d'élément de « *la politique maritime pour les 5 ans* » à venir par le Premier ministre. L'association professionnelle renforcera, dix huit mois plus tard, la synonymie en accentuant le rôle de laboratoire maritime/portuaire pour la Vallée appréhendée comme le « *laboratoire de la future politique maritime et portuaire du pays* » (Président de l'UMEP).

Les relevés d'expressions publiques ne permettent pas l'identification d'oppositions au projet de développement de la Vallée. Une inquiétude est relevée, exprimée (02/10/2017) par le Président du Conseil départemental du Calvados (*supra*) en réaction à sa perception d'une recomposition de la répartition territoriale de la Normandie entre Haute et Basse (« *Est ce là une solution pour l'avenir et le développement de nos départements ?* ») en référence à l'appréhension, telle que relayée par les medias, du Président de la République d'une extension du Grand Paris jusqu'à l'estuaire de la Seine. En revanche, l'intensité des attentes de la période 2009-2012 non concrétisées est à l'origine de manifestations d'insatisfactions, d'impatiences exprimées en 03/2016 par le Président de la Région Normandie (*en panne*), en 02/2019 lors du

⁸⁸ Direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation du travail et de l'emploi.

⁸⁹ Union Maritime et Portuaire.

colloque Vallée de la Seine par A. Grumbach (Ouest-France, 07/02/2019 : *C'est trop dispersé*), par le vice-présidents aux transports de la région Normandie (Ouest-France, 07/02/2019 : *c'est trop lent*), par le président de la métropole de Rouen Normandie (Les actes : *insuffisant, pathologies demeurent*). A la veille de l'été ces réflexions seront synthétisées par le maire du Havre dans une tribune (Les Echos, 18/06/2019, *le moment est venu de donner un nouveau souffle*.)

L'idée originelle, le développement-aménagement de la Vallée traversent les mandats présidentiels. Les oppositions politiques et économiques sur le projet d'ensemble sont pratiquement inexistantes. La politique portuaire, ou volet terrestre de la politique maritime, concentre l'attention. Les insatisfactions d'autorités politiques, tout en reconnaissant le chemin parcouru en dix ans, s'expriment sur les rythmes (projet global, projets unitaires) d'avancement, sur l'épaisseur des attentes tant au niveau du projet de la Vallée, qu'à celui du développement de ses territoires constitutifs. Un nouveau souffle est attendu pour dynamiser le développement de ce « *grand territoire mondial, et le monde n'attend pas.* » (Les Echos, 18/06/2019.)

3.3.2-LE POSITIONNEMENT EUROPEEN DE LA VDS : CONNEXION FLUVIALE (CSNE) ; PRESENCE AUPRES DE LA COMMISSION.

Les débats/expressions publiques des acteurs politiques et économiques, des experts, sur l'importance de l'appréhension de Paris-Seine-Normandie sur l'échelle européenne sont posés dès l'origine. Le dossier d'A.Grumbach (19/02/2009, *Seine Métropole*) contient 192 occurrences d'Europe (européen, européenne) pour 182 pages. Le positionnement géostratégique européen de la Vallée est officiellement formalisé par le Président de la République (29/04/2009, cité de l'architecture et du patrimoine) se référant successivement : au CSNE pour désenclaver « *le bassin de la Seine* » ; au « *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* » en déplaçant le centre de gravité de l'économie ouest européenne vers le sud par l'aménagement de la Vallée. Cette dimension du positionnement Géo [Politique. Economique] de PSN est à rechercher (A. Rufenacht, CGVDS, Rapport 2012) pour « *élaborer et [de] conclure un programme opérationnel européen, pluri-régional.* » Cette orientation a été particulièrement analysée, de 2011 à 2014, par le programme européen *Weastflows* (rapports et documents, AURH) piloté par le CRITT⁹⁰-Transport Logistique accompagné de l'AURH.

Frémont Antoine à l'automne 2012, citant O'Connor (2010), rappelle de façon synthétique l'importance de ce thème pour le développement de la VDS : « *Ne pas faire partie de ces réseaux transeuropéens est synonyme d'un risque de marginalisation des territoires et de*

⁹⁰ Centre Régional d'Innovation et de Transfert de Technologie.

perte de compétitivité. » Peu de temps après (03/04/2013), l'étude sectorielle de la DIRECCTE-ÎdF confirme l'importance pour le Grand Paris, pour l'ÎdF, de l'axe Seine notamment de la Seine Aval appréhendée, par rapport au CSNE, et au projet du réseau ferroviaire européen Euro CAREX (Cargo Rail EXpress⁹¹) pour le pôle logistique du nord de Paris.

Les débats/expressions publiques sur l'appropriation du positionnement européen de la Vallée s'articulent pour l'essentiel, d'une part sur les évolutions des positions normandes sur le CSNE migrant d'une opposition des forces politiques, économiques, socioprofessionnelles (L'Antenne, 2015-2016) frontale (utilité pour les compétiteurs portuaires belges, hollandais ; concentration des financements européens ; recherche de financements pour les projets d'infrastructures de la VDS) vers une acceptation conditionnelle (Le Journal des entreprises, NormandieXXL, Normandinamik, 03/2017). Les CESER des 3 régions (rapports et documents : HdF ; ÎdF ; Normandie) souhaitant une priorisation des investissements avant la mise en service complète du CSNE. D'autre part sur une mobilisation politique/économique interrégionale pour créer (NormandieXXL, 27/06/2017) une représentation auprès de la Commission, en partage de bureaux (ÎdF, Normandie) initialisant ainsi une coopération favorable au portage du (des) dossier(s) VDS auprès des instances de l'Union (recherche de financements). L'organisation professionnelle de l'UMEP renforça l'initiative par le recrutement et l'installation d'un collaborateur permanent début 2019. Par ailleurs l'étude 2017 des agences d'urbanisme de la Vallée accorde une large place au positionnement de la VDS sur l'échelle européenne.

Les évolutions des acteurs concernant le portage de la connaissance du projet de développement de la Vallée auprès de la Commission trouvent une concrétisation significative, en période préparatoire à la programmation pluriannuelle européenne (2021-2027), par les démarches (11/2019) approfondies de la « préfiguratrice d'Haropa » auprès des instances de l'Union (L'Antenne, 04/12/2019).

L'Europe essentiellement appréhendée par la dimension technique des architectures de flux, pour permettre la formation de PSN, grand ensemble économique du Nord-Ouest européen, fut peu présente dans les débats sauf à évoquer les compétitions de proximité sur les flux de marchandises. Sur deux mandats présidentiels et demi, le positionnement européen de la Vallée appréhendé par les experts, est dominé pour les acteurs économiques et politiques régionaux de la Normandie par le CSNE (accepté par l'Etat), puis par la prise de conscience de la nécessité d'une présence permanente auprès de la Commission, pour faire connaître et valoriser le projet (et ses projets constitutifs) de développement de la Vallée.

3.3.3-L'INTEGRATION PORTUAIRE DE LA VDS : TECHNIQUE D'INTEGRATION, REPRESENTATIVITES DECISIONNELLES.

La perspective de la fusion des ports (2 occurrences) de l'axe Seine est proposée (*« trouver les formes d'association et de fusion des ports de Paris, de Rouen et du Havre dans*

⁹¹ Pour mémoire, cf. le projet Euro Cargo Rail Express, ou EURO CAREX, en sommeil suite au Brexit, le Royaume Uni s'étant retiré de l'association.

une seule institution ») par A. Grumbach⁹² (02/2009, *Seine Métropole*) tout comme celle du renforcement des coopérations interportuaires (« à défaut d'une fusion des 3 "Grands Ports" existants, une coordination serait à formaliser ».) Ces idées, concernant la structuration du « moteur » de l'économie des flux de la Vallée, seront partiellement reprise par le secrétaire d'Etat chargé des Transports (L'Usine Nouvelle, 10/2009 : « toute fusion étant exclue, afin de préserver une saine concurrence. ») Elles trouveront à se concrétiser par le conseil de coordination interportuaire (19/05/2009) puis par Haropa (16/01/2012.) Les relevés d'expressions via médias/documents datent de 2017, correspondent à l'initiative du Premier ministre communiquée lors des Assises de la mer (21-22/11/2017, Le Havre.) Cette modalité de l'organisation des ports de la Vallée est également à rapprocher du mouvement de développement des coopérations inter-portuaires observable mondialement, notamment sous la forme d'une fusion portuaire (2008. Fusion de : Vancouver Port, Fraser River Port, North Fraser Port ; J. Debie, C. Comtois, 2010), illustrée en Europe par NorthSeaPorts (Actu-transport-Logistique, 11/12/2017 ; Le Journal de la Marine Marchande, 20/12/2017) ou celle de rapprochements entre Rotterdam et Hambourg (AIVP, 04/09/2019), ou entre Long Beach et Los Angeles (AIVP, 09/09/2019) ou encore plus récemment par le rapprochement envisagé entre Anvers et Zeebrugge (L'Antenne, La Libre Belgique, Ouest-France, Le Journal de la Marine Marchande : 11/2019).

La fusion portuaire articule trois débats représentatifs : de l'importance du secteur de l'économie des flux dans la construction de la Vallée ; de l'équilibre structurel et de fonctionnement à trouver entre centralisation et décentralisation ; enfin, des adaptations/modifications à réaliser pour produire un « territoire » à cette échelle.

Le premier débat est celui de la solution technique de la fusion proprement dite faisant émerger trois positionnements. Celui des grands élus politiques régionaux de l'ÎdF et de Normandie (Filfax, 2016 ; N-PI, 12/01/2017, Gaillon), favorables à « un seul port » avec des variantes d'architecture juridique à l'origine d'une différence de positionnement telle que rappelée par le représentant (Les actes, 02/2019) de la Normandie : « *Ce n'était pas la proposition de la région Normandie mais nous en prenons acte et nous entamerons les discussions avec le préfigurateur* ». Celui des représentants de la société civile (Ceser Normandie, 16/11/2017 ; Ceser ÎdF, 13/12/2017), exprimant un rejet ou de très fortes réserves, rejoints par le CGEDD⁹³ (03/2019), compte tenu des différences marquées entre les vocations des ports maritimes et celle de Ports de Paris. Enfin celui des représentants économiques se partageant entre d'une part le positionnement (25/10/2017) de la CDER⁹⁴ de la CCI Paris ÎdF

⁹² Outre la fusion portuaire, A. Grumbach envisage une seule potentielle application de cette modalité organisationnelle à l'échelle de la Vallée. Celle d'une « *agence urbaine [...] mettant en place une "mission commune Seine Métropole", pouvant "un jour idéalement" conduire à une fusion* ».

⁹³ Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable.

⁹⁴ Commission de Développement Economique Régional.

privilégiant une sorte de *statut quo* (renforcement des coopérations interportuaires, présence de l'Etat dans le pilotage stratégique) tout en intégrant dans les instances décisionnelles les acteurs politiques et économiques territoriaux. Et d'autre part, les organisations professionnelles territoriales, migrant d'une ferme opposition de l'UPR⁹⁵ (L'Antenne, 27/09/2017) vers des réserves (Les Echos, 21/01/2019), ou recueillant les soutiens de l'UMEP/UMPF (Les Echos, 21/01/2019 ; L'Antenne, 30/10/2019) et de celui du GEMO⁹⁶ (L'Antenne, 15/11/2019). Enfin celui des représentants syndicaux (Les échos, 21/01/2019) expriment des craintes pour l'emploi.

Le second est concentré sur le fonctionnement de l'entité portuaire à venir, celui de sa gouvernance. Le calendrier (01/2021) fixé par le Premier ministre dynamise le débat de la représentation dans les instances portuaires décisionnelles des représentants⁹⁷ territoriaux, économique et politique compte tenu de l'étroitesse du lien entre le développement territorial et la vitalité de celui de l'acteur économique « Port ». L'ensemble des acteurs politiques (Région Normandie) et économiques régionaux (22/09/2017, UPR, expression sans ambiguïté) partagent la même position : celle d'une présence affirmée de leurs représentants dans les instances décisionnelles. Le 30/10/2019, le Président de l'UMEP-UMPF, partageant le diagnostic, l'accentue, propose une orientation nouvelle : « *la politique portuaire ne peut plus être une compétence exclusive de l'État* ». Le 15/11/2019, le président du GEMO s'exprime dans le même sens (soutien à la fusion, présence des acteurs privés.)

Enfin celui de la localisation du siège de l'entité à venir. Deux relevés médias de l'automne 2019 (Normandie, d'actions et d'infos, 06/11/2019 ; Paris-Normandie, 03/12/2019), dont le dernier émane 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, devant incarner la politique maritime de la France.

La fusion des ports, pratiquement absente des débats avant l'intervention du Premier ministre (11/2017), fait émerger deux questions principales. D'une part celle des principes organisationnels à mettre en œuvre pour conduire le rapprochement stratégique d'entités portuaires à différences : de vocation, d'identification et de priorisation des investissements stratégiques ; accompagnées d'enjeux de pouvoir et de la localisation du centre de décision effectif et de commandement. Le rapprochement stratégique, travaillé, apporte une réponse au commentaire d'un acteur économique relevé par L. Loubet et A. Serry (2020) concernant le rôle d'Haropa (« *c'est mieux que rien. Mais c'est insuffisant.* » 09/2017.) D'autre part celle relevant du développement économique territorial cristallisé par la volonté des acteurs économiques et politiques territoriaux d'affirmer leur rôle dans les instances décisionnelles de

⁹⁵ Union Portuaire Rouennaise.

⁹⁶ Groupement des Employeurs de Main d'Oeuvre du Havre.

⁹⁷ Cf. L. Loubet et A. Serry (2020) : descriptif et schéma du niveau de leadership des acteurs participant à la gouvernance de la place portuaire havraise.

plus haut niveau. Ces deux questions soulèvent celle des échelles du développement économique devant composer avec, articuler, celle locale (ville, région) et celle de la Vallée pour solidifier la construction de Paris-Seine-Normandie par la solidification des constituants de sa forme polycentrique. Elle fait également apparaître le temps (Assises de la mer-2017/*Seine Métropole*-2009 : 8 ans) comme une composante clé de la structuration des coopérations interterritoriales de la Vallée, produisant le « construit d'acteurs » Paris-Seine-Normandie, dont l'importance est amplifiée par l'envergure du projet PSN, par les évolutions de la société (affirmation des acteurs territoriaux) et celles de son organisation territoriale (décentralisation.), par la rapidité des évolutions des mouvements du Monde (L'Antenne, 14/11/2019 ; The Conversation, 30/11/2018).

3.3.4 -LA LOGISTIQUE : RECONNAISSANCE D'UN SECTEUR STRATEGIQUE, DE MULTIPLES TENSIONS SUR LA VDS.

Les préoccupations du développement de la Vallée par la logistique sont intégrées au projet d'A. Grumbach dès l'origine (2009) avec un total de 124 occurrences (logistique [57] ; marchandises [45] ; entrepôt [13] ; plateforme [9]). A l'automne 2009 (L'Usine Nouvelle), les autorités politique (Maire du Havre), économique (Directeur général du port du Havre), voient respectivement : avec une connexion ferroviaire rapide la possibilité d'accueillir « *des sièges sociaux de grandes entreprises de logistique* » ; avec la notoriété mondiale du lien entre Paris/Le Havre-Port du Grand Paris, une possibilité favorisant « *le développement ou de nouvelles implantations logistiques.* » Le rapport du CGDVS (2012) porte le secteur d'activité logistique à celui d'orientation stratégique (2^e des 10 propositions). Cette approche est confirmée par le rapport de la DIRECCTE-ÎdF (03/04/2013.) Annonceur d'une relance du projet VDS, il confirme l'importance de l'économie des flux, et, notamment pour l'ÎdF celui de la Seine-Aval. Le GIE HAROPA, est apprécié comme « *participe[ant] à la création de valeur d'un nouveau territoire unifié par l'Axe Seine* » qualifié de « *corridor économique.* »

Le schéma stratégique 2030 (16/01/2015, DIDVS) contenant 56 occurrences utiles du mot logistique, après épuration d'emplois peu significatifs (sur un total de 72) met en tension ce secteur d'activité. Cette approche sera confirmée par la DIDVS (06/2015, colloque de Cerisy) « *L'Axe Seine ne doit pas se réduire à une question de logistique.* » L'envergure du projet, la diversité des secteurs économiques de la Vallée constitutifs de sa caractéristique, conduisent à prendre en considération d'autres filières afin de « *promouvoir un "effet de système"* ». Dans la même temporalité, le rapport de La Conférence nationale Logistique (03/2015), synthétisant les travaux de 2014, généralise l'appréhension de l'importance de ce secteur, en évaluant l'opportunité de mettre en œuvre un schéma directeur national de la logistique tel que mentionné dans la loi (2013⁹⁸).

⁹⁸ Article 41 de la loi n° 2013-431 du 28 mai 2013 portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transport.

Le rapprochement de ces deux dynamiques s'exprimant dans le même temps, ne font pas apparaître d'oppositions, mais révèlent deux tensions. Celle spécifique à la VDS (logistique Vs autres secteurs/filières) et celle du positionnement de la France sur l'échelle mondiale en ce sens qu'avec la même valeur (3,85) de l'indice (Logistics Performance Index) de la Banque mondiale, la France passe du 12^e rang (2012) à celui de 13^e (2014). Les analyses suivantes (2016, 2018) positionnent la France en 16^e position (annexe A1.11/6). Cette deuxième tension fait apparaître l'intensité de la concurrence mondiale, critère déterminant de la dynamique du Grand Paris et de celle de sa solidification par le développement de la Vallée.

Cependant l'importance à court et long terme de ce secteur continue de s'affirmer. Le rapport du CESER-ÎdF (17/09/2015) renforce la pertinence du rapport de la DIRECCTE (2013), analyse les activités de ce secteur comme « *Un atout pour l'attractivité de la Région.* » La député V. Fourneyron et le sénateur C. Revet, de sensibilités différentes, dans leur rapport (07/2016), se réfèrent 21 fois à « logistique », rappellent son rôle de « *premier plan* », préconisent une ambition (« *doit s'imposer* ») de « *référence* » pour la Vallée notamment par la valorisation de son lien fluvial. Prenant position (29/09/2017), en faveur du CSNE, le Président du Conseil régional des Hauts-de-France voit dans cet élément de l'architecture européenne des flux la possibilité de créer « *Le hub logistique du Nord-Ouest de l'Europe.* » Cette approche reçoit deux mois plus tard (22/11/2017) l'assentiment des 3 Ceser (HdF ; ÎdF ; Normandie) par leur diffusion d'un document commun, unique. Dans ce document, les trois représentants institutionnels de la société civile, rapprochant « *l'infrastructure fluviale* » du CSNE et « *la modernisation de l'axe Seine* » voient « *l'opportunité de construire un espace de fret fluvial et de logistique coordonné et complémentaire d'envergure européenne* » sous la réserve d'une priorisation des investissements en faveur de l'axe Seine « *avant la mise en service du CSNE.* » Le rapport du CESER-ÎdF (13/12/2017), étend l'importance de ce secteur d'activité dans les dynamiques portuaires par sa préconisation d'intégrer dans la gouvernance portuaire « *des acteurs économiques et sociaux impliqués dans les problématiques de transport et de logistique de l'Axe Seine* » (article 17.)

Les expressions d'acteurs (politique, économique) du colloque « Vallée de la Seine. Regards croisés Île-de-France Normandie » (07/02/2019, Les actes) confirment l'importance de la logistique, « *secteur économique à part entière* », dont l'amélioration dans les enjeux globaux est en dépendance d'investissements, notamment de ceux du système portuaire⁹⁹, permet de valoriser le lien avec le tissu local. Les représentants économiques soulignent de leur côté l'importance du développement de la multi-inter-modalité, du fluvial, pour résoudre les difficultés d'accès routiers sur Paris, ainsi que l'amélioration du fonctionnement du LHTE (Le

⁹⁹ Postes à quais à Port 2000 ; chatière ; équipement GNL pour l'accueil des porte-conteneurs ; déploiement de stations GNL/GNC sur les ports du système portuaire de la Vallée ; électrification des quais ; production d'hydrogène pour le fluvial.

Havre Terminal Exploitation) qui faciliterait la connexion ferroviaire massifiée vers le sud de l'Allemagne.

Le 14/02/2019, une initiative ministérielle (Economie-Finances, Transports] initialise «une mission sur la compétitivité de la chaîne logistique en France» confiée à deux personnalités complémentaires (industrie, distribution) du secteur de la logistique : P. Daher, E. Hémar. Cette complémentarité apporte une réponse à la contribution (04/10/2011, hors marketing territorial de l'axe Seine à l'international) des acteurs économiques (réseaux consulaires) de la Vallée concernant les conditions de son attractivité, le lien entre les secteurs de l'industrie et de la logistique, l'appropriation du projet par les acteurs économiques. La visibilité¹⁰⁰ mondiale est la 1^{ère} condition. La logistique et l'industrie représentent les secteurs prioritaires, 2^{ème} condition, concrétisée en 2019 par la politique « Territoires d'industrie ». L'inversion des flux (import-export) du Grand Paris en faveur de l'axe Seine, comparativement à Anvers, est la 3^{ème}. Cette contribution soulève la question de l'appropriation du projet par les acteurs économiques (« l'axe Seine peine à trouver un écho auprès des entreprises ») paraissant s'être significativement améliorée (entretien : « Après la période 2009-2012, le soufflet est retombé. Le développement économique de la vallée [...] est] un sujet majeur chez les chefs d'entreprise. Particulièrement depuis le CIMER de Dunkerque de fin 2018 appréhendé comme un accélérateur. On peut résumer l'esprit des chefs d'entreprises par : ouf, enfin ! »)

L'importance du développement des activités logistiques pour l'axe Seine est notamment soulignée par le rapport (05/2019) de la Présidente du conseil régional de l'Île-de-France concernant l'évaluation du SDRIF 2013 (*supra*), ainsi que par le Maire du Havre dans une tribune (Les Echos, 18/06/2019). Il rappelle les avancées depuis 10 ans sur la VDS, l'environnement politique favorable en la personne du Premier ministre qui « connaît mieux que quiconque les enjeux portuaires, industriels et logistiques liés à la maritimisation de l'économie », et souligne le besoin d'un « nouveau souffle » pour la VDS.

Le dossier de presse (16/09/2019, *Notre ambition pour la logistique*) des services du Premier ministre, consacre politiquement le caractère stratégique de la filière. Produit à la remise du rapport P. Daher, E. Hémar, les auteurs soulignant « la nécessité d'une politique nouvelle de planification d'espaces dédiés à la logistique », connectés notamment à « Le Havre/Rouen et l'axe Seine », il articule la création d'un comité interministériel de la logistique, avec une « nouvelle organisation mieux coordonnée » par la plateforme France Logistique (*voix unifiée des entreprises*) et une « taskforce » État/partenaires (*filiales, territoires*) pour piloter un plan d'actions. 6 mesures phares, d'application rapide (automne 2019-année2021), sont initialisées pour faire de la France « un carrefour stratégique logistique. »

¹⁰⁰ Aucune référence (16/12/2019) à la Vallée de la Seine, à l'axe Seine, dans la présentation Wikipedia sur le Grand Paris.

L'analyse des expressions publiques sur une longue période permet d'affirmer que le caractère stratégique de ce secteur est reconnu par le pouvoir politique (Comité interministériel) ; comme un vecteur de développement économique territorial, par l'ensemble des acteurs (politique, économique, experts, société civile) ; comme un élément constitutif du positionnement géostratégique européen de la Vallée (interconnexion de réseaux). Cette analyse ne relève pas d'expressions contradictoires sur cette appréhension globale. L'envergure du projet de développement de la VDS fait apparaître une tension entre ce secteur et les besoins d'autres secteurs. La logistique en interrelation avec l'organisation spatiale, avec les infrastructures physiques, mobilise des ressources financières d'importance, fait également apparaître pour la Vallée le besoin d'une approche globale (nombre-localisation de grandes plateformes, rapprochements du SDRIF et du SRADDET normand.) Les oppositions /contradictions, expressions sociales de détracteurs se manifestent en VDS non pas sur « l'idée » (logistique : vecteur de développement) mais sur les priorités d'investissements, et sur des projets localisés (Serqueux-Gisors, contournement de Rouen.) Le temps apparaît de nouveau comme un élément déterminant de la construction de Paris-Seine-Normandie (Premier ministre-2019/France 2025-2015 : 4 ans) pour voir le caractère stratégique de ce secteur d'activité dont la Vallée représente « *le premier système logistique français* » (02/2019, Les actes.)

3.3.5-LES INFRASTRUCTURES DE LA VDS : UNE TENSION TERNAIRE A ARTICULER BESOINS/CAPACITES/TEMPS.

Les espaces économiques étendus organisent la structuration de l'espace par les réseaux de transports, leurs interconnexions. Cette affirmation est illustrée par les analyses (2016) d'I. Georg, T. Blaschke, H. Taubenböck : « *les deux principales caractéristiques physiques [...] sont le "regroupement" d'agglomérations [rurales, urbaines] et les infrastructures de transport de connexion.* » Ce mode d'organisation de l'espace de la Vallée dans le projet d'A. Grumbach (02/2009, *Seine Métropole*) peut être grossièrement appréciée par le nombre d'occurrences de termes (488) se référant directement¹⁰¹ aux réseaux de transport, soit le point de repère d'un peu plus de 2,65 utilisations par page. Ces 488 occurrences recouvrent trois familles terminologiques. La première relève des infrastructures de transport pour un total de 273 occurrences (transport [173], infrastructures [50], modal/report/modalité/inter-multi [50]). La seconde renvoie aux déplacements des personnes (mobilité [110]). La dernière, à peu près équivalente, renvoie aux transports de biens pour un total de 105 (marchandises [45], flux [34], fret [26]) A. Grumbach (2009) pose un diagnostic sans complaisance, au regard des réseaux de transport, sur la situation de la Vallée qui : « *n'en présente pas moins des faiblesses : mauvaise connexion aux grands réseaux rapides, congestion routière, saturation des voies ferrées et des*

¹⁰¹ Compte non tenu : de réseaux (tout mode, numérique, eau/assainissement inclus) pour 79 ; de connexion (inter) pour 23.

gares autant pour le transport des voyageurs que des biens, sous utilisation du fleuve et des voies ferroviaires hors de l'axe Paris-Rouen. »

Un premier éclairage (L'Usine Nouvelle, automne 2009, Secrétaire d'Etat aux Transports) concret de l'approche conceptuelle est apporté par un accent positionné sur les infrastructures de mobilité (LNPN) et de fret (Serqueux-Gisors.) Le rapport 2012 du CGDVS identifie concrètement les principaux besoins infrastructurels (*LNPN, réseau de fret prioritaire, A104 et port d'Achères, liaison A28-A13, lien fluvio-maritime dans le port du Havre*) approximés en « *première approche [...] à environ 18 milliards d'euros le coût cumulé de leur réalisation* ». Le *grand huit* du Grand Paris illustre le rôle significatif des infrastructures dans la structuration interterritoriale. La solidification du positionnement mondial Géo [Politique. Economique] recherché par la structuration globale de la VDS a permis d'identifier de façon précise les projets infrastructurels nécessaires à la vie et aux activités de l'**EEE** à former. Les débats de cette période, dont les plus aboutis sont ceux de la LNPN, n'ont pas remis en cause les principes (recherche de positionnement mondial par la Vallée, rôle structurant des infrastructures de transport) ni celui des besoins. Le CGDVS met en tension la sévérité des contraintes avec le montant global de la première approximation, positionne le développement-aménagement de la Vallée comme l'acte II du Grand Paris. Cette approche pose les questions de fond des capacités financières des pouvoirs publics, de la priorisation des grands chantiers compte tenu ceux déjà initialisés.

Le 16/09/2014, soit environ deux ans et demi après la période maïeuticienne identifiant le manque d'instrument de méthode pour un projet de l'envergure de PSN, débute une série de colloques pour « *démontrer que le calcul socio-économique est possible, de façon à ce que les méthodes se diffusent* » (Actes, S. Gastaldo, CGI). La première séance traite de celle des projets de transport. Cette initiative renforce le positionnement temporel (acte II) du CGDVS, apporte une réponse méthodologique dans un temps caractérisé par un besoin d'investissements pour rénover les réseaux, pour saisir les orientations européennes des plans J-C. Juncker ; pour faire face à la rapidité des expressions concurrentielles, à la profondeur des transformations « *d'ici à la fin du siècle* », qui demande d'« *évaluer un investissement sans avoir une idée du devenir de l'ensemble de l'environnement économique au cours des 50 prochaines années* » (Colloque 2014. E. Quinet).

Passés les six mois d'incertitudes (2012-2013) quant au devenir du développement-aménagement de la VDS, les débats concernant les infrastructures furent surtout orientés vers le CSNE (*supra*) et Serqueux-Gisors, vers des projets connus, travaillés, surtout représentatifs de rattrapages. En 2017, le Président de la république (Rennes, 01/07/2017) et le gouvernement décidèrent une pause dans les projets d'infrastructures de transport ; la communauté des acteurs portuaires de la Vallée (FCPAS) proposa un plan stratégique (Seine Port Europe) ; et, France Stratégie/CGI/CGEDD, clôturaient leurs travaux par la publication (04/12/2017) du

« *guide de l'évaluation socioéconomique des investissements publics.* » (Annexe A6.3 ; développements en sous-section 9.3).

Le colloque vallée de la Seine (02/2019) permet d'apprécier l'importance de la dimension infrastructurelle dans la construction de la VDS, dans son attractivité internationale. « *La richesse et la force des infrastructures constituent [...] des éléments déterminants* » permettant de « *concentrer les flux logistiques.* » Le point à date (04/2019) du CPIER 2015-2020, en son axe 2 (*maitrise des flux et des déplacements*) présente une synthèse des ressources affectées aux infrastructures de transport de la Vallée permettant d'apprécier le positionnement des principaux partenaires. Sur un montant total de 864,96 millions d'euros : 38,6% sont pris en charge par les « *autres partenaires* » (SNCF réseau, RTE-T, ports) ; 33,12% par l'Etat ; 22,48% par la Région Normandie ; 5,8% par la région ÎdF. Les attentes des grands élus régionaux (Les actes, 02/2019 ; Les Echos, 06/2019 : *nouveau souffle*), des acteurs économiques de la Vallée (06/2019, ferroviaire-fluvial : *parents pauvres en France* ; 10/2019, « *l'absence de calendrier précis concernant les grands chantiers* »), sont cependant vives (entretien).

L'analyse de l'INSEE (fin 09/2019) concernant l'endettement de la France (supérieur à 100% du PIB) éclaire la difficulté du financement de travaux d'infrastructures significatifs, dans un contexte européen et mondial d'instabilité Géo [Economique. Politique.]

Les expressions publiques sur le thème clé de la structuration de la Vallée, de la production de Paris-Seine-Normandie, ne font pas apparaître de débats/oppositions quant au fond (structuration par les infrastructures de transport) ; sont orientées vers la priorisation des investissements significatifs à l'échelle de la Vallée. Celles d'oppositions de la société civile trouvent leur existence sur des projets géo-localisés (contournement de Rouen, Serqueux-Gisors, LNPN.)

A fin 2019, 3 lignes préparent le futur des infrastructures de transport de la Vallée, des débats associés. Celle de la prise en compte du temps nécessaire à la construction, apportée par la confirmation du Premier ministre (02/2019) d'une préparation par la DIDVS d'un deuxième CPIER (2021-2026). La seconde est celle de l'échelle européenne du positionnement de la VDS, renforcé fin 11/2019 par les démarches de la préfiguratrice d'Haropa, venant appuyer les initiatives conjointes des deux régions (06/2017), celle des acteurs portuaires de l'Estuaire (12/2018). La dernière, sur l'échelle nationale, est la récente initiation (09/2019) d'un *Comité interministériel de la logistique*, secteur d'activité entretenant des liens étroits avec les différentes expressions infrastructurelles, avec les réseaux qu'elles constituent, avec les architectures de flux qu'elles autorisent.

3.3.6-LA VDS POSITIONNEE DANS LES ENJEUX GLOBAUX (DEVELOPPEMENT DURABLE / ENVIRONNEMENT / CLIMAT).

Les enjeux globaux sont l'une des caractéristiques du projet (2009) d'A. Grumbach. Le total (110) de mots clés y faisant référence (écologie [31] ; environnement [28] ; climat [20]; écologie [16] ; développement durable [15]) représente une utilisation théorique d'utilisation supérieure à une fois par page (1,65 utilisation / page). La section 3 (« Ville nature ») appréhendant la VDS comme un « Parc Nature Habité » donne la tonalité générale du positionnement de la Vallée sur ces enjeux. Le rapport (2012) du CGVDS, centré sur le développement, traduit également cette préoccupation. La même approche empirique de comptage des mêmes mots clés (environnement [28] ; développement durable [14] ; écologie [6] ; écologie [5] ; climat [1]) se rapproche de deux utilisations par page (1,83 utilisation / page).

Les trois comptages réalisés (période 2007-2012, annexes A1.3/1), pour appréhender la prise en compte des enjeux globaux par le projet de développement économique de la Vallée, attribuent une large priorité aux préoccupations environnementales (60), à leurs dimensions écologiques (37), climatique (35), à l'écologie (22), ainsi qu'à celles de l'économie par le développement durable (20), essentiellement compris par les apports du transport fluvial. Les lignes directrices d'une architecture spatiale se dessinent sur/autour du fleuve, articulant les espaces naturels de la Vallée, le développement durable (transport fluvial) et les enjeux globaux. Ces derniers ont suscité peu de débats, ou d'expressions publiques des autorités politiques, dirigeants économiques. L'absence de relevés d'expressions contradictoires pouvant signifier la reconnaissance de la dimension environnementale dans le projet global, ou encore, la préférence donnée à sa dimension économique (lendemain de la crise de 2008, crise de la zone euro et des finances publiques des Etats européens).

Deux expressions d'experts sont significatives sur le temps nécessaire à l'appréhension de la rapidité des évolutions du Monde. Celle de la recherche (L. Lévêque, 2012) n'établissant pas de lien entre « attractivité portuaire, axe Seine » et « enjeux globaux. » La seconde est l'analyse (A. Brennetot et al., 2013) d'experts géographes de 336 expressions publiques (période : 06/2008 à 07/2011), qui tout en reconnaissant la prise en compte des enjeux globaux dans le développement de la VDS, tout en ne formulant ni rejet, ni opposition directe, identifient un potentiel risque associé à une communication incomplète, ou trop orientée vers l'économie. Appréciant les motivations du développement de PSN comme mues par un « *fatalisme anxigène* » (!), générées par « *une nécessité imposée par une mondialisation économique* », ils attirent l'attention sur de potentielles expressions de la société civile pouvant « *réclam[er]ent une autre mondialisation.* » En 2019, soit 7 et 6 ans plus tard, l'intégration des enjeux globaux dans les pratiques et expressions sur le développement de la Vallée est appréciée d'une part, par l'axe 1 (gestion des espaces et développement durable) du CPIER

(2015-2020.) D'autre part, par sa présence dans la stratégie de développement de l'axe Seine, communiquée officiellement par la préfiguratrice d'Haropa (11/2019) à la Commission.

Le total des trois premiers mots clés, identificateurs des enjeux globaux dans des documents/expressions, obtenu sur 11 opérations de comptage (2012-2017, annexes A1.3/2), consolide l'approche 2007-2012, attribue une large priorité aux préoccupations environnementales (243), au développement durable (61) ainsi qu'à leurs dimensions écologiques (57). Ces 11 opérations représentent les positionnements d'acteurs concernés par le développement-aménagement de la VDS et de l'économie des flux (experts académiques ; service technique régional-ÎdF d'Etat ; haute administration [DIDVS] en charge de la VDS ; société civile : CESER ÎdF, de Normandie accompagné d'acteurs économiques, sociaux, socioprofessionnels ; politiques : parlementaires, présidents des 2 régions ; cour des comptes ; et d'une représentation nationale d'acteurs spécialisés en logistique.)

Les dimensions environnementale/écologique sont notamment développées via le schéma stratégique 2030 (CPIER 2015-2020, agence de l'eau), sur un plan technologique par l'installation d'équipements (GNL, GNC, électrique) pour répondre aux besoins maritimes et du transport fluvial ; sur celui du développement durable par une permanence d'expressions vers le transport fluvial, encore sous-utilisé. La période 2012-2017 révèle une intensification de la présence des questions environnementale/logistique sur l'échelle PSN, en relation avec celle de relevés média¹⁰² sur différentes échelles. Elle montre également une absence de débats/expressions spécifiques recherchant les conditions du positionnement de la Vallée sur l'échelle mondiale par les enjeux globaux, pour accroître son attractivité.

Les expressions publiques concernent : les manifestations d'externalités localisées sur les lieux des pressions (logistique urbaine, congestion, nuisances) ; des oppositions sociales liées aux projets du contournement de Rouen (groupes : écologistes de la Métropole Rouen Normandie ; Décidons Rouen), de Serqueux-Gisors (association de riverains), de la LNPN (2016 : création de l'association Adapfr). Le rassemblement commun (Pacy-sur-Eure, 02/2018) de deux associations (Optifer-PN, Adapfr) illustre l'organisation d'une opposition sociale, construite sur la protection de l'environnement et du cadre de vie, aux impacts territoriaux locaux du projet d'infrastructure de la LNPN.

Les trois premiers mots clés des 9 comptages sur les enjeux globaux de la période 2017-fin 2019 (annexes A1.3/3), attribuent également une large priorité aux préoccupations environnementales (195), à leurs dimensions écologiques (104), ainsi qu'à celles du développement durable (85), essentiellement comprise par sa dimension transport fluvial. Le nombre d'occurrences sur le mot climat reste peu significatif, à l'exception en 2019 de ses

¹⁰² Cf. Bibliographie. Exemples. Section-Rapports et documents : Déclaration environnementale du CPIER 2015-2020 (26/06/2015) ; Ministère de la transition écologique et solidaire (28/02/2020). Section-Media (articles des titres) : La Tribune, Le Figaro, Ouest-France, The Conversation, etc.

usages par la DIDVS (04/2019, CPIER-2015/2020 : 10) ainsi que par le Premier ministre (13/09/2019, territoires d'innovation : 7.) Cette appréciation très empirique par du comptage, permet cependant d'identifier une intensité croissante des préoccupations d'enjeux globaux, caractéristique du 21^e s. et des suivants, dans les différentes expressions des autorités politiques, dirigeants économiques et représentants de la société civile.

3.3.7-SYNTHESE DES EVOLUTIONS DE POSITIONNEMENT DES PRINCIPALES FORCES ET PARTIES PRENANTES.

Le développement de la Vallée de la Seine, initialisé (2011) et piloté (2013) par l'Etat apporte une nouvelle jeunesse à l'aménagement de la Vallée. La crainte d'un risque de décrochage mondial de la ville-monde a remplacé les dynamiques d'aménagement du XX^e siècle de la Basse-Seine (desserrement de Paris, villes nouvelles). A 2019, ce risque se manifeste doublement. Par la croissance du nombre de prétendants (*supra*), et d'autre part par les évolutions du classement de Paris selon l'approche GaWC. La constance dans les engagements sur des projets significatifs de long terme (CSNE, VDS), traversant trois mandats présidentiels, est l'une des caractéristiques des évolutions du positionnement de l'Etat, de celui des grands élus politiques (annexe A1.3/4). Cette caractéristique politique ressort également du terrain (*supra*, annexes A1.5/7 à A1.5/9) faisant apparaître l'origine majoritairement politique des matériaux relevés. Cette caractéristique confirme le couple « Espace-Politique »¹⁰³ ; la notion de capacité politique ainsi que l'applicabilité de la grille analytique à PSN apparaissant comme un archétype de cette approche (annexe A1.3/6). Les enseignements de ses précédentes variations (arrêts : des plans précédents d'aménagement de la Vallée, de la politique des métropoles d'équilibre, ...) ; les évolutions du contexte international (2009 : lendemain d'une crise mondiale. 2019 : incertitudes Géo [Politique. Economique]) ; celles nationales (difficultés sociales : 2018-2019 ; endettement : supérieur à 100% du PIB-INSEE, fin 09/2019), incitent à une raisonnable prudence quant au rythme d'avancement.

Dès 2009, A. Grumbach (*Seine Métropole*), les pouvoirs politiques locaux-régionaux attirent l'attention sur les difficultés d'appropriation du projet global, du cheminement à venir, suggèrent et proposent le développement d'une culture propre aux habitants de la Vallée. Les rapports, documents, média, analysés ne permettent pas de relever de débats sur ce thème. En revanche, il s'est exprimé par des pratiques sectorielles d'appropriations (section 3.4) illustrant le lien (« indissociable ») entre « L'élaboration de l'objet géographique » PSN et les contextes « de l'action, des intentions, stratégies et jeux des acteurs. » (Fourny M-C., Piolle X., Tesson F., in B. Debarbieux, M-C. Fourny, 2004).

A l'exception des études issues des coopérations des agences d'urbanisme, notamment celle de 2017, l'idée première de recherche d'un positionnement mondial par la Vallée, est moins présente-dans les débats principalement centrées sur des questions opérationnelles.

¹⁰³ J. Gottmann, 1952, « La politique des Etats et leur géographie ».

L'horizon conserve cependant son actualité, justifie l'expression politique du besoin d'un « *nouveau souffle*. »

La gouvernance de ce projet de long terme, dont le pilotage est confié à la haute administration d'Etat, rattachée au pouvoir politique de plus niveau, assure la continuité temporelle de la dynamique du développement-aménagement. Soutenue par les élus politiques, les forces économiques et la société civile (CESER), cette forme de gouvernance est confirmée par le deuxième CPIER (2021-2026) à venir.

Les considérations économiques, dans tous les champs de leurs expressions, et les infrastructures des transports, domaine éminemment politique, sont premières. Notamment celles concernant l'économie des flux (Le Havre, port du Grand Paris ; la Seine et le transport fluvial) porteuse de fortes attentes (2^e axe du CPIER 2015-2020.)

Les infrastructures (ferroviaires : LNPN, Serqueux-Gisors ; portuaires ; fluviales), déterminants de la territorialisation du positionnement géostratégique recherché pour le Grand Paris, représentent des rattrapages d'aménagement, progressent à un rythme plus lent que celle du tourisme ou de la culture. L'économie des flux, en dépendance d'infrastructures physiques consommatrices de ressources publiques et d'offres de services, doit composer avec les besoins d'autres secteurs d'activités moins exigeants en investissements. L'illustration emblématique de la LNPN¹⁰⁴ fait apparaître cette tension, permet d'identifier deux forces. D'un côté, celle représentée par le Président de la république et le Gouvernement (2017 : pause sur les infrastructures), soutenue par des oppositions sociétales localisées (27, 76). De l'autre, celle des élus régionaux souhaitant la poursuite de son développement, de la SNCF poursuivant le projet. Le niveau de l'endettement public, critère de la capacité financière de l'action ; les difficultés sociétales ; les incertitudes, tiennent un rôle de « juge de paix ».

La connexion du bassin fluvial de la Seine à celui nord européen, à l'origine de vifs débats, a vu le positionnement des acteurs normands, politiques, économiques, migrer d'une ferme opposition vers une « *acceptation résignée* ». Les arguments de la façade maritime du Grand Paris sont cependant entendus par les trois CESER (HdF, ÎdF, Normandie) conseillant une priorisation des investissements en faveur de l'axe Seine avant la mise en service de la connexion fluviale redoutée. Des tensions dans les positionnements, matérialisées par de fortes réserves ou des oppositions à la fusion des ports (modalités juridiques, périmètre), soutenue par les communautés économiques portuaires, sont exprimées par les représentants de la société civile (CESER) ainsi que par le conseil général CGEDD (2019). Les acteurs politiques, économiques affirment leurs positions concernant leurs désirs de tenir un rôle actif dans les

¹⁰⁴ Pour mémoire. Le thème de la circulation des personnes n'est pas intégré (choix de thèse) dans la recherche malgré son importance dans la structuration de la Vallée. Les débats sur la LNPN : sont en interrelations avec d'autres thèmes (développement local et territorial ; attractivité ; priorisation des investissements) ; demanderaient un traitement spécifique pour apprécier les impacts de ce thème sur les évolutions des positionnements des acteurs.

instances décisionnelles des ports et dans celles de l'entité à venir. Des expressions d'oppositions sociétales se manifestent localement sur des projets clairement identifiés (contournement Est de Rouen, Serqueux-Gisors, localement sur la LNPN.)

Ces manifestations de tensions (différences, oppositions, divergences), inhérentes à tous les projets, amplifiées par l'échelle de PSN, ne remettent cependant pas en cause l'acceptation du projet global traversant les mandats politiques (annexe A1.3/4). Un seul relevé d'experts académiques (A. Brennetot et al., 2013), sans remise en cause directe du projet de développement de la Vallée, souligne un potentiel risque d'opposition globale qu'ils associent à une communication trop économique.

Les relevés de documents et expressions media sur les enjeux globaux (environnement, économie circulaire, développement durable) ne permettent pas d'identifier d'oppositions à ces orientations. Les actions d'acteurs institutionnels en ce sens (régions, ports) laissent à penser que ces orientations de développement sont appréciées comme relevant d'une normalité.

La dynamique des coopérations proposée par *Seine Métropole*, comme base de la construction territoriale, est concrétisée par de significatives coopérations malgré la jeunesse de cette modalité de l'action, peu pratiquée ou inconnue à cette échelle (07/02/2019, Les actes). Ces avancées pourraient inciter pour accroître l'attractivité de la Vallée, à construire son récit (Grumbach, 2019), celui d'une relation écrite de faits réels et de projections, prenant en considération les différentes expressions des enjeux associés à la vie, à sa qualité. Notamment compte tenu des orientations Environnement/Climat de l'Union, de la présence des enjeux globaux dans les opinions européennes, mondiales, chez de grands acteurs économiques, et dans l'hypothèse d'une continuité du portage de la VDS auprès de la Commission, initialisée par la préfiguratrice d'Haropa (fin 11/2019), ceux de l'articulation de l'étroite relation entre flux/développement durable-environnement, par la consolidation des informations *ad hoc* associées aux mouvements des flux.

3.4-LES APPROPRIATIONS DE LA PERTINENCE DE LA VDS PAR LES PRATIQUES DE TERRITORIALISATION.

L'analyse des appropriations par les évolutions de positionnements des acteurs fait ressortir nombre d'exemples construits sur des pratiques de coopérations opérationnalisant l'appropriation de la VDS par la territorialisation d'actions complémentaires aux projets d'infrastructures des transports, plus visibles, plus significatifs des points de vue de la mobilité, de l'économie des flux, de l'architecture spatiale de l'idée première. Ces pratiques de l'interterritorialité illustrent, « *la construction collective* » du sujet politique et objet spatial PSN, une façon (B. Debarbieux, M-C. Fourny, 2004) « *susceptible[s] de guider les pratiques et les transformations de* » la fabrication de cet *EEE*, « territoire » de réseaux.

Ils sont concrétisés : par Haropa (2012) ; par la production d'études communes des agences d'urbanisme de la Vallée (2012, 17/11/2014, 10/2015, 2017) ; par l'initiation d'actions entre collectivités territoriales (départements [ADAS, 2016] ; pôles métropolitains [Réinventer la Seine, 2016] ; régions [accord de Gaillon, 2017]) ; par le rassemblement des communautés économiques portuaires (FCPAS¹⁰⁵/2016, puis SeineportUnion) ; par le financement conjoint régional d'un *"groupe"* (LSN, 2018) ; par la signature (2018) d'un accord entre Paris et le Havre ; par la prise en compte de la dimension environnementale/écologique. Cette dernière orientation du processus coopératif s'illustre notamment par des actions en direction du développement durable (économie circulaire), des circuits courts (approvisionnement alimentaire d'établissements scolaires de l'ÎdF). Il s'étend également en direction des instances de l'Union par l'affirmation d'une présence interrégionale commune auprès de la Commission. Ces différentes illustrations, s'exprimant à l'échelle de la Vallée, représentent une sorte de matérialisation de l'expression de J. Boissonade (2016) concernant l'élargissement de l'échelle des phénomènes spatiaux, sociaux (« *échelle toujours plus grande* ») des expérimentations se référant à l'acceptabilité sociale, soulignent des exemples ne relevant plus de l'expérimentation *stricto sensu* mais d'une pratique de coopérations. Malgré les avancées réalisées, elles n'ont cependant pas (encore) fait disparaître des différences de positionnements entre grandes collectivités sur des sujets d'importance (financements : CSNE, Serqueux-Gisors).

Cette modalité de l'action préconisée par *Seine Métropole*, conçue pour permettre à Paris de conserver ses influences mondiales au XXI^e siècle par le développement de l'architecture spatiale de la Vallée, validé par l'Etat, est illustrée par deux cas emblématiques. Outre leur expression à l'échelle de la Vallée, ils sont initialisés par les représentants politiques de la Vallée, s'expriment par et sur des territoires (départements, ville-monde et pôles métropolitains), illustrent la diversité des champs applicatifs. D'un côté la valorisation des ressources du « territoire » (culture, aménités), de l'autre un processus d'innovations architecturales partagé inscrit dans les territoires. Ils initialisent l'un et l'autre le développement d'une culture propre à la Vallée.

La logique démonstrative de la pertinence du processus de production de PSN, ses appropriations, sont complétés par trois angles d'analyses. Celui de critères combinant le diagnostic premier sur la marche du Monde et le besoin d'une réponse territorialisée (projets, organisation dédiée) pour solidifier la place de Paris dans le concert mondial. Le second concerne une manifestation de l'appropriation du projet global par une variation de vocabulaire attribuant à « territoire » un sens commun pour désigner l'ensemble PSN et ceux qui le forment. Enfin le dernier, par le rapprochement des deux documents clés (CGVDS, 2012 ; DIDVS : schéma stratégique), fait apparaître une continuité des lignes directrices pour la formation de Paris-Seine-Normandie. Ces deux derniers angles d'analyse traduisent également

¹⁰⁵ Fédération des Communautés Portuaires de l'Axe Seine.

une continuité des dynamiques matérialisant une culture propre à la Vallée, complémentairement à celle des projets.

3.4.1-L'ADAS : « CONSTRUIRE UNE VISION PARTAGEE DU DEVELOPPEMENT DE L'AXE SEINE ».

Les intentionnalités politiques territoriales d'échelle Vallée sont traduites par l'Association des Départements de l'Axe Seine (ADAS, 2016, statuts. Approche PSN par les départements : annexe A1.3/5), illustrant concrètement l'orientation stratégique de la Datar sur les réseaux de territoires, définie un quart de siècle plus tôt, comme *un « type de fonctionnement [de] la logique de l'avenir »* (M-C. Fourny, X. Piolle, F. Tesson, in B. Debarbieux, M-C. Fourny, 2004). Cette association majoritairement tournée vers l'économie territoriale et la valorisation des ressources touristiques, est présentée par ses macros caractéristiques socio-économiques, sur les échelles nationale et européenne (figure 45).

FIGURE 45-TABLEAU. CARACTERISTIQUES MACRO SOCIO-ECONOMIQUES DE LA VALLEE ADAS.

PRESENTATION DE LA « VALLEE-ADAS »							
SOCIO-ECONOMIQUE			POSITIONNEMENT EUROPEEN ET NATIONAL				
INSEE-2016	<= SOURCES=>	Eurostat GDP (1)		POP-2016 Eurostat (K) (1)	Repères ADAS POP (2016) ↓	GDP-2016 Eurostat (Mio €) (1)	Repères ADAS PIB (2016) ↓
POP-2016 (hab.)	ADAS 2016	PIB-2016 (Mio €)	EU (28)	511 201,40	1,33%	14 958 253,49	2,23%
1 603 268,00	Hauts-de-Seine	166 716,65	EU (27) (fr 2019)	445 553,40	1,53%	12 554 871,00	2,65%
1 221 923,00	Val-d'Oise	35 520,54	FR	66 721,00	10,21%	2 228 568,00	14,94%
1 431 808,00	Yvelines	57 244,44	ÎdF	12 134,70	56,11%	683 961,78	48,67%
602 825,00	Eure	13 881,89	Paris	2 182,30	312,02%	213 436,05	155,97%
1 255 755,00	Seine-Maritime	39 353,08	Normandie	3 334,30	204,22%	92 140,24	361,30%
693 679,00	Calvados	20 183,57					
6 809 258,00	<==TOTAUX==>	332 900,17					

(1) Last update 01/08/2019)

I-Y Pérodou

(1) Last update 01/08/2019)

J-Y Péroudou.

Le dynamisme des coopérations trans-territoriales interdépartementales de cette association est apprécié par l'analyse de 67 articles de presse (18/11/2016 au 17/06/2019) dont 50 dossiers de presse du site de l'ADAS (annexes A1.5/3 à A1.5/5). Cette analyse fait apparaître : le positionnement multi-échelle de ces actions (internationale, nationale, axe Seine, locale) ; une orientation vers la valorisation des ressources (nature et aménités, culture et sports) des territoires ; le développement de connexions entre les rives (bacs, passerelle). Elles sont positionnées dans la continuité développée (10/2015) par les agences d'urbanisme de la Vallée concernant la mise en valeur de : « *l'accumulation d'un patrimoine culturel exceptionnel le long de la Seine* », illustrent le rôle de la valorisation du patrimoine « déjà-là » dans le développement économique (X. Greffe, F. Cominelli, 2019). L'origine de ces 50 dossiers (annexe A1.5/5) confirme les dynamiques, politique et économique, de la construction de la

Vallée. Elle permet d'appréhender la résonnance de l'axe Seine auprès de la presse spécialisée de l'économie des flux, la participation des principales parties prenantes (ADEME ; CAF ; DIDVS ; Etat ; Haropa ; LSN ; Régions ; SeineportUnion ; UE ; VNF ; etc), une plus forte intensité des coopérations entre d'une part les collectivités de la Seine-Maritime et de l'Eure, et d'autre par entre celles des Hauts-de-Seine et des Yvelines. Cette action, révélatrice d'intentionnalités politiques, illustre concrètement le contenu de la notion de « ressource territoriale », celle de son utilisation par la valorisation des différentes dimensions de son patrimoine (tourisme fluvial, culture, véloroute.)

3.4.2-« REINVENTER LA SEINE: PROPOSER DES SITES TOUT LE LONG DE L'AXE SEINE», PAR « LA MISE EN ŒUVRE DE PROJETS INNOVANTS. »

Une deuxième illustration des intentionnalités politiques d'échelle Vallée s'appuie sur les projets urbains innovants des pôles métropolitains de la Vallée (figure 46), entretenant des liens étroits avec leurs populations et acteurs économiques. Les trois pôles représentent environ 23 % de la population de l'ADAS. Le concours « Réinventer la Seine » (<http://www.reinventerlaseine.fr/>) est une illustration d'une coopération entre les villes emblématiques de la Vallée. Dans la continuité de la recherche de projets urbains innovants initiée par Paris en 2014 (Réinventer Paris : www.france.fr, 18/06/2019 ; www.paris.fr, 18/10/2019), l'appel à projets de 2016 (Réinventer la Seine) des pôles de l'axe Seine (Le Havre, Rouen, Paris) rassemble les collectivités et les ports de l'Axe Seine (métropoles, VNF, Haropa, agences d'urbanisme, etc.) dans une « *approche multi-sites [doit] pour contribuer à révéler et concrétiser l'Axe Seine.* » L'année 2019, permet de suivre l'avancement (Le Parisien, 10/06/2019 ; Ouest France, 02/01/2019) des projets de cette coopération, dont les fils rouges « *pour inventer la métropole du XXI^e siècle* », sont « *L'innovation et le fleuve* » ; ainsi que la fécondité de l'idée dont l'appropriation (Réinventer Le Havre) par Le Havre (Ouest France, 06/02 et 10/12/2019) montre l'importance de l'idée dans le développement d'une culture propre à la Vallée.

FIGURE 46-TABLEAU. ORGANISATION TERRITORIALE DE LA VALLEE DE LA SEINE. POLES METROPOLITAINS.

POLES METROPOLITAINS SUR SEINE (1)	SITE WEB	SIEGE	~ POP. (K hab.) (2)	DATE CREAT°
Caen Normandie Métropole	www.caen-metropole.fr	Caen (14)	800	22/11/2015
Estuaire de la Seine (3)	www.estuairdelaseine.fr	Le Havre (76)	550	21/12/2016
Rouen Seine Eure (3)	www.metropole-rouen-normandie.fr	Rouen (76)	572	29/02/2012
Grand Paris Seine et Oise (3) (4)	https://gpso.fr	Aubergenville (78)	408	01/01/2016
Métropole du Grand Paris (3) (5) (6)	www.metropolegrandparis.fr	Paris	7 200	01/01/2016
TOTAL POPULATION			9 530	
(1) Présentation à partir de la Baie de Seine vers Paris.				
(2) Sources. Sites des pôles et Wikipedia (Révision : 17/08/2019. Consultation : 04/05/2019).				
(3) Pôles métropolitains de la vallée ADAS				
(4) GPS&O. Communauté Urbaine. A remplacé « Grand Paris Seine Aval »				
(5) Articule les territoires : de Paris (75), du Val de Marne (77), de certaines communes de l'Essonne (91), des Hauts-de-Seine (92), de la Seine Saint Denis (93), de certaines communes du Val-d'Oise (95). (Wikipédia MGP. V°: 14/01/2021).				
(6) En cours. Réflexions (Maires : du Havre, de Rouen, de Paris) sur le développement de coopérations. Le président de MGP suggère l'utilisation de l'outil du pôle métropolitain. La FNAU positionne la VDS dans la catégorie des « autres types de coopération » ; hors des quatre catégories de poles métropolitains répertoriés.				
J-Y Pérodou. Source : multiple				

Cette seconde illustration renforce l'initiative coopérative de l'ADAS, celle plus récente (2019) de l'organisation « Territoires d'industrie » de l'axe Seine (annexe A1.5BIS) Elle représente également l'une des caractéristiques de l'architecte spatiale des grands ensembles économiques construit sur un réseau polycentrique d'architectures urbaines (P. Claval, 1968 ; T. Banerjee, 2009 ; R. Dagorn, F. Ascher, M. Lussault, 2013.) La multiplicité des organisations de coopérations trans-territoriales incite à retenir, à l'échelle de la Vallée, quatre acteurs territoriaux institutionnels : l'Etat, la Région (ÎdF, Normandie) ; le Département (annexe A1.3/5) ; et surtout les Pôles métropolitains sur Seine et la Métropole du Grand Paris. L'architecture politique terrestre de la Vallée (ADAS : présence du Calvados), les accords de partenariats entre les acteurs de l'économie des flux (Haropa, Ports Normands Associés) incitent à prendre en considération le pôle métropolitain Caen Normandie Métropole (www.caen-metropole.fr, Caen, 1 121 292 hab., 01/03/2015) quand bien même ce dernier ne peut être géographiquement considéré comme faisant partie de la Vallée de la Seine.

3.4.3-LES PRATIQUES D'APPROPRIATIONS : L'EPEUVE DE L'HORIZON ET LA PERMANENCE DE LA «CULTURE PSN.»

Ces deux illustrations de pratiques d'appropriation ne contribuent pas au développement de l'économie des flux, n'apportent aucune contribution à la construction d'une architecture physique (logistique incluse). Les projets d'infrastructures, de structuration de l'espace, sont sous une grande dépendance des capacités financières mobilisables pour l'action. Ces illustrations, moins exigeantes en investissement, ne signifiant pas plus simple, permettent en revanche de maintenir les dynamiques de la construction interterritoriale PSN,

de diffuser dans la société et les territoires, le projet global et son horizon, ses inscriptions territoriales. Elles initialisent la construction d'un « territoire » de réseaux, participent de la fabrication et du développement de la ressource territoriale, de la multiplication de ses accès.

Les appropriations de Paris-Seine-Normandie, territorialisant l'idée première, par les projets sont sous les dépendances inter-reliées de l'horizon des concrétisations et de la ressource financière mobilisable, disputée. Le Président de la République (2007, inauguration de la Cité de l'Architecture et du patrimoine) pose l'horizon pour « *le grand Paris à l'horizon de vingt, trente voire quarante ans.* » A. Rufenacht (CGDVS, rapport de 2012) pose les priorités stratégiques du développement de la Vallée : « *Et tout d'abord informer et communiquer. Et réaliser l'indispensable acte II du Grand Paris.* » La première des priorités affecte les actions d'appropriations par l'information, la communication, les espaces de rencontre (Vanier, 2010) à la catégorie des enjeux. Le projet global et ses projets constitutifs sont à appréhender à l'aune de ces horizons, demandent un travail permanent, continu, de l'intentionnalité « *comprise comme conscientisation et but inscrits dans le projet, [...] dans le territoire [...], dans la ressource même.* » (R. Lajarge, E. Roux, 2007). Cette « *substance du territoire* », ne présentant pas la caractéristique d'une « *situation acquise* », demande à être appuyée par le développement d'une culture propre pour permettre la création d'un sentiment d'appartenance partagé par la diversité des acteurs de la Vallée, pour contribuer au développement de sa constructibilité.

Cet ingrédient (culture partagée) dans la production de Paris-Seine-Normandie, aux cotés du projet physique, dont le potentiel mobilisateur est prédéterminé par la durée du chantier, est le cinquième élément de la définition américaine de méga-région (*supra*) avec celui de l'histoire.

Le projet d'A. Graumbach (2009) fait directement référence à cet aspect de la ressource territoriale par son utilisation d'une terminologie s'y référant (Identité [46] ; partage(é) [27] ; appartenance [6] ; sentiment d'appartenance [5] ; culture commune [0]) Le rapport du CGDVS de 2012 se réfère 6 fois à une terminologie identique (identité [2] ; culture commune [2] ; sentiment d'appartenance [2]), positionne dans les priorités stratégiques l'émergence d'une culture partagée. Les mots/expressions clés « *Informer* », « *communiquer* », « *faire émerger une culture partagée* » (annexes 9 et 10 du rapport), représentent des actions d'appropriations associées à la production de coopérations avancées interterritoriales. La période 2009-2012 est celle de la fabrication de la ressource. Elle permet d'établir le lien entre le rôle du projet (Géo [Politique. Economique]) de l'intentionnel politique de plus haut niveau, et, son appropriation par les intentionnalités d'acteurs multiples.

Le schéma stratégique 2030 prolonge cette orientation en se référant 12 fois à « identité » (culturelle, patrimoniale), emploie 76 fois le qualificatif commun(e) (pour qualifier : identité, projet, culture, approche), apprécie ces deux termes comme des ressources nécessaires à la structuration de la Vallée. A Grumbach (La tribune, 03/12/2015) souligne le lien

entre la territorialité d'une culture (« *les habitants n'habitent que leur espace de vie quotidienne*, ») ; la difficulté à faire naître la « culture Paris-Seine-Normandie » (« *La grande échelle leur échappe* ») ; et, le besoin d'« *une représentation partagée* ». Les derniers comptages réalisés sur le CPIER 2015-2020 (version : 04/2019) véhiculent la même attention portée à ce constituant de la ressource territoriale (commun [98] ; culture commune [5] ; identité [1], patrimoine ; sentiment d'appartenance [0] ; appartenance [0]).

Ces relevés, pratiques et déclarations, véhiculent une image d'unanimité quant au rôle premier du partage d'une culture dans la production d'un territoire. Ils contribuent au façonnage d'une *culture Vallée* par le politique, l'économie, la culture, la valorisation des aménités (véloroute.) L'accord interrégional de Gaillon, le Pacte (Normandie) apparaissent en début 2017 de ce point de vue comme une sorte de point d'orgue d'appréhension de PSN comme un sujet politique (Vanier, 2010). La culture propre à la Vallée, à ses acteurs, assise sur le partage de l'histoire et de la culture du fleuve, le sentiment d'appartenance qu'elle permet de développer, facilitent l'éclosion d'initiatives, l'initiation d'actions, est un vecteur d'appropriations (politique, économique, culturelle, sociale) par les populations, les différents acteurs incarnant la Vallée vivante.

J. Bonnemaïson (2004) montre les limites d'une stricte conception du territoire, propose de l'enrichir par un aspect culturel. Ainsi, le territoire n'est pas un simple lieu d'appropriation et de frontière(s) c'est un espace à dimension symbolique ou « *le support d'une écriture chargée de sens* ». Le territoire est alors également défini par la relation culturelle d'un groupe avec son espace. Le mouvement mondial des polarisations spatiales, la construction de l'ensemble *EEE_{PSN}*, positionnent dès lors dans les enjeux prioritaires les espaces des réseaux, ceux des flux, ceux numériques, ainsi que la dimension culturelle entretenue par la société avec son espace. Le numérique déplace frontières et limites, ouvre l'espace. La culture solidifie le territoire de l'ensemble à construire.

La positive incitation d'A. Cattaruzza (2010) « *à réfléchir à des recompositions* », représente l'utilité de la dimension immatérielle de la ressource territoriale, se situe dans les priorités de la thématique de la recherche d'une culture partagée, dans la primauté accordée aux façons d'envisager des coopérations interterritoriales. La culture partagée, est le dénominateur commun d'un portage de la singularité du Tout et de chacun des éléments de PSN, détenteur de l'approche globale et du positionnement recherché. Dans la continuité de la perception de faits construits, trouvant sa logique sur l'échelle mondiale, les appropriations territoriales par le développement d'une culture propre à la Vallée renforcent la faisabilité socio-économique initiale, la maintiennent active dans la durée. L'adhésion des acteurs des territoires de l'*EEE_{PSN}* à l'appréhension commune d'une imbrication d'échelles est indispensable à la production de Paris-Seine-Normandie, positionnée mondialement au point de mûrissement d'une fin de période de maturation (figure 19).

L'inscription territoriale d'une culture PSN est appréciée comme constitutive d'un environnement favorable à une manifestation de la construction d'une *chance*. Une somme d'actions¹⁰⁶ en cette direction (site et portail Internet, lettre d'information, animation de réseaux sociaux), positionnées sur une double échelle (PSN, mondiale), est appréhendée comme de valeur équivalente à celle des facilités infrastructurelles, sur critère de solidité de la structuration.

Les actions de développement d'une culture PSN, territorialisant la structuration de la Vallée, la production de cet EEE, portée par les acteurs politiques, économiques, s'appuient sur le grand nombre et la diversité des acteurs de la Vallée, sur ces habitants. Ils trouvent également à s'exprimer au sein d'un système de gouvernance (comité directeur, assemblée plénière) permettant de faire vivre le temps long de PSN, les variations des temporalités des intentionnalités et des projets, faiblement apprécié par l'absence de réunion de l'assemblée plénière (entretien.)

3.4.4-TROIS CRITERES D'APPRECIATION DE LA PERTINENCE : LE DIAGNOSTIC GEOPOLITIQUE MONDIAL, LA METHODE DE CONCEPTION, LA GOUVERNANCE SPECIFIQUE.

Le CNRTL oriente, l'appréciation de la pertinence de dynamiques orientées vers la production d'un « territoire », en premier sens vers la « *qualité de ce qui est adapté exactement à l'objet dont il s'agit* » avec comme premier synonyme « *bien-fondé* ». En deuxième sens, vers la « *qualité de celui ou de ce qui fait preuve de bon sens, d'à-propos, de justesse* » et comme autre synonyme « *compétence, sagacité* ». Cet ensemble de qualités établit un lien étroit entre une réflexion et une action, présente les caractéristiques : de justesse dans le raisonnement ; d'à-propos ; de bien fondé dans ce qu'il convient d'imaginer et de faire, dans l'action ; de compétence. En une expression synthétique de ce qui est « *parfaitement approprié* ». La pertinence de l'adéquation de Paris-Seine-Normandie avec les mouvements du Monde est appréciée selon trois critères.

La « *justesse du raisonnement* », l'« *à propos* », sur la marche du Monde et plus particulièrement sur la place et le rôle de Paris, et à travers la capitale ceux de la France, solidifiés par Paris-Seine-Normandie, dans cette marche. Cette approche présuppose l'acceptation de la dynamique des mouvements du Monde comme installée, durablement, se renforçant, telle qu'exprimée par A. Rufenacht (CGVDS, rapport, 2012) dont les termes sont cités à nouveau compte tenu de l'importance du sens porté (positionnement d'acteur mondial, temps long) : « *Certaines réalisations ponctuelles et très territorialisées seront toujours réalisables. Mais pas plus qu'elles ne concrétiseront l'ambition nationale –et internationale- initialement affichée, elles ne fourniront à la France l'atout supplémentaire qui renforcera sa capacité à conserver un rôle de premier rang dans le concert mondial des décennies à venir.* »

¹⁰⁶ Différentes du rationnel d'un marketing territorial.

Ce premier critère traduit la prise en considération des évolutions de l'organisation territoriale (métropolisation), spatiale (mégapolisation) dans l'existence-reconnaissance d'un Etat, reposant souvent sur le rayonnement mondial de sa ville centre. Ces évolutions généralisent des formes d'organisations polycentriques d'échelle supérieure à l'unité ville, créent une sorte de pression sélective appréciée par la croissance du nombre des premières villes mondiales (*supra*), objets d'analyses comparatives, de classements. Ce critère se mesure par le nombre des grands ensembles économiques et de vie (une quarantaine, une cinquantaine).

Celui du « *bien fondé* » méthodologique de l'approche globale de la conception. Elle se caractérise par la prise en compte simultanée : de l'échelle de cette nouvelle forme d'existence-reconnaissance mondiale, celle de la Vallée ; des différentes composantes de la société à mobiliser ; et des enjeux globaux. La revue des notions (*supra*, société civile, acceptabilité sociale, incertitude) permet d'apprécier sur des bases raisonnées la pertinence de la période 2009-2012 (rassemblement, qualité des productions). L'impulsion de cette co-conception synthétisée par le rapport du CGDVS (2012), se mesure par les initiatives et actions initialisées depuis lors, par sa poursuite par la DIDVS, par le schéma stratégique 2030, le CPIER 2015-2020 et son prolongement annoncé. L'appréciation de ces dynamiques, prenant en considération les évolutions de la société, s'appréhende également par la clé de lecture des évolutions (figure 47) des contextes politique et économique, augmentant les difficultés d'une action peu commune.

FIGURE 47-TABLEAU.PERTINENCE : MACROEVOLUTIONS ET ACCEPTABILITE SOCIALE.

PROFIL → ACCEPTABILITE SOCIALE ↓	MACROEVOLUTIONS DES CONTEXTES POLITIQUE ET ECONOMIQUE (national-européen-mondial)			
	CONTEXTE D'AVANT : EQUILIBRE-STABILITE		CONTEXTE COURANT : DESEQUILIBRES-INSTABILITES	
	POLITIQUE Stabilité relative	ECONOMIQUE Croissance « classique »	POLITIQUE Incertain. Imprévisible. Risques (politiques sociaux)	ECONOMIQUE Croissance « nouveaux modèles éco. »
■VALEUR de la recherche (acceptabilité sociale)	■UTILITARISTE, technique ■(1). Colloque 09-2014. Projets de transport. Nouveau référentiel. M. Massoni (CGEDD)		■OBLIGATION. CONDITION de l'action	
■IMPACT en conception	■Supériorité des dimensions techniques (technologie, économie) sur celles sociétales.		■Conception complexifiée. ■2 dimensions complémentaires : •Sécuriser la société (Obtention de l'acceptabilité). •Exigence de manifestation de résultat CT pour un projet de LT	
(1)« Pendant les 30 glorieuses, la politique des transports se résumait pratiquement au développement des réseaux, car, avec une croissance plus ou moins forte, mais toujours positive, celle-ci rattrapait, au bout de 3 ou 5 ans, les erreurs qui avaient pu être commises dans l'évaluation des projets. La date optimale de réalisation, critère important qu'Emile Quinet a rappelé, n'était peut-être pas réalisée, mais l'écart de rentabilité se rattrapait avec le temps. Aujourd'hui, nous n'en sommes plus là. »				
Jean-Yves Péroudou à partir des « Actes du colloque » (2014).				

Celui de « *parfaitement approprié* » concernant la proposition d'une structuration spécifique de gouvernance à l'échelle, pour trouver et conduire les complexités d'accords entre

des territoires se pensant chacun comme le centre des opérations du développement-aménagement de l'ensemble. De façon contrastée, le type de gouvernance pour concrétiser l'approche globale est dans une relation étroite de dépendance d'un assemblage formé du cumul de deux critères : les capacités financières mobilisables, et la nécessité, voire l'urgence, d'une action rapide. La disponibilité, dans le même temps, de ces deux critères, oriente vers une gouvernance d'ingénierie territoriale de type *Conférence*, dont les vocations premières sont celles de l'obtention d'accords sur l'ordre de concrétisation des projets et de leur pilotage. Le défaut, l'absence, ou une valeur inadéquate d'un seul de ces deux critères, oriente vers une gouvernance de type Délégation, dont les vocations sont orientées vers la pérennité du projet global, sa continuité, par l'initiation avec des ressources sous fortes contraintes de projets de rattrapage (infrastructures), ou à dimension interterritoriale de développement d'une « culture PSN ».

3.4.5-L'APPROPRIATION DE PARIS-SEINE-NORMANDIE APPREHENDÉE PAR LA TERMINOLOGIE.

Des trois mots (vallée, territoire, axe), les plus couramment utilisés pour désigner la production de PSN, nous positionnons l'accent de l'appropriation sur « territoire » dans la mesure où ce terme est employé dans les deux premiers documents (CGVDS, rapport 2012 : *nouveau grand territoire*. Réseaux consulaires, 2013 : *nouveau territoire économique*) traduisant concrètement le lien entre Paris et la mer par la Vallée, base du projet d'A. Grumbach (2009).

Le schéma stratégique 2030, ne fait pas référence à ces deux expressions, ni à celles de *grand territoire*, de *territoire économique*. En revanche 115 utilisations de territoire (sur 133) font référence à : « ce », « le » territoire de la Vallée de la Seine, ou « ces », « ses » territoires constitutifs. L'emploi de démonstratifs et de possessifs exprime une progression dans l'appropriation passant de l'initiation d'une construction (*nouveau*), à son acceptation commune (*territoire*) pour désigner l'ensemble.

Les occurrences d'utilisations des trois mots clés dans les deux documents suivants, celui des agences d'urbanisme (La Vallée de la Seine XXL¹⁰⁷, 2017) et celui de la DIDVS-CPIER¹⁰⁸ (04/2019), font émerger une préférence pour la « neutralité » du mot de la géographie *vallée*, comparativement au sens d'organisation politique, administrative, associée communément à territoire.

La poursuite de l'exploration terminologique sur « Territoire », dans le document du CPIER 2015-2020 (04/2019), permet d'observer que sur les 167 utilisations de Territoire, employé d'une façon identique à celle du schéma stratégique 2030 : 41 se réfèrent à « nouveau » avec un sens opérationnel (projet, méthode et outils, réseaux, partenaires,

¹⁰⁷ (Vallée [386] ; territoire [149] ; axe [60])

¹⁰⁸ (Vallée [352] ; territoire [167] ; axe [136])

indicateurs, marchés et services, etc.), dont 3 à «*grand territoire*», et, 1 à «*territoire stratégique*.» L'exploration sur le mot développement (CGDVS, DIDVS), fait apparaître 196 occurrences dont 41 se réfèrent à «économique», 33 à «durable». Ce terme clé est appréhendé dans toutes ses composantes, en intégrant les grands enjeux globaux (environnement/climat, transitions), pour obtenir l'existence-reconnaissance de ce *nouveau grand territoire* sur l'échelle mondiale. Le prolongement par un rapprochement de documents clés (figures : 48, 49) fait apparaître premièrement le rôle clé de l'économie des flux avec une dominante sur les questions de logistique ainsi que l'attention à porter aux différentes dimensions des qualifications supérieures et de la recherche, à celle des filières industrielles historiques. Ensuite l'ordre de présentation des thèmes, inchangé entre 2012 et 2015, anticipé en 2012, traduit des attentes prioritaires. Le rapport du CGDVS (2012) se différenciant par l'énoncé de priorités stratégiques, par une approche globale approfondie notamment pour les questions de culture et d'identité commune, partagées et diffusées auprès de tous les acteurs sur l'ensemble du territoire (*informer et communiquer, faire émerger une culture partagée sur l'ensemble du territoire, enseignement.*) Le schéma stratégique se différenciant par une approche des questions concernant l'environnement et la nature. Les enjeux d'infrastructures, ceux des nouvelles orientations économiques (développement durable, économie circulaire) étant présents dans les deux documents. Cette image laisse paraître une continuité thématique ainsi que des différences relatives à l'approche globale du positionnement de PSN comme à celui temporel des projets (expertises complémentaires, réserver les moyens financiers) pour une utilisation dans le cadre formel des actions de coopérations entre l'Etat et les Régions (CPER, CPIER).

Ces variations terminologiques (figure 48 et figure 49 ci-après) traduisent : une maturation rapide du processus d'appropriation ; l'orientation clé du développement (économie, enjeux globaux, emplois) du mouvement de structuration par l'utilisation d'une terminologie orientée vers la production/fabrication du « territoire » PSN ; permettent d'apprécier le chemin parcouru en 10 ans. Elles permettent également de positionner PSN dans les mouvements du Monde, dans les espaces économiques étendus, par l'utilisation d'un qualificatif (étendu) dont il bénéficie (*Extended Gateway. Métropole étendue*), dont la neutralité terminologique (scientifique) contribue par les mots à la visibilité mondiale de PSN.

FIGURE 48-TABLEAU (1/2). CAROTTAGE NUMERIQUE TEXTUEL. COMPTAGE DE MOTS CLES PAR THEMATIQUE.

CGVDS RAPPORT 2012	SCHEMA STRATEGIQUE - 2015		REGROUPEMENT THEMATIQUE
	UTILISATION (1) (Nbre de fois) par MOTS CLES (2)	TOT.	
■Annexe 1 : Le « Seine Gateway »	■1 Système (portuaire) 2 Seine Gateway 2 Porte-conteneurs 6 Traffic 17 Flux 31 Ports	59	207 Economie des flux ■Priorité strat. : 1 ^{er} axe : réaliser le Seine Gateway
■Annexe 2 : Un territoire de performance logistique	■0 Entrepôt 6 Système (log.) 10 Marchandise 11 Fret 19 Plateforme 46 Transport 56 Logistique	148	
■Annexe 3 : Un projet de campus de la recherche et de l'innovation	■19 Enseignement (sup) 30 Innovation 36 Formation (sup) 61 Recherche	146	204 Formation-Recherche
■Annexe 4 : Un laboratoire de performance énergétique	■7 Transition 15 Renouvelable 36 Energie	58	
■Annexe 5 : Le secteur de la chimie	■1 Pétrochimie 1 Biochimie 8 Chimie 70 Industrie	80	120 Filière historique ■Priorité strat. : 3 ^{ème} axe : faire de la vallée de la Seine un laboratoire de réindustrialisation et de sortie de crise
■Annexe 6 : Les secteurs automobile et aéronautique	■5 Déplacements 8 Aéronautique 13 Automobile 14 Mobilité	40	

FIGURE 49-TABLEAU (2/2). CAROTTAGE NUMERIQUE TEXTUEL. COMPTAGE DE MOTS CLES PAR THEMATIQUE.

CGVDS RAPPORT 2012	SCHEMA STRATEGIQUE - 2015		REGROUPEMENT THEMATIQUE
	UTILISATION (1) (Nbre de fois) par MOTS CLES (2)	TOTAL	
■Annexe 7 : Les technologies de l'information et de la communication	■2 Informatique 3 TIC 9 Technologie 10 Système 17 Information 19 Réseaux 20 Numérique	80	80 TIC
■Annexe 8 : Le secteur de la santé	■0 Hôpital 2 Biomédical 9 Santé	11	11 Santé
■Annexe 9 : Une culture partagée sur l'ensemble du territoire	■1 Culture commune 7 Identité (culturelle, patrimoniale) 40 Commun-Commune (identité, projet, culture, approche, ...)	48	48 Culture-identité ■Priorité strat. : 5 ^{ème} axe : faire émerger une culture partagée sur l'ensemble du territoire
■Annexe 10 : La vallée de la Seine dans l'enseignement	■1 Education	1	1 Enseignement
	■Gestion de l'espace au service du développement durable. 1 Système (estuarien) 2 Circulaire (économie) 5 Recyclage (déchets, sites) 6 Déchets 22 Environnement(tal) 30 Durable		■Priorité strat. : 4 ^{ème} axe : faire de la vallée de la Seine un laboratoire de développement durable
■DIVERS. 0 Grand territoire. Nouveau territoire. Territoire économique. Temps long. Territorialisation. Architecture spatiale. Structure spatiale 1 Approche globale 6 Organisation 9 Système (générique) 10 Structuration (économique) 11 Gouvernance 27 Tourisme 29 Emploi 46 Aménagement 100 Développement			100 Développement
(1) Comptage : centré sur le texte ; épuré des utilisations en : crédits, table des matières, annexes.			
(2) Sélection terminologique empirique.			

CONCLUSION. LA PRODUCTION DE PARIS-SEINE-NORMANDIE : DES ENTHOUSIASMES DE LA CONCEPTION, AUX REALITES D'UNE FABRICATION DE LONG TERME.

La logique démonstrative a articulé, une approche descriptive et analytique des évolutions de la construction de PSN (gouvernance ; positionnements et pratiques des acteurs ; possibilités matérielles), tout en prenant en considération des enseignements de pays confrontés à la même problématique (structuration spatiale d'envergure ; modalité de l'action ; visibilité mondiale), avec les apports de la recherche géographique.

Elle fait apparaître les résultats suivants.

- **L'institutionnalisation** et la **centralisation** de la **gouvernance** représentent un dénominateur commun entre le dispositif du décret 2012 et celui de 2013 instituant la DIDVS. La prise en considération des orientations de la décentralisation, celles des évolutions de la société civile, sont plus affirmées dans le dispositif de la Conférence que dans la structuration articulant Comité directeur et Assemblée plénière. Deux entretiens font état, regrettent, le peu ou l'absence de réunions de l'Assemblée plénière. La centralisation sur la haute administration (DIDVS), relativement indépendante des variations politiques, représentante de l'Etat, assure une continuité dans la construction. Suite au colloque de 02/2019, à l'entretien accordé par le Délégué (fin 2019), la jeune construction fragile de PSN bénéficie d'un « *contexte très favorable* » pour la poursuite de son développement avec cette modalité organisationnelle (expressions positives en ce sens : Normandie ; 2 Vice-présidents de l'ÎdF ; les villes du Havre à Paris. Idée en cours : organisation métropolitaine de la Vallée de la Seine. Poursuite de la dynamique ADAS. Secteurs économiques : favorables.) Ce contexte favorable s'apprécie également par **l'acceptation du principe** de la modalité des **coopérations interterritoriales** (interrégionale, interdépartementale, interville) demandant de renforcer les habitudes de travail en commun (Les actes, 02/2019) dans « *la construction des territoires politiques* » (M. Bussi, 2011) pour fabriquer un « territoire » (PSN) par la négociation.
- L'analyse des évolutions des positionnements des acteurs, selon une approche « *secteurs/"territoire"* » (J. Debrie, 2011) fait apparaître une **convergence** sur les principes du **développement de la Vallée** de la Seine, de la **construction de PSN**. Les acteurs économiques s'approprient mieux les potentiels du développement d'activités associé à celui de la Vallée. Cette convergence est cependant accompagnée d'une résurgence de l'échelle du Bassin¹⁰⁹ parisien (société civile : CESER), faisant à ce stade de la construction de

¹⁰⁹ Le CPIER 2015-2020 (version du 04/2019) fait majoritairement, dans les 21 utilisations de bassin, référence au bassin hydrographique dont 6 occurrences pour le bassin de la Seine. Celles concernant le bassin de vie, de consommation, représentent respectivement 2 et 1 occurrences.

PSN, apparaître un risque de dispersion (acteurs, ressources financières). Ces évolutions font apparaître des attentes fortes sur l'organisation du moteur de l'économie des flux ainsi que sur les infrastructures des transports (mobilité, fret).

- Les modalités juridique/financière/décisionnelle « d'un seul port » (**fusion**), le **CSNE** appréhendé dans l'architecture européenne des flux et les conditions à sa pleine mise en service, **polarisent les divergences**.
- Les attentes concernant les besoins dans les **infrastructures** des transports sont face à la **décision politique** (« *pause dans les infrastructures* », 07/2017), aux **possibilités matérielles** des financements publics (endettement : supérieur à 100% du PIB-INSEE, fin 09/2019).
- Une analyse d'experts académiques (2013) attire l'attention sur une verbalisation appréciée trop économique, pouvant générer une opposition plus globale (modèle de développement, de société). Des oppositions sociales s'expriment localement sur des projets concrets sans remise en cause du développement de la Vallée. Un acteur politique normand émet une crainte de fracturation de la Normandie, consécutive à sa géomorphologie, à une verbalisation centrée sur l'extension du Grand Paris par l'axe Seine.
- Malgré l'asymétrie économique en faveur de l'Île-de-France, l'analyse des évolutions des engagements régionaux (CPIER 2015-2020, 04/2019) fait apparaître un **engagement économique significatif de la Normandie** (supérieur à 4 fois) comparativement à celui de l'ÎdF confrontée à une multiplicité de préoccupations.
- Le cadre théorique de l'analyse des dynamiques de construction territoriale par le triptyque « ressource/projet/territoire » permet de décrypter la construction de PSN, en ce sens que l'**orientation projet** et le développement d'une **culture propre** sont appréhendés dès l'origine comme les **socles** respectivement de la construction de l'ensemble à former avec ses territoires (coopération/projet) et de la ressource du territoire à former (acteurs/société civile.)

Ces résultats renforcent l'appréciation de pertinence portée sur la résurgence du développement-aménagement de la Vallée de la Seine, sur sa temporalité par rapport aux mouvements du Monde. Cette appréciation est solidifiée par les enseignements d'explorations internationales consolidant les orientations clés de la construction de PSN (institutionnalisation-centralisation de la gouvernance/coopérations/projets, adhésion de la société civile, visibilité.)

Ces **orientations déjà expérimentées et mises en œuvre par différents pays**¹¹⁰ (Bay Area ; Randstad ; Grande Région), sont représentatives d'un élément sécurisant, diminuent le

¹¹⁰ La modalité française centralise sur la haute administration, rattachée au pouvoir politique de plus haut niveau, la stratégie de développement de PSN, la gestion complète du projet (actions, priorités). La centralisation de Bay

facteur incertitude associé aux enjeux d'une structuration spatiale d'envergure supérieure aux organisations courantes du territoire. La culture politique, administrative, spécifique à chaque pays s'exprime sur les modalités de la mise en œuvre de la centralisation. Ces différentes pratiques de gouvernance (culture politique), révélatrices d'un pragmatisme et d'une absence de modèle, écartent l'hypothèse (hors : réflexions/recherches de sciences politiques) du préalable de la construction administrative/politique d'une structure territoriale ; les thèmes du gouvernement des territoires, ou de la gouvernance des territoires (territoire désignant l'ensemble supérieur à former ou en cours de formation, englobant des territoires institutionnellement constitués). Les exemples relevés sont polarisés sur les modalités d'actions communes interterritoriales de projets décidés ensemble.

Area (échelon : MR, infra étatique [Californie], infra gouvernement fédéral) est assurée par un Institut rassemblant l'ensemble des acteurs de la société civile (politique, économique, professionnels, NGO-NPO). Celle des Pays-Bas (Randstat) est articulée sur une entité en charge des coopérations entre les provinces. L'organisation de la Grande Région est une centralisation trans-étatique de grande visibilité (locale vers les populations et internationale).

CONCLUSION DE LA PREMIERE PARTIE.

Paris-Seine-Normandie traduit nationalement les processus mondiaux de maturation (géographique, méthodologique, sciences sociales) des mouvements de structuration spatiale et territoriale ; ainsi que les observations mondiales (visibles, cartographiées) dans les façons d'occuper et d'organiser l'espace habité au XXI^e s. sur de grands ensembles économiques et de vie d'échelle infra-étatique/supra-régionale, s'exprimant majoritairement sur un territoire national. La visibilité de ces mouvements renforcent l'analyse de P. Claval (1968, Théorie des villes) élaborée plus de quarante ans avant l'initiation des dynamiques de PSN en se référant aux « *grandes constructions pluri-polaires* » et à la mégalopolis (1961) de J. Gottmann. S'exprimant avec une fermeté prudente, P. Claval appréhende ces constructions, appelées « *à se généraliser ou à croître* », à partir d'une « *unité élémentaire [...] de grande taille [...] de structure complexe* ». Ces constructions formant la « *combinaison la plus efficace que l'on rencontre [à ce jour]* ». Cette mise entre crochets (par nos soins) signifie que cette appréciation analytique, au vu de la quarantaine/cinquantaine de grands ensembles cartographiés, conserve sa force pour le XXI^e siècle, renforce la raison d'être de PSN.

Cette première partie montre par les enseignements et les descriptions d'explorations-observations sur les échelles, nationale (Vallée de la Seine : annexes A1), mondiale et européenne (annexes : A2, A3), que la résurgence du développement-aménagement de la Vallée de la Seine, correspond à ces mouvements hors prédiction de l'état du Monde à des horizons lointains (schéma stratégique : 2030 ; neutralité carbone : 2050 ; *America 2050*). « *Rien ne permet de savoir si un tel sujet accédera un jour à une reconnaissance pratique [...]. Tout au plus pouvons-nous interpréter certains événements récents comme autant de manifestations de son travail d'advenue* » (A. Micoud, 2002). En une quinzaine d'années, la notion de méga-région s'est mondialement imposée, a été acceptée. Une douzaine d'entre elles est identifiée en Europe. Une quarantaine/cinquantaine de grands ensembles mondiaux est cartographiée. Ces mouvements géographiques, cette réflexion d'un sociologue, sont complétés de celle de l'économiste (A. Orléan, 2010) soulignant, devant la profondeur et la rapidité des mouvements du Monde, d'une part l'insuffisance du passé « *pour prévoir l'avenir, dans le domaine économique, comme pour le reste des activités humaines* » ; et d'autre part la mise au « *premier plan [du, le] rôle que jouent les interactions stratégiques*¹¹¹ ».

Elle montre également la fécondité de la période 2009/2012, les pertinences des dynamiques initiales et depuis lors, notamment en l'absence de méthode pour guider la conception, la construction d'un projet de cette ampleur, complexifié par la généralisation des transitions. Le temps long de la dimension globale de cette construction positionne le projet

¹¹¹ Pour la structuration de la Vallée de la Seine : continuité politique, schéma stratégique, permanence de la gouvernance, principe de coopération, pratiques d'appropriations, cadre de l'action (CPIER).

hors du cadre d'une opération d'aménagement courante, en fait un projet inhabituel, peu commun. La conception globale, les mobilisations 2009/2012 ont permis de poser l'horizon, la durée de la gestation, les lignes de force de la « *feuille de route à 20 ou 30 ans* » (CGVDS, 2012.) Le schéma stratégique 2030 retient le terme, introduit de ce fait dans la décision politique, aux échelles nationale, régionale, locale, une échelle de temps inusitée ; oriente vers une planification stratégique (S. Velut, 2012), déjà posée pour conduire la transition vers un modèle économique durable (C. Brodhag, 2012). L'*enjeu d'intérêt national* (schéma stratégique 2030) porté par PSN rassemble les régions de la Normandie et de l'Ile-de-France autour de « *priorités partagées* » (CPIER 2015-2020, 04/2019).

Le troisième résultat de cette partie est celui de la prise en considération des mouvements du Monde au sommet de l'Etat, par les autorités politiques territoriales, par les acteurs économiques/socioéconomiques et la société civile (acceptabilité) ; de celle d'articuler les territoires de la Vallée dans l'échelle de ces grands ensembles économiques et de vie mondiaux. L'intentionnel politique supérieur, l'impulsion, traverse les mandats présidentiels. La continuité du CGVDS assurée par la DIDVS depuis 2013, l'annonce de la préparation d'un CPIER *post-2020*, sont des expressions significatives de la validité de l'idée première, de celle de la construction de PSN pour renforcer le positionnement mondial du Grand Paris tel que perçu par les différents classements internationaux (annexes A2). Cette continuité (diagnostic, volonté de renforcer la ville-monde par la Vallée) est traduite par la structuration institutionnelle des forces et parties prenantes des territoires sous une forme centralisée de gouvernance confiée à la haute administration, relativement indépendante des alternances politiques, au sein de laquelle s'arbitrent entre l'Etat et les régions, les actions de la fabrique du « territoire » (identification des actions/projets ; temporalités des mises en œuvre ; affectation de moyens-ressources ; contributions). Cette forme d'organisation de l'instrument de structure (institutionnalisation, centralisation), inhérentes aux envergures, temporelle et spatiale, du projet PSN est notamment observée en Europe avec la construction de la Grande Région. Le prolongement de la contractualisation du CPIER, par un deuxième, « *banalisant* » (entretien) cette modalité d'intervention soumise à des règles, peut être à l'origine d'une appréciation de type « *vis sans fond* » (R. Lajarge, E. Roux, 2007) peu compatible avec le temps nécessaire à la production de PSN, demandant une logique planifiante, voire exigeant une planification. La préparation du CPIER *post-2020*, rapprochée de celle du cadre financier européen pluriannuel (CFP 2021/2027), pourrait inciter à aligner sur les mêmes durées ces dispositifs de contractualisation (sept ans). Cette approche, suggérée en 1998 (rapport J. Chérèque, *in* CGET, 07/2017), cohérente avec l'horizon de PSN (2030), permettrait à l'Etat de « *confirmer son rôle de stratège et de garant de la cohésion territoriale* », tout en veillant « *à la cohérence entre les dispositifs d'intervention européens, nationaux et régionaux,* » (CGET, 07/2017), tout en facilitant la reconnaissance de PSN, l'instruction de ses projets constitutifs, dans un temps durablement contraint.

La logique démonstrative de cette partie, traduisant l'entrée « *dans une nouvelle étape de la complexité territoriale, qui pose de nouveaux défis à notre indépassable territorialisation et à ses représentations.* » (J-L. Guigou, in B. Debarbieux, M. Vanier, 2002), a également mis en évidence les premières réalisations de la formation de PSN, par des appropriations (enjeux de premier rang), politique et économique, par l'initiation de projets d'infrastructures. Ces appropriations, ancrées dans le temps et l'espace, domestiquent la dimension globale de temps long (multi : acteurs, secteurs d'activités, territoires) de la construction par des expressions territorialisées de projets complémentaires aux infrastructures sans lesquelles elle ne peut cependant se concevoir pleinement. Elles participent du développement d'une culture propre à la VDS auprès de l'ensemble des parties et forces prenantes : publiques et privées, politiques et économiques, écoles-universités et habitants (A. Grumbach : 2009, 2015 ; A. Rufenacht, rapport 2012 ; Schéma stratégique 2030, 2015 ; CPIER 2015-2020, 2015 ; Grande Région, 2015). Les principaux débats de la période 2007-2019, permettent d'appréhender les évolutions des représentants de la société, ne font pas apparaître de significatives oppositions quant au fond (développement de la Vallée), installent le thème de l'économie dans la diversité de ses expressions (connaissance/recherche incluse), notamment celle des flux de marchandises appréhendée par ses dimensions infrastructurelles et d'organisation (fusion portuaire), de gouvernance (instances décisionnelles ouvertes aux collectivités et acteurs économiques) du système portuaire de la Vallée.

Parmi les résultats obtenus (figure 50) trois d'entre eux, caractéristiques de la construction de PSN, mis en évidence par cette première partie sont à souligner. Le premier est apprécié comme un ingrédient clé (les coopérations interterritoriales) de la construction de PSN. Le second relève d'une recherche de la reconnaissance de l'ampleur de cette construction par les instances *ad hoc* de l'Union. Le dernier est relatif aux dynamiques nécessaires à la poursuite de la construction.

- Mondialement partagée, la modalité du développement des coopérations interterritoriales (02/2019, Les actes) est matérialisée par des actions et projets pour construire cette nouvelle unité spatiale comparativement à l'hypothèse du préalable d'une structuration territoriale administrative et politique. Cette modalité incite à poursuivre l'approfondissement des coopérations entre « *l'Etat, ses établissements publics et les régions* » (CPIER 2015-2020, 04/2019) notamment par un rapprochement entre le SRADDET (12/2019) de la Normandie et le SDRIF (rapport du 05/2019) dont les lignes *axe Seine* (*supra*) et *logistique* (« *concentration des activités ; "groupement" et plateformisation afin d'éviter le mitage ; réduction des GES et pollutions* »¹¹²) pourraient être à l'origine d'une analyse de possibles convergences. L'importance de la modalité des coopérations est notamment illustrée par les coopérations des agences d'urbanisme, par le « *développement*

¹¹² Extraits. Expressions et mots clés.

de la croisière fluviale », incitant les agences d'urbanisme (07/2019) à titrer « vers une destination Vallée de la Seine ? » suite à la démarche tourisme fluvial de l'ADAS.

- Le résultat suivant à souligner est la prise en considération, à partir de 2017, significativement matérialisée par l'action de la préfiguratrice d'Haropa (11/2019), de l'acceptation de l'Europe es qualité acteur dans la production de PSN par les soutiens qu'elle peut apporter au projet global et à ses projets constitutifs, en adéquation avec ses règles et orientations (intérêt européen commun ; environnement/climat et développement durable ; innovation et numérique ; développement inclusif).
- Enfin le dernier est celui du contexte « *très favorable* » (entretien) pour la poursuite de la construction de Paris-Seine-Normandie, résultant de l'accord de l'ensemble des acteurs. Appréciation fondamentale pour ce projet global, d'une envergure inhabituelle, dépassant les points de repère des opérations de développement-aménagement du territoire.

FIGURE 50-TABLEAU. SYNTHESE DU RAISONNEMENT DEMONSTRATIF (MOTS CLES).

HYPOTHESE : la *généralisation mondiale* des *EEE*, l'intensité des *enjeux globaux*, l'économie des *flux*, les *influences* de l'*organisation spatiale* confèrent à *PSN* un rôle stratégique d'*influences mondiales de la France*.

PARTIES		METHODE	RESULTATS
QUESTION DE RECHERCHE ► En quoi les dynamiques de PSN, sont-elles en adéquation avec les mouvements de structuration d'EEE ?			
1	► LE DESSEIN POLITIQUE DE LA VALLEE (positionné dans les EEE.)	• PRESENTATION DE PSN (historique ; période maïeuticienne et CGVDS ; descriptifs de la Vallée, DIDVS) • EXPLORATION-OBSERVATIONS DES DYNAMIQUES (mondiales, européennes) • ANALYSE : DE LA CONCEPTION AUX REALITES DE LA FABRICATION (positionnements, évolutions ; ressources/projets/territoire ; appropriat° par territorialisation)	• DESSEIN VDS LIE AUX EVENEMENTS INTERNATIONAUX • STRUCTURATION MONDIALE (grands ensembles économiques, cartographiés, nommés, visibilité numérique, gouvernance) • PERTINENCES DE PSN (adéquations : stratégie, temporelle, conception) • PERMANENCE DE L'INTENTION POLITIQUE (traverse les mandats présidentiels) • GOVERNANCE (permanence, institutionnalisation, centralisation) • COOPERATIONS INTERTERRITORIALES (régions, départements, pôles métropolitains, agences urbs) • ORIENTATIONS EUROPEENNES (régions, acteurs portuaires) • CONTINUITE (poursuite de la construction) CONTEXTE TRES FAVORABLE
Jean-Yves Péroudou			

La logique démonstrative, les résultats obtenus (synthétisés par la figure 50), s'appuyant notamment sur les actions entreprises depuis dix ans, éloignent l'éventuelle synonymie entre PSN et une appréciation d'exercice de prospective. L'approche proposée par S Cordobes (2013) concernant la « *propective territoriale* » (« *dimension pragmatique et son ancrage politique* »), sa dimension ingénieuriste permettant notamment de « *construire des projets* » équilibre l'action (appropriations, projets, CPIER 2015-2020 [04-2019]) et le temps de la construction de PSN tout en devant prendre en considération les évolutions des mouvements du Monde ;

illustre la dimension « *nouvelle forme de fabrique politique* [... représentative d'] *une certaine ambition* ».

La puissance du « *nouveau souffle* », nécessaire au rythme de la construction de PSN, est déterminée par l'intensité des contraintes ; ou, est en dépendance d'une ingénierie financière permettant d'en diminuer l'intensité ; ou encore, d'une appréhension Géo [Politique. Economique] de PSN, de ces ensembles d'échelle supérieure représentatifs, pour chacun d'entre eux, d'une part significative de la présence au Monde de l'Etat et/ou de l'entité politique (Europe) dans lequel ils s'expriment et qu'ils consolident.

La deuxième partie appréhendant la Vallée selon cet angle analytique, étend le raisonnement, pour répondre pleinement à la première question de recherche, des dynamiques à ce qu'elles engendrent. L'enjeu, mondial, est celui de l'existence-reconnaissance Géo [Politique. Economie] de PSN positionné dans ces grands ensembles, solidifiant ainsi les influences mondiales de Paris, de cette échelle de l'attractivité.

DEUXIEME PARTIE.

LA GEO [POLITIQUE. ECONOMIQUE]

SUBSTANCE DE LA CONFIGURATION DE PARIS-SEINE-NORMANDIE.

*« Voir les choses d'en haut, comme si l'on était monté sur une colline.
[...]L'intelligence se fragmentée. »*

Roger Pol-Droit

« L'intelligence fragmentée. »

Le 18/02/2016 www.lesechos.fr

*« La puissance semble se dématérialiser, relevant de plus en plus
de la capacité à produire de la connaissance et à maîtriser l'information, [...].
L'arme la plus puissante de Rome n'était pas la légion, mais la prospérité, le droit, la paix. »*

Pascal Gauchon. N°17 de Conflits (avril-juin 2018)

Cité par Communication&Influence. N°93-05/2018

*«Le temps long trace des lignes de force, il ne permet pas de prédire
ce qui se produira précisément en un moment donné.»*

Pascal Gauchon. N°1 de Conflits (avril-juin 2014)

Cité par Communication&Influence. N°93-05/2018

PRESENTATION DE LA DEUXIEME PARTIE.

La première partie a montré les pertinences des dynamiques des acteurs et la fécondité (les résultats) des impulsions depuis 10 ans (implications des acteurs [depuis 2009] ; CGDVS, rapport 2012 ; DIDVS : schéma stratégique 2030 et déclaration environnementale ; CPIER 2015-2020) pour construire le dessein politique et économique de la Vallée, par les caractéristiques de sa configuration et celles de la diversité d'acteurs socioéconomiques multiples. Ces résultats obtenus par l'analyse de la période de conception (les faits), consolidés par des observations mondiales, européennes, permettant d'apprécier l'adéquation de ces dynamiques avec les évolutions de l'échelle de l'occupation de l'espace habité (les contextes), répondent partiellement à la première question de recherche. Cette question de recherche demande d'être complétée (sans pour autant épuiser le sujet) par l'appréciation du positionnement de la production engendrée par ces dynamiques sur les échelles européenne et mondiale. C. Grasland (2018) apporte un éclairage sur l'enjeu associé à partir des critères de la population et de la richesse couramment utilisés pour définir le poids des Etats dans les institutions internationales. Selon les chiffres de cette communication, le poids démographique de la France (source Fond Monétaire International) serait de 12,72% sur l'Union européenne à 28 membres et de 14,76% sur une Union à 27 ; de l'ordre de 0,9% sur l'échelle mondiale. La « *puissance collective* » en 2020 sur l'échelle mondiale de l'Union européenne à 27 membres sur les critères : de la population est de l'ordre (ou inférieure à) de 6% ; du PIB (en parités de pouvoir d'achat) passe d'environ 20% pour la période 1992-2007 à environ 13% ; du PIB (évalué en dollars selon les taux de change) passe d'environ 30% sur la période 1992-2004 à environ 15%. Paris-Seine-Normandie est à positionner dans ces points de repère représentatifs d'une « *tendance lourde* ». Ils éclairent les développements du chapitre II, le poids Géo [Politique. Economique] de la structuration de la Vallée sur les échelles nationale et européenne, le rôle que tient Paris-Seine-Normandie sur ces deux échelles.

Les grands ensembles économiques et de vie mondiaux, au sein desquels Paris-Seine-Normandie est positionné, articulent des réseaux de villes dans des configurations s'appuyant sur les attributs (naturels, construits) de l'ensemble et de ses territoires ; sur leur positionnement par rapport aux enjeux globaux ; sur les éléments constitutifs du cadre de vie et de la qualité de la vie. Majoritairement d'échelle infra étatique, supra maille d'organisation territoriale (état [fédéré], région, province), ils s'expriment très majoritairement au sein du *compartiment* Etat ; représentent également une forme d'existence mondiale de ce même *compartiment*. Paris-Seine-Normandie en cours de construction, initialisé par ces dynamiques, est également à appréhender sous l'angle de l'idée première (renforcer mondialement la place

et le rôle de la ville-monde) à l'origine de la résurgence du développement-aménagement de la Vallée, sous l'angle *compartimental* (J. Gottmann, 1952).

Cette approche complète le dessein politique de la Vallée par celui mondial de Paris-Seine-Normandie, sollicitant dans la même temporalité, la géopolitique et la géoéconomie, résumé par simplification d'écriture par l'expression Géo [Politique. Economique].

Cette partie vise à montrer que les pertinences et la fécondité des dynamiques de la Vallée depuis 2009/2012, structurant, organisant cette configuration, donnant naissance à Paris-Seine-Normandie, possèdent la capacité à devenir un élément d'influences représentatif des évolutions qualitatives du concept politique de puissance. Ces évolutions théorisées, synthétisées par l'expression mondialement usitée de *soft power*, puis récemment de *smart power*, traduisent l'influence des rayonnements (politique, économique, de société, de connaissances, culturel). Elles représentent également un enjeu et un défi pour l'expression des influences mondiales du *compartiment* auquel ce concept de politique internationale est associé.

Pour répondre pleinement à la première interrogation de recherche, le raisonnement démonstratif de cette deuxième partie articule : l'appréhension des grands ensembles économiques et de vie avec les bases théoriques des évolutions de la géopolitique, de la géoéconomie ; l'appréhension de PSN, cœur économique européen en formation, à l'aune de l'aménagement du territoire de l'Union ; ainsi que la recherche de différenciations pour permettre à PSN d'accroître sa notoriété, d'exprimer ses influences sur plusieurs échelles.

Pour ce faire :

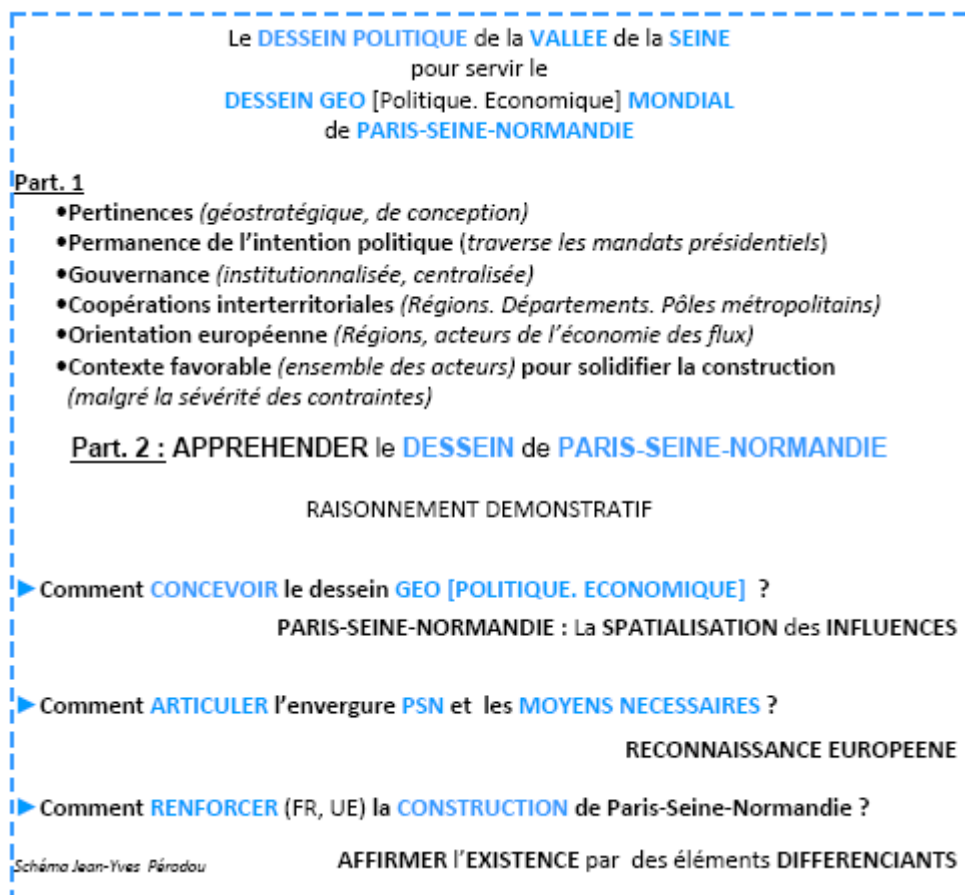
- Le chapitre IV montre à partir de la recherche académique que la généralisation des polarisations d'échelle supérieure (grands ensembles économiques et de vie ; espaces économiques étendus) est un élément de l'influence mondiale du *compartiment* dans lequel ils s'expriment. Cette échelle de l'organisation spatiale détient une dimension géopolitique et géo-économique. L'organisation spatiale entre ainsi dans les critères récents d'appréciation des évolutions qualitatives de la puissance (A-M. Constantinescu, P. Dujardin, 2006 : pour les villes mondiales), exprime une forme de sa spatialisation. La dimension Géo [Politique. Economique] de l'organisation spatiale de PSN représentent sa substance comprise comme une extension de la notion formant « *la troisième* [par rapport à : échelle, métrique] *composante de toute configuration spatiale élémentaire*. » (J. Lévy, 2013). PSN n'est pas appréhendée comme élémentaire mais comme comprenant « *dans son contenu (et pas seulement dans sa "forme") un ensemble de qualités spatiales* » mondialement signifiantes permettant de voir la résurgence du développement-aménagement de la Vallée comme un modèle d'agencement des dynamiques de structuration des grands ensembles pluri-polaires.

- Le chapitre V analyse la possibilité d’une reconnaissance des pertinences, de la fécondité des dynamiques de PSN sur l’échelle géopolitique européenne, compte tenu de l’envergure du projet global ainsi que de ses apports à la solidification de l’espace européen et de ses territoires (potentiel théorique de déploiement). PSN traversant trois mandats présidentiels, bénéficierait ainsi d’une reconnaissance sur ces deux échelles. Cette recherche, en l’absence d’un cadre institutionnel européen instrumental, facilitateur du développement de coopérations transterritoriales nationales, est confrontée à l’impératif de l’intérêt européen commun (IEC). Cette appréhension est consolidée par les analyses d’E. Evrard (2013, 2017) concernant la construction de la Grande Région.
- Dans la continuité du raisonnement démonstratif (PSN : capacité d’effets, influences et soutiens européens), le chapitre VI vise à renforcer les dynamiques, tout en tenant compte de l’étendue des réalisations depuis 2009 (Regards croisés, 02/2019 ; CPIER 2015/2020 [04/2019]) et des actions en cours (préfiguration). Le nombre mondial relativement limité d’espace économique étendu, en concurrence, notamment sur l’échelle européenne, accentue la vivacité de celle de proximité. Ils partagent l’enjeu de l’attractivité en direction des hommes, des activités, des capitaux, ainsi qu’un mimétisme dans leurs actions d’attraction. La recherche de différenciations pour postuler à une reconnaissance « *d’endroit le plus attractif* » (P. Veltz, 2011), dans un Monde en route vers des formes « *d’hyper-concentrations* », s’élèvent au rang de nécessité. Les orientations différenciantes retenues correspondent à un atout de PSN (cadre-qualité de vie / stabilité / sécurité), ou sont mondialement partagées tels les enjeux globaux (environnement ; climat ; développement durable ; Responsabilité Sociétale des Entreprises [RSE¹¹³]) à énoncés communs. Les influences de l’information, celles d’une visibilité numérique élargie, représentent le moyen de renforcer les dynamiques de construction et le positionnement Géo [Politique. Economique] de PSN ; ses caractéristiques culturelles, celles de ses territoires ; tout en renforçant les expressions (endo/exo-gène) de son attractivité.

In fine cette partie (figure 51) contribue à solidifier les résultats de la première, principalement orientés vers la convergence temporelle entre l’organisation de la configuration de la Vallée issue des dynamiques des acteurs et les expressions mondiales de structuration d’espaces économiques étendus, par leurs capacités à produire un effet, des influences, sur plusieurs échelles (nationale, européenne, mondiale).

¹¹³ Et/ou sociale. Cf. www.diplomatie.gouv.fr/fr/ « L’Union européenne et la RSE ». Mis à jour le 12/10/2017.

FIGURE 51-SCHEMA. ENCHAINEMENT (2/3) DU RAISONNEMENT (MOTS CLES).



CHAPITRE IV-PARIS-SEINE-NORMANDIE : STRUCTURATION D'UNE CONFIGURATION SPATIALE, APPLICATION D'UNE GEOGRAPHIE POLITIQUE ET ECONOMIQUE.

PRESENTATION DU CHAPITRE IV ET LOGIQUE DU RAISONNEMENT.

La logique du raisonnement de ce chapitre vise à montrer que la production de Paris-Seine-Normandie est autant en dépendance des moyens de l'action (appropriations, gouvernance, budget) que de son appréhension par les approches de la Géo [Politique. Economie] pour solidifier mondialement la place de Paris par la structuration de la Vallée.

Deux indices crédibilisent ce raisonnement. L'analyse d'*Oxford Economics* (La Tribune, 20/12/2017), selon laquelle le risque d'une rétrogradation de Paris au-delà du 5^e rang « *des plus grandes métropoles* » prendrait forme « *d'ici à 2035* ». Et, un an plus tard, le classement 2018 du GaWC (annexe A2.1) positionnant Paris au 6^e rang de la catégorie « Alpha+ ».

Ces indices, confortés par le classement 2019 de la *Mori Memorial Foundation* faisant apparaître une croissance de l'écart entre Paris et les premières villes, une réduction de celui avec les suivantes, tout en maintenant à la ville-monde sa 4^e place, renforcent le diagnostic premier à l'origine de la résurgence de la dynamique du développement-aménagement de la Vallée de la Seine, l'appréciation du besoin « *d'un nouveau souffle* » (Les Echos, 18/06/2019).

Le raisonnement démonstratif de ce chapitre est construit :

- A partir d'une exploration de littératures (section 4.1) présentant les concepts et notions de la géopolitique, de la géo-économie. Elle permet d'appréhender la configuration spatiale de Paris-Seine-Normandie, comme une forme de spatialisation des évolutions qualitatives de la puissance soutenue par la géo-économie (*géopolitique des forces économiques*) ; comme un antidote à la potentielle diminution des influences mondiales de la ville-monde.

- Par un rapprochement (section 4.2) du concept de puissance, préalablement appréhendé dans son utilisation géopolitique, avec des références géographiques et des sciences sociales s'y rapportant. Ce rapprochement permet de souligner : le lien entre l'idée à l'origine de la structuration de Paris-Seine-Normandie et l'effet de rayonnement de la Géo [Politique. Economie] ; l'entrée de la notion composite de modèle comme critère d'appréciation qualitative de la puissance ainsi que sa capacité à véhiculer des influences spatialisées par la composition d'interrelations territoriales coopératives.

Il permet d'apporter un éclairage (section 4.3) concernant le lien entre structuration spatiale et Géo [Politique. Economie], renforcé par les approches de géographes, d'experts des relations internationales, sur les dynamiques de 2009/2012, sur les réalisations et appropriations depuis dix ans. L'organisation spatiale de PSN par celle coopérative du réseau

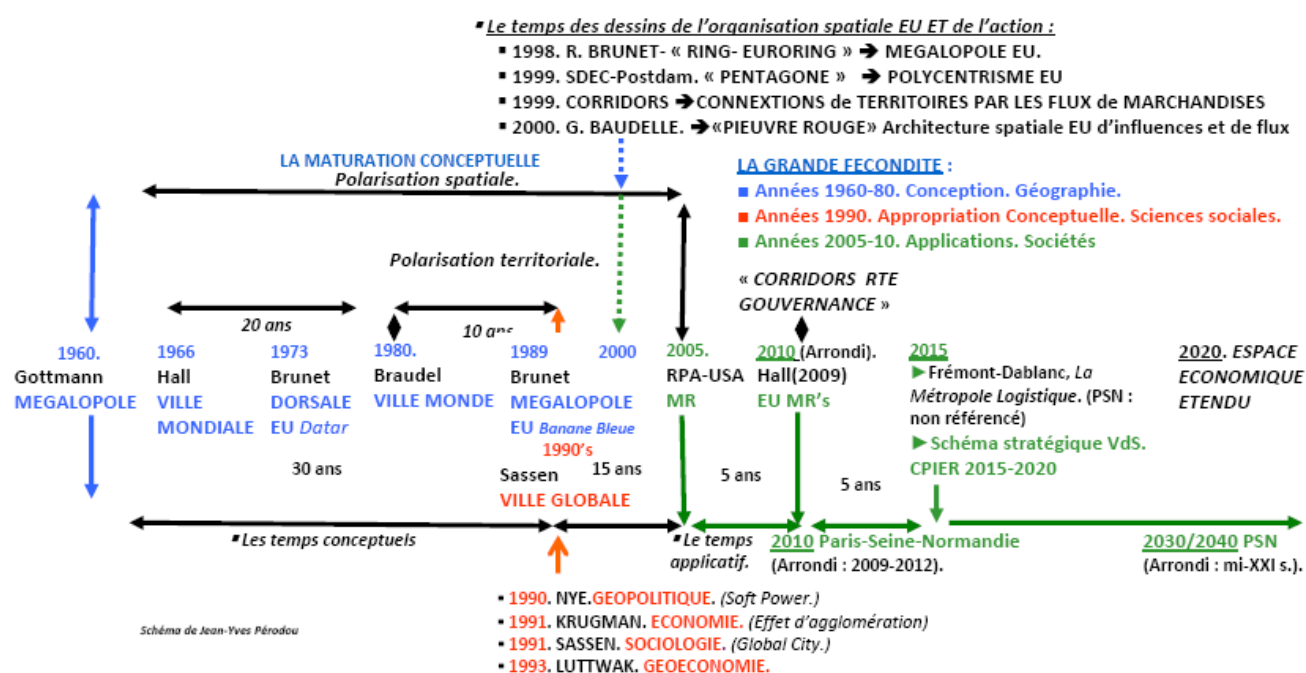
des territoires de la Vallée acquiert une valeur d'influences (utilité) pour son *compartiment* d'appartenance, consécutive à la portée de l'approche Géo [Politique. Economique].

4.1-LA VALLEE DE LA SEINE, UN « TERRITOIRE » D'EXPRESSION DE LA SPATIALISATION DE LA GEOPOLITIQUE ET DE LA GEOECONOMIE.

4.1.1-LA GEOPOLITIQUE POUR POSITIONNER MONDIALEMENT PARIS-SEINE-NORMANDIE.

L'appréhension des mouvements du Monde, par des explorations mondiales et européennes a mis en évidence des formes d'occupation de l'espace d'échelle supérieure (figure 19, annexe [A2.4/2]) des agencements s'exprimant très majoritairement à l'intérieur de l'entité politique de l'Etat ainsi que les pertinences de PSN positionné dans ces mouvements. Elle permet également d'observer, à partir des années 1990 (figure 52), le renforcement des concepts géographiques initiaux par ceux d'autres sciences sociales (économie, sociologie, politique) donnant naissance à un composite conceptuel (spatialisation de la puissance) relevant de la Géo [Politique. Economique], à l'origine d'actions géostratégiques (méga-régions) et d'une représentation mondiale de leurs présences (J-P. Rodrigue, 2015, 2017), d'identification des ensembles européens (annexes : A3.2 ; A3.2BIS ; A3.2TER).

FIGURE 52-SCHEMA. RECONNAISSANCE DES CONCEPTS/NOTIONS GEOGRAPHIQUES PAR LES SCIENCES SOCIALES.



Faire référence à la géopolitique c'est identifier son champ d'expression et celui de son lien avec les espaces économiques et de vie mondiaux. C'est accepter que ces espaces jouent un rôle clé dans la marche du Monde. C'est enfin accepter l'absence d'une relation forte entre des descriptifs quantitatifs (population, PIB) et l'existence d'un grand ensemble économique (annexes A3) compte tenu de leur diversité, tout en reconnaissant l'intensité du poids de l'association entre démographie et économie, le primat du dernier élément. C'est en fait poser

ces grands ensembles comme terrain d'expression des pouvoirs de la marche du Monde s'exprimant sur une échelle géographique supérieure aux mailles institutionnelles courantes de structuration administrative des territoires.

La géopolitique relevant classiquement de l'Etat pour assurer son contrôle territorial, pour renforcer sa structuration par une pédagogie de l'efficacité, anciennement pour s'étendre par des conquêtes territoriales, s'appréhende et est positionnée dans le champ de la puissance. Champ dont les actions doivent de plus en plus fréquemment composer avec des organisations transnationales (Rome ; Organisation Non Gouvernementale [Cohen S., 2012] –Organization à but Non Lucratif ; grandes firmes) et, pour les Etats européens, avec l'Union, jeune entité politique en construction. Ce champ situe également la géopolitique dans celui de l'étude des phénomènes politiques, sur différentes échelles, à l'origine d'une géographie politique, pour rechercher, si possible identifier et proposer des positionnements contextualisés. La variété des recherches est un bon indicateur de la pertinence des apports de cette matière en résonnance avec les complexités d'organisation spatiale, avec les incertitudes inhérentes au temps long.

Pour Y. Lacoste (*in* entretien avec P. Lorot. 2010) c'est « *l'étude des rivalités de pouvoir sur les territoires* ». Approche reprise par F. Encel (2017) : « *Pas de géopolitique sans rapports de pouvoirs ni, dans presque tous les cas – de rivalités de pouvoir !* » Il entend par géopolitique : « *l'ensemble des rivalités de pouvoirs sur des territoires, de petite comme de grande dimension, qui mettent en jeu des acteurs aux représentations contradictoires* ». Pour cet auteur, la géopolitique est une approche globale d'appréhension des sociétés positionnées dans leurs interrelations spatiales, en intégrant la variété de leurs caractéristiques (politique, démographique, linguistique, économique, culturelle, religieuse), en acceptant l'existence d'un fond de tensions voire de conflits entre intérêts particuliers. Rivalités de pouvoirs, jeux contradictoires d'acteurs, espaces et territoires, sont les expressions clés d'appréhension des situations géopolitiques, localisées, en interrelations, s'exprimant sur différentes échelles.

Pour le Général Poirier, présenté par C. Lebas (2016) comme un théoricien de la stratégie, géopolitique et géostratégie forment un couple indissociable pour appréhender le Monde : « *L'espace est l'une des catégories usuelles de la pensée stratégique, laquelle s'inscrit dans la dimension "géo". Dire géostratégie est tautologique.* » ; « *Garder à l'esprit les hétérogénéités de la géographie, du monde réel* ». Désormais les descriptions et explications des complexités des interdépendances passent par : « *la géopolitique-géostratégie [qui] se donne pour objet de décrire et d'expliquer les relations interactives de chacun des acteurs avec chacun et avec tous, par les corrélations entre deux critères d'évaluation : leurs sites et attributs géographiques, et leurs facteurs de puissance et de vulnérabilité [...]* ». Ce théoricien, dans la même orientation globale qu'Y. Lacoste, nomme explicitement les rôles de l'économie, de la culture, révélateurs des hétérogénéités de la mondialisation, dans la définition de stratégies, d'actions concrètes.

Avec A. Defay (2016) : « *La géopolitique [...] a pour objet l'étude des interactions entre l'espace géographique, le "milieu" (ses composants territoriaux, physiques et humains, mais aussi les flux humains, économiques et culturels qui l'affectent) et les rivalités de pouvoirs qui s'y déploient* ». A différentes échelles, l'approche contemporaine de la géopolitique s'intéresse « *tout particulièrement aux effets présents et passés des rivalités de pouvoir sur l'espace géographique* ».

Avec I. Wallerstein (2002, G. Dussouy ; 1995-2003, Agnew ; 2004 B. Courmont, V. Niquet, B. Nivet) la géopolitique a pour champ d'étude un ordre spatial organisé sur un centre, une semi-périphérie, une périphérie, des lieux d'exercice de pouvoirs ; ordre spatial approché politiquement et économiquement.

D'autres courants proposent à la géopolitique la mission de réfléchir sur l'organisation et le devenir de la Terre et des hommes qu'elle porte, elle devient représentation cognitive de l'espace mondial, est une « *ontologie spatiale* » ; ou encore voient en elle un « *très haut niveau d'auto-réalisation* » D. Retailé (2013). L'identification de l'horizon précède la réalité. La référence à autoréalisation interpelle le rapport que l'homme entretient avec le temps, notamment celui des autorités politiques, dirigeants économiques, en responsabilité de la conduite des sociétés. Dans des extrémités de logique, deux schémas contrastés font irruption dans la recherche. Le premier est celui d'une logique de l'instant, de l'instantanéité, de la réaction. Toute question relative à l'anticipation, voire relevant d'une active « *prospective territoriale* » (S. Cordobes, 2013), disparaît *ipso facto*. Autre schéma, celui d'une anticipation sur base projection de son potentiel de positionnement par rapport à une évolution du réel, pour orienter le sens d'une action. L'identification de son *port* (utilisation métaphorique) devient alors première.

Les **EEE** sont posés comme des faits construits ; PSN positionné dans cette dynamique, est lui-même en formation pour le devenir, pour être reconnu comme un pôle européen. Les observations mondiales de faits de la première partie et l'appréhension de PSN positionné dans leur dynamique identifie une réponse utile à la France et l'Europe, ne relèvent pas des concepts de l'autoréalisation voire d'une prophétie auto-réalisatrice.

I. This Saint-Jean (2006), apporte des éclairages (considérations stratégiques, influence) sur cette question. L'observation des mouvements du Monde, selon l'hypothèse rappelée par I. This, « *engendrer ou du moins modifier la réalité* » contribue à renforcer l'action géostratégique de PSN. La géopolitique appréhendée comme une approche analytique des évolutions de l'occupation de l'espace permet d'identifier un horizon, de concevoir un chemin à emprunter pour l'atteindre.

La diversité des horizons d'approche, tous s'accordant sur la présence d'éléments clés (politique, pouvoir, puissance, rivalités, tensions, conflits, espace, ordre spatial, territoire, acteurs, économie, culture) est en soi un indicateur précieux, avancé, d'un intérêt grandissant

pour une appréhension du Monde par un angle analytique entretenant des liens étroits, complémentaires, à enrichissements mutuels avec géo-économie, géoculturel, *in fine* apparaissant comme le facilitateur d'une géostratégie pour guider l'action. Avec ces auteurs la géopolitique, clé de compréhension des acteurs du Monde, clé de définition d'orientations relationnelles et de positionnements, s'exprime dans et sur les champs de l'espace, des systèmes d'assemblage territoriaux, des espaces spécifiques structurés par des acteurs, avec leurs spécificités, leurs intérêts, leurs liens d'interdépendances d'alliés et d'adversaires, leurs pratiques de coopérations. Cette interpénétration de fondamentaux confère à la géopolitique une résonnance particulière avec les complexités des polarisations mondiales. En cela, selon G. Dussouy (2002) la géopolitique : « *serait l'étude de l'étant de l'espace mondial, de sa configuration et de ses dynamiques, en même temps que celle des positions respectives des acteurs dans le système mondial* ». L'ensemble de ces angles d'approche positionne le terrain des **EEE** comme l'un des champs de travail de la géopolitique. S'exprimant très majoritairement sur un territoire national, ils font entrer les évolutions de l'occupation de l'espace dans les caractéristiques d'un Etat (présence ou pas d'un **EEE** sur son sol), établissent un lien avec le concept de puissance, avec son rayonnement, avec sa visibilité, avec sa capacité à attirer ; représentent une forme de sa spatialisation. L'acceptation classique de la géopolitique dans l'une de ses missions, celle du décryptage des évolutions du Monde pour l'appréhender, pour s'orienter, pour identifier et proposer des positionnements, s'élargit au terrain de la structuration spatiale en réponse aux mouvements de la spatialisation.

4.1.2 -LA GEO-ECONOMIE POUR MATERIALISER L'EXISTENCE DE LA VDS.

Les approches macroscopiques des positionnements des grands ensembles (annexes A3) montrent qu'ils portent et porteront une part significative de la santé du monde appréciée, par les différents classements, quantitativement sur critères économiques et socio-économiques, et, qualitativement par les critères environnementaux et de qualité de vie. L'ensemble des critères de chaque classement et des différents classements mondiaux, représentent des formes de la matérialisation géopolitique du pouvoir d'influences (*soft power*) dont la culture est appréciée comme le plus important vers l'horizon 2030 (B. Courmont, V. Niquet, B. Nivet, 2004), pouvant impacter l'appréhension Géo [Politique. Economique] de la distribution de l'espace habité.

L'acceptation courante de la notion de puissance conduit classiquement à associer géostratégie avec espaces de conflits ou de guerre, avec des enjeux géopolitiques et géoéconomiques (ressources naturelles, acteurs économiques mondiaux). En cohérence avec le changement d'échelle associé aux évolutions de l'occupation de l'espace du Monde, avec les nouvelles formes issues des intensités des polarisations, la notion devient à la fois globale, multidimensionnelle, différentielle ; complète sa stricte pertinence militaire pour en acquérir une nouvelle d'ordre systémique. L'appréciation du positionnement des ensembles par l'angle

géopolitique s'enrichit de celui de la géoéconomie, fils directeurs d'actions d'ordre géostratégique. Le champ s'élargit.

Développée aux États-Unis par E. Luttwak, la géo-économie et ses liens avec la géopolitique ont été introduits et développés en France par P. Lorot (Y. Lacoste, 1997). P. Lorot oriente ses approches de définition vers l'interrogation des « *relations entre puissance et espace* ». Comparativement à la géopolitique (frontières), il différencie le regard analytique de la géoéconomie par des « *limites [qui] bougent sans cesse* », par un champ d'études orienté vers « *les stratégies d'ordre économique – notamment commerciales* » des Etats pour protéger leur économie, des secteurs ou des entreprises, afin d'« *acquérir la maîtrise de technologies et/ou à conquérir certains segments du marché mondial* » pour développer « *un élément de puissance et de rayonnement international* » et contribuer « *au renforcement de son potentiel économique et social.* » Ces approches sont confirmées par le N° 3 de l'automne 1997 de la même revue (P. Baumard-P. Lorot).

Avec ces approches, sont posées les connexions entre : géopolitique et puissance ; espace et territoire tant national que ceux le constituant ; protection et développement économique ; stratégie d'actions. Elles représentent un ensemble de liens pour des sociétés organisées autour de l'Etat, intégrant le changement d'échelle et l'ouverture du/au Monde. Reprenant une analogie pédagogique, la géo-économie « *peut être assimilée à une géopolitique des forces économiques* », avec leurs tensions, leurs rapports alternativement conflictuels et coopératifs, ou selon la ferme précision de G. Dussouy (2002) : « *La géoéconomie n'est rien moins que la géopolitique des forces économiques, ...* ».

Géo-économie et géopolitique, étroitement liées, font classiquement toutes deux référence à la pensée et à l'action de l'Etat concernant : le positionnement de son territoire ; celui de ses acteurs dans le concert du Monde. Ils renvoient également, et ce dès les réflexions initiales de ville [Monde. Globale], de l'appréhension d'une économie mondialisée, à la notion étatique de puissance. Les approches de définition de 1997, très majoritairement orientées vers l'Etat et les grands acteurs, se sont élargies dans les faits par la participation d'acteurs (PME) à des voyages officiels, par la création d'un Etablissement Public Industriel et Commercial (Business France, 01/2015).

Accepter ce double regard Géo [Politique. Economique] s'appliquant sur l'échelle des **EEE**, appréhendés comme élément constitutif d'un national, détenteurs d'une unité à valoriser pour l'intérêt commun, c'est accepter d'orienter moyens et ressources vers ce nouvel objet afin de favoriser visibilité mondiale et attractivité (CGDVS, rapport 2012 : « *sur le portail du gouvernement d'un site internet* ». DIDVS : www.vdseine.fr), tous deux servant la communauté dans son ensemble. C'est identifier un cap, prendre un chemin, celui de la « *construction d'une chance* ». La question de leur visibilité mondiale, élément clé de leur existence, de leur

rayonnement, *in fine* les projette dans des espaces structurés sur un noyau de territoire(s), de ville(s), articulé sur des centralités interconnectées.

L'approche ci-dessus marque une différence comparativement à celle proposée par J. Lévy (2013) localisée dans la formulation conclusive de la seconde acception (lecture géopolitique de l'économie) de la géoéconomie par la géographie : « *On écrase l'espace sur une couche unique, vue sur le modèle du pays. On s'interdit de comprendre la cospatialité, conflictuelle et coopérative, entre logique étatique et logique économique, des réseaux de celle-ci, des territoires de celle-là.* » En effet, avec la compréhension de cette formulation, avec celle des grands ensembles : l'espace n'est pas écrasé, repose sur une articulation coopérative de territoires ; n'est pas réduit à l'unique couche géoéconomique par la prise en considération des caractéristiques sociales et culturelles de chacun des éléments constitutifs de l'ensemble ; tout en prenant en normale considération les déterminants constitutifs du pays dans lequel l'ensemble s'exprime. Par ailleurs, second élément de différence, la compréhension de la cospatialité appréhendée selon l'approche de J. Lévy (2013), des réseaux et territoires, relèvent du dispositif de gouvernance ayant à produire cet ensemble. Cette différence n'évacue pas la complexité de la production, résolue, pour Paris-Seine-Normandie par la proposition d'un dispositif de gouvernance (2012), la forme actuelle (DIDVS, 2013) illustrant les enseignements d'E. Evrard (2017) concernant notamment le besoin de son institutionnalisation pour l'action (espace institutionnel, espace du mandat).

L'approche géoéconomique de ces grands ensembles pose la question de leurs échanges reposant sur « *la spécificité de la transaction* » appréhendée comme « *le moteur et le vecteur privilégiés de la mondialisation du XX^e siècle et du début du XXI^e siècle.* » (J. Lévy, 2013), appliquant les règles des pays desquels sa production dépend. Les rapprochements entre : concurrence d'attractivité ; régionalisation des échanges ; montée en intensité d'éléments d'influences (culture, modèle de société, cohésion sociale, rayonnement, ... éléments constitutifs du *soft power*) ; incitent à prendre en considération une certaine ou relative régulation appréciée sur les échelles mondiales, européennes, comme orientation différenciatrice entre ensembles. Ces rapprochements solidifient l'angle Géo [Politique. Economique] du regard à porter sur ces objets géographiques. Pour l'Europe, la solidité du polygone (figures 28 et 29, 1^{ière} partie), acceptée avec sa dimension de stabilité des sociétés de ses territoires, oriente vers une solidification du *pôle Manche* de la façade Manche-Atlantique, vers PSN, accompagnée d'un renforcement de ses liens avec les pôles européens. La géo-économie dans cette approche appliquée à la production d'un ensemble, intègre la diversité des acteurs, des champs d'analyses, dans ses approches de compréhension et de propositions d'orientations. Elle contribue à solidifier : les relations entre puissance et territoire ; celles du positionnement au sein de l'espace économique mondial ; celles encore des coopérations interterritoriales et du développement de chacun d'eux, notamment pour les flux physiques de

marchandises (troisième partie). Les dynamiques mondiales (polarisation, territorialisation), les changements d'échelle dans l'appréhension des mouvements, attribuent une place décisive à : l'angle du regard ; aux comportements stratégiques de chaque acteur (Etat, grandes collectivités territoriales, firme, individu, groupe d'intérêts) dans les territoires de vie de chacun des ensembles, aux socles géoculturels différenciateurs.

4.1.3-LA CONSTRUCTION DE PSN : UNE FILIATION RELEVANT DES RETROACTIONS ENTRE LA GEO [STRATEGIE. POLITIQUE. ECONOMIQUE.]

L'identification des deux mouvements complémentaires façonnant l'espace géographique habité et le rôle fondamental du concept de mouvement dans son organisation sont des manifestations concrètes d'une dynamique pour tenter de comprendre « *l'organisation de l'espace accessible à l'homme* » (P. Camu, 1994). Cet angle analytique est solidifié par J-P Hubert (1998). Après une approche comparative¹¹⁴ il conclut à la convergence des trois auteurs pour : « *accorder la primauté aux mouvements à valeur politique par rapport aux mouvements déterminés par l'économie (qui néanmoins agissent en retour sur les mouvements politiques).* » Cette base théorique permet des prolongements pour tenter d'identifier le rôle des éléments de la dynamique du mouvement. L'appréciation de J-P Hubert de la primauté des « *mouvements à valeur politique* » reconnaît également la relation entre économie et politique. Son analyse comparée de l'interdépendance, de l'étroite relation, entre l'économie malgré sa valeur seconde comparativement à celle accordée au politique, et le politique, peut être formulée par *boucles de rétroactions*.

Les autorités supérieures, en charge de la conduite des sociétés concentrées dans des villes interconnectées générant des espaces étendus modifiant les échelles d'appréhension, sont alors confrontées à l'identification des réponses à apporter. Dans le même temps, une réponse politique : de structuration spatiale de la Vallée (Paris-Seine-Normandie) ; organisationnelle (coopérations interterritoriales) et une réponse de couverture des besoins des agents économiques (investissements). Les interactions de trois éléments sont à articuler. Le premier se manifeste par une exacerbation de la concentration urbaine dans la permanente recherche individuelle d'une amélioration des conditions de vie. La mesure est ici celle de la taille des marchés. Le second concerne le développement des opportunités ou celui des chances d'accroître les possibilités d'améliorations recherchées et de diminuer les risques. La qualité et la variété des acteurs économiques, deviennent significatives, voire déterminantes dans la recherche d'une maximisation d'opportunités. La mesure est ici celle des bassins d'emplois/de vie malgré les réserves de M. Vanier (2010). Le dernier, en relation étroite avec les deux premiers éléments, est celui de l'attractivité.

¹¹⁴ « *La "circulation interspirituelle"* (C. Vallaux), de *"l'accessibilité"* (J. Gottmann) ou des *trajectoires du "nomadisme sélectif"* (G. Ritchot) ».

Ces deux mouvements, les interactions entre éléments (qualités de territoires, opportunités, attractivité) traduisent la modification des échelles associée aux évolutions des expressions de structuration spatiale, localisent celles entre Politique et Economie, les colorent d'une dimension Géo [Politique. Economie] appréciées sur différentes échelles. Ces deux mouvements complémentaires, à fortes interactions, procèdent d'une même dynamique, celle de la recherche d'une réponse. L'une (polarisation spatiale) et l'autre (polarisation métropolitaine) pouvant se différencier par l'échelle d'une géostratégie de recherche d'un positionnement mondial par la valorisation du couple Géo [Politique. Economie]. Orientation affirmée sans l'ombre du moindre doute par R. Florida (2007) au sujet des méga-régions américaines. La figure 53 illustre ces deux mouvements dont l'échelle de leurs expressions conduit à des rétroactions entre géopolitique et géoéconomie.

FIGURE 53-TABLEAU. ELEMENTS D'APPREHENSION DES DEUX MOUVEMENTS.

MOUVEMENT DE TYPE	QUALIFICATION DU MOUVEMENT	MATERIALISATION DU MOUVEMENT	ILLUSTRATIONS
► Polarisation métropolitaine	► Centrifuge contrôlé.	► Extension territoriale.	► Le Grand « xxx » (Londres. Paris. Bruxelles. Moscou.)
► Polarisation spatiale	► Organisation (Géo[Pol. Eco] mondiale d'espace et territoires.)	► Articulation de coopérations interterritoriales.	► MR-USA, Pôles européens, Ensembles mondiaux (Grande Région. San Francisco Bay Area. PRD et Greater Bay. PSN-en formation)

Jean-Yves Péroudou

A l'échelle de PSN les rétroactions sont illustrées par les pratiques de territorialisation (partie I). L'ADAS (politique) et les actions de développement du tourisme fluvial (économie). Les appropriations de la notion féconde de Réinventer (Paris ; la Seine ; Le Havre) par les grands élus politiques de Paris ; du Havre, de Rouen, et de Paris ; puis du Havre, par des projets innovants d'urbanisme associés à l'économie.

Ces mouvements analysables comme des signaux d'une diminution d'influence de la maille étatique ou encore d'une « fin des territoires » selon l'hypothèse de B. Badie (1995) questionnent l'identification de la maille de substitution (partie I). Ils sont également analysables comme venant renforcer, solidifier la maille étatique, les centralités interconnectées, les territoires articulés par des coopérations interterritoriales. Dans le premier cas ces mouvements seraient des signaux précurseurs d'une sorte de territoire-Monde dont l'organisation et les règles de fonctionnement, acceptées par l'ensemble des territoires, restent à imaginer. Dans le second, ils solidifient les unités géographiques d'architecture politique construites au fil de l'histoire, celle du territoire et celle de la maille Etat.

La recherche d'un positionnement Géo [Politique. Economique] dans les fondations des actions géostratégiques de la construction de PSN présuppose l'acceptation : de la dynamique mondiale ; l'inscription d'espace et territoires dans cette dynamique ; enfin, celle d'une visibilité pour servir l'attractivité. Elle pose l'orientation politique du développement-

aménagement du « territoire » comme un déterminant pour matérialiser le phénomène de polarisation dans une forme, pour l'inscrire dans la dynamique. Avec cette approche, deux orientations génériques, en interdépendance, émergent.

La première d'ordre généalogique, issue de la recherche du positionnement mondial, sollicite de par ce fait, les approches de la géopolitique, de la géoéconomie, accepte la caractéristique dynamique de la stabilité, de la normale instabilité des équilibres (place mondiale de Paris : annexe A2.1). L'instabilité de ce concept trouve dans sa propre genèse, celle du mouvement, une nouvelle expression de stabilité issue de cette dynamique, organisée, régulée par le Politique, prise en compte par les forces économiques, acceptée socialement. La concrétisation de cette approche, étant en dépendance d'un portage par le Politique, acceptant le réalisme de l'observation de faits construits et les atouts à disposition.

La seconde, relève des bases de l'agencement de l'ensemble, d'articulations coopératives des territoires pour composer une forme plus ou moins ajourée. Cette deuxième orientation générique, est l'élément de solidité de l'intentionnel politique. La Vallée est alors appréhendable comme un bras de levier, pour renforcer simultanément et la centralité principale (Paris) et les apports d'un polycentrique de centralités des territoires constitutifs ; et, l'ensemble de niveau supérieur (PSN). Cette orientation de structuration est alors une réponse politique et économique à la dynamique mondiale de l'émergence d'une échelle pour y faire reconnaître une articulation de territoires.

Avec ces orientations génériques, PSN apparaît comme le concret d'une architecture spatiale polycentrique. La Vallée en porte la dynamique globale de développement, celle des interdépendances par les connexions avec les centres de proximité, ainsi qu'avec ceux géographiquement plus lointains.

Interdépendance(s) relève avant tout du champ de l'économie, de ses champs d'expression, orientés, articulés par un ensemble de règles de fonctionnement définies par les acteurs institutionnels publics (Etat, ensemble politique, organisation internationale de type Organisation Mondiale du Commerce) et privés (grandes multinationales ou transnationales). Interdépendance(s) est alors un mot révélateur d'un enchevêtrement de liens répondant à diverses finalités. Pour des acteurs publics, la vie, sa qualité sur un territoire donné ; le positionnement de ce territoire sur l'échelle mondiale, sont premiers. Pour des acteurs privés, la finalité première est la maximisation du profit de l'organisation, indépendamment de l'exécution territoriale de l'activité. Cette logique primaire contrastée à l'extrême souffre heureusement de nombreuses exceptions. Malgré la complexité de la résolution d'interdépendances pour faire émerger l'organisation d'un *nouveau territoire économique* et de vie, cette émergence positionnée dans les mouvements du Monde, pourrait répondre aux finalités des deux familles d'acteurs

Cette approche a pour conséquence d'orienter, pour un territoire donné, indépendamment de sa dimension, vers une sorte de modélisation dynamique, même imparfaite, des liens de dépendance, d'interdépendance de son économie. Le suivi de leurs évolutions est alors une matière première, devient un outil d'appréhension du positionnement voire de pilotage (préparation, anticipation) des orientations du développement de ce territoire, ainsi que le suggèrent H. Jennequin, L. E. Miotti, M. Mouhoud (2017). Cette approche a été initialisée par la DATAR (2012) dans « *Les systèmes urbains français. Synthèse* », dont le paragraphe de conclusion conserve quelques années plus tard toute sa pertinence¹¹⁵, tant sur un plan méthodologique, celui d'une approche systémique, qu'à l'heure du positionnement mondial de territoires dans une dynamique de forte polarisation.

Malgré un partage des lignes générales des systèmes urbains français, des nuances localisées sur les échelles et les configurations pertinentes sont relevées. Trois échelles de liens sont identifiées (proximité, inter-systèmes, Paris). La prise en considération de celles de l'Europe et des connexions mondiales auraient permis de prendre en compte « *toutes les échelles auxquelles se déploient les interdépendances et les articulations entre les lieux.* » En 2012, la configuration Paris-Seine-Normandie est ignorée par la DATAR ! Une stricte approche scientifique aurait enrichi cette « *synthèse des systèmes urbains français* » de cette configuration. Elle prenait en considération « *toutes les échelles* », toutes « *les interdépendances* », toutes « *les articulations* » au sein de son système. Enfin, dernière nuance, voire subtilité, celle de l'ordre des mots. L'aménagement est sous dépendance de sa finalité : « *pour faire évoluer les politiques de développement des territoires et leur aménagement* » etc. eût été préférable.

Grand ensemble économique et de vie, espace économique étendu, métropole étendue, territoires et centralités en coopérations, corridor (urbain, de fret), réseaux de connexions, nœuds et portes terrestres et maritimes, constituent et désignent une architecture spatiale nationale de grand format, Paris-Seine-Normandie ainsi positionné, solidifie. Sa défaillance pouvant entraîner celle de sa centralité sur les échelles européenne, mondiale, des grands ensembles.

¹¹⁵ Approche globale des territoires. Egalité d'importance entre liens et pôles. Fonctionnement des territoires intégrant les aspects multi-dimensionnels et multi-échelles des systèmes urbains.

4.2-LA STRUCTURATION SPATIALE OU UNE FORME APPLIQUEE DU RAYONNEMENT.

4.2.1-LA STRUCTURATION SPATIALE, UN CRITERE CONSTITUTIF DES EVOLUTIONS QUALITATIVES DE LA PUISSANCE.

Avec J. Gottmann (*mégalopolis*), F. Braudel (*morceau de la planète, superville*), P. Hall (*part disproportionnée des affaires du monde*), S. Sassen (*ville globale*), etc. les liens entre géographie, économie et puissance sont affirmés. Notamment par les variétés des expressions de la puissance économique matérialisées par les fonctions supérieures de commandement, d'organisation, de services, localisées dans le territoire de la ville, positionnées comme élément déterminant des pouvoirs du et au Monde (première partie). Economie-puissance et territoire-ville forment les deux couples de base, ou les deux propositions, de celle de l'existence-reconnaissance constitutive de l'Etat. Avec les espaces économiques étendus, les dynamiques spatiales, économiques, politiques : se polarisent sur des dimensions hors échelle courante ; s'articulent souvent sur les notions de ville [Mondiale. Monde. Globale]. La dynamique territoriale du couple politique-économie se déploie vers une forme hybride, infranationale, supra ville-monde ou globale, constituée d'une articulation de territoires, s'exprimant par différentes configurations spatiales (J-P. Rodrigue, 2015, 2017 ; I. Georg, T. Blaschke et H. Taubenböck, 2016).

Cette dynamique faisant apparaître une nouvelle perception de l'occupation de l'espace fait émerger une échelle d'appréhension de sa structuration. Elle modifie l'appréciation du couple existence-reconnaissance d'un Etat, élargit le concept (complexe, instable, glissant, polysémique, variable) de puissance dont les expressions des évolutions (*soft power*, *smart power*) représentent un véritable défi (comparativement à son sens premier) pour l'acteur politique France souhaitant affirmer son rôle d'acteur politique premier sur les échelles européenne et mondiale. Cette dynamique présuppose l'acceptation d'un rôle géostratégique grandissant de ces grands ensembles par leur présence dans les limites d'un Etat, accentuant l'existence-reconnaissance de sa présence au Monde. Elle présuppose également que l'acteur Etat puisse dans cet espace s'exprimer, ou y agir pour renforcer une reconnaissance bénéfique, utile à la société, à l'ensemble des acteurs (politique, économique, culturel, etc.) Ensemble d'interrelations entre géographie (espace, territoire), politique (puissance), économie (interdépendances), formalisées par les penseurs précités des sciences humaines et sociales, de l'espace et des territoires, par des géographes, depuis quelques temps déjà, s'accroissant par le phénomène de l'intensité des polarisations territoriales et spatiales. Leurs analyses accentuent la présence du concept de puissance dont il est difficile pour appréhender PSN d'en faire l'économie. Bénéficiant d'une littérature abondante, les multiples définitions se rejoignent sur le tronc commun, synthétisé par B. Nivet (2013), des déclinaisons des capacités d'action des « *acteurs internationaux, en général des États* » par la mobilisation de critères classiques (démographie, économie, force militaire, etc.) et récents comme « *la langue, la culture, la*

faculté à apparaître comme un modèle, etc. Ces derniers critères attestent d'une redéfinition de ce qu'est la puissance, ... »

Les critères récents d'appréhension du contenu du concept font entrer le critère de « *la faculté à apparaître comme un modèle*¹¹⁶ » dans la perception de la puissance. L'importance de la capacité à proposer des références inspirantes (politique, économique, sociale) peut être illustrée par le développement des recueils de bonnes pratiques, par celui des approches comparatives, par le besoin dans un temps de recomposition d'équilibres de recherche d'éléments de stabilité notamment pour toute question à énoncé déterritorialisé. Les questions de structuration de l'espace font partie des enjeux de ce siècle, sont déterritorialisées dans leur énoncé.

L'entrée du critère de structuration spatiale (capacité à faire émerger une référence inspirante) dans l'appréhension de la puissance est illustrée : par le succès de la notion de méga-région et des notions dérivées (I. Georg, T. Blaschke et H. Taubenböck, 2016) ; par la résonnance mondiale des travaux de la RPA ; ainsi que par la notoriété de R. Florida. Cette approche établissant un lien étroit entre une question déterritorialisée dans son énoncé (comment organiser l'espace) et la proposition d'une réponse acceptée mondialement comme un modèle d'organisation spatiale (méga-région), est à appréhender dans les évolutions du contenu du concept de puissance vers le *soft power* (J. Nye. 1990) puis dernièrement vers l'articulation qualitative du *hard power* vers le *soft power* puis récemment vers le *smart power*. En rapprochant modèle/influence (*soft power*) de structuration spatiale/puissance, la méga-région apparaît reliée à structuration spatiale comme influence (*soft power*) l'est à puissance. En cela la référence à ce type de *modèle* d'organisation de l'espace devient élément d'une géopolitique appliquée au couple économie/puissance donc au *compartiment* dans lequel elle s'exprime, au couple espace/territoire issu de la construction du grand ensemble économique et de vie PSN.

Les critères classiques constitutifs de capacité : démographie ; ressources naturelles et économie (stratégie industrielle incluse) ; territoire et forces militaires ; s'enrichissent d'apports sensibles. Notamment ceux de l'influence des systèmes de valeurs ; de la culture ; de la qualité de vie ; de l'éducation ; ou encore de la solidité du modèle social. Ensemble de critères regroupés dans celui émergent de « *puissance civile dans le contexte européen* », ou encore de « *soft power dans le contexte des Etats-Unis* » comme le rappelle B. Nivet poursuivant par la capacité opératoire de l'influence. J. Nye rappelant selon son approche (J. Nye-F. Martel 2010, 2013) que « *Le "soft power" est aussi vieux que l'Histoire humaine.* » que sa vocation « *est simplement une capacité à attirer.* » Les technologies de l'information et des

¹¹⁶ Appréhendé comme caractéristique d'une société et non pas de modèle dans l'acception courante de duplicable. Les utilisations du terme modèle dans les références de géopolitique citées renvoient aux évolutions du concept de puissance précisées précédemment.

télécommunications ne représentant « *pas de nouveauté de phénomène, seulement une nouveauté de moyens. Internet signifie tout simplement que nous utilisons et façonnons le “soft power” d’une façon différente, qui sépare les années 1990 du XXI^e siècle.* » Ces technologies, Internet, intensifient les liens, les renforcent, à un rythme accéléré : « *qui vient renforcer les interdépendances.* »

Bien que « puissance », non référencée par J. Lévy et M. Lussault (2013), ne fasse pas partie du vocabulaire de la géographie (S. Rosière, hypergéog., Art. 391), relier la forme de l’espace économique étendu, Paris-Seine-Normandie, avec puissance, c’est établir un lien entre géographie et les évolutions qualitatives récentes d’un concept classique des sciences politiques étroitement lié avec espace et territoire. Cette approche retrouve la pensée de J. Gottmann (1952) établissant un lien symbiotique « *entre la politique des Etats et la géographie des espaces* » qu’ils occupent. Cette logique d’appréhension du développement de la Vallée, resitue son enjeu réel (*enjeu d’intérêt national*) celui du positionnement de l’hexagone dans les polarisations spatiales européennes et mondiales à l’œuvre.

4.2.2 -LES ESPACES ECONOMIQUES ETENDUS OU LA SPATIALISATION DU POUVOIR D’INFLUENCES.

L’hypothèse sous-jacente attribue aux **EEE** la capacité à renforcer l’existence-reconnaissance Géo [Politique. Economique] d’un Etat. Un croisement entre le classement GaWC des grandes villes mondiales et celui de leur appartenance à la quarantaine ou cinquantaine d’ensembles identifiés est proposé dans les annexes A2 et A3. Un lien est établi entre les villes des classements supérieurs et les grands ensembles. D’un strict point de vue scientifique, cette approche, serait à étendre à d’autres classements analytiques réguliers pour prendre en compte leur diversité ainsi que leurs orientations dans lesquelles les critères classiques de l’économie et ceux relevant de l’influence (*soft power*), souvent croisés (annexe A2), prennent une place chaque jour grandissante. Ces grands ensembles articulent lieux de pouvoirs et pôles économiques, s’organisent autour de ville [Monde. Globale]. Les formes multiscalaires des expressions des polarisations entrent ainsi dans le concept de puissance dont le contenu s’élargit sous l’influence de l’élargissement de l’échelle.

Avec les grands ensembles économiques mondiaux, au sein desquels l’acteur politique Etat trouve un terrain à son expression, le concept de puissance est directement porté sur tout ou partie de son territoire. Portage visible par les villes, les portes mondiales des flux, les différents classements. Un lien se construit entre les formes de la polarisation spatiale, de l’occupation de l’espace et le champ d’application de ce concept. Il enrichit le champ courant des positionnements interétatiques (affaires étrangères, relations internationales, diplomatie) de celui polarisé sur différentes expressions territoriales à rayonnement mondial (Ville [Monde. Globale]), et, de celui spatialisé par une forme de rang mondial (espace économique étendu, pôle européen, Grande Région, Paris-Seine-Normandie). Le déploiement de l’échelle des

mouvements et le lien avec l'appréhension Géo [Politique. Economique] par l'acteur Etat de ce déploiement est synthétisé par la figure 54.

Les enjeux des dynamiques des mouvements sont identifiés, portés concrètement par la visibilité de l'attractivité de la ville (territoire) et de l'espace économique étendu (articulation des coopérations). Le positionnement des sociétés, des territoires et de leurs acteurs, dans une période de généralisation de la rudesse de la compétition, de grande sévérité de concurrences et de développement des forces d'attraction, est également à apprécier selon cette approche, selon sa présence sur un territoire national.

FIGURE 54-TABLEAU. POLARISATION SPATIALE DE LA PUISSANCE ET MOUVEMENTS DE LA POLARISATION.

APPROCHE SELON LA-LES :	MOUVEMENT DE LA POLARISATION		
► GEOGRAPHIE	► TERRITORIALE	● Ville [Mondiale. Monde. Globale]	● Exprime le lien entre intensité de l'urbanisation ET présence territoriale de l'économie mondiale.
	► SPATIALE	● Territoires articulés (base coopérative)	● Exprime le lien entre intensité de la spatialisation ET espace économique de rang mondial. ● Mondialement, en cours de généralisation, à partir de ville ET d'articulation de coopérations avancées interterritoriales.
► RELATIONS INTERNATIONALES (Puissance)	► RELATIONS INTERETATIQUES	● Hiérarchies mondiales des villes.	● Classements (Territoriaux [pays, villes] ; Spatiaux [espace économique]).
		● Positionnement mondial relatif des espaces économiques étendus.	● Champ d'exercice d'influences (applications du concept de soft power.)
Jean-Yves Péroudou			

L'émergence de la présence des espaces économiques étendus, dans l'appréciation du couple existence-reconnaissance d'un Etat, posée comme élément de sa puissance, représente une forme de spatialisation (S. Rosière, hypergéo. Art. 391) de la puissance articulée sur les centres et les périphéries constitutives de l'ensemble. Ces grands ensembles, analysés par R. Florida sur une base Géo [Politique. Economique] comme de nouvelles unités concurrentielles sur l'échelle du Monde, portent *de facto* une dimension élément territorial constitutive de la puissance enrichissant les liens classiques entre Etat et territoire.

La qualification de *soft power* attribuée à la « *spatialisation élément de puissance* » interroge le contenu de ce dernier concept. P. Gauchon et J-M. Huissoud (2014) à partir des analyses de J. Nye (1992) proposent une définition extensive du *hard power* : « *synonyme de contrainte et suit un gradient qui mène du commerce – le pouvoir d'acheter – jusqu'à la guerre en passant par les pressions politiques ou encore le pouvoir de commandement.* » Observant l'installation de très longue date d'une synonymie entre puissance et *hard power*, ils appréhendent le *soft power* par sa dimension influence en ce sens qu'il « *consiste à obtenir des autres qu'ils veuillent la même chose que vous* », tout en restant dans une directe filiation (faire

plier) avec le *hard power* pour tout Etat «*capable de légitimer son pouvoir aux yeux des autres, il rencontrera moins de résistance pour les faire plier à ses vœux. »*

F. Encel (2017) propose une définition plus explicite : « *Il s'agit de puissance – en fait d'influence – via la culture, les médias, la diplomatie, voire le sport.* » Définition suivie d'illustrations internationales de la diversité des expressions. Les méga-régions expriment la présentation (et le rayonnement) au Monde d'une sorte de référence d'occupation de l'espace et des territoires basée sur l'acceptation d'une concentration spatiale des éléments (économique, culturel) de pouvoirs. Leurs éléments de définition ; l'acceptation mondiale de cette notion ; son utilisation en 2017 par la National Association of Counties (NACo) ; la référence à une notion voisine portée par la Grande Région, incitent à établir un lien entre *soft power* et l'échelle émergente des espaces économiques étendus. Ce lien reflète la dimension modèle de la spatialisation de la puissance portée par la structuration spatiale d'espaces économiques étendus quelle que soient les formes prises et leurs concrètes traductions. Que ce soit celle de l'institutionnalisation de coopérations avancées interterritoriales et transnationales avec la Grande Région ; ou celle d'une ingénierie du mouvement au service du développement économique et des connexions inter-cités avec les corridors de fret, avec ceux urbains ; ou encore celle de la période 2009/2012 initialisant une dynamique conciliant les deux approches précédentes (gouvernance, *Seine Gateway*). L'appréhension du Monde, celle de la diversité des occupations de l'espace dans une échelle en émergence par la géopolitique font entrer le concept de puissance et ses évolutions ; celle par la géographie oriente vers une spatialisation de la puissance et son positionnement dans la déclinaison *soft power* (figure 55).

FIGURE 55-TABLEAU. ORGANISER LA STRUCTURATION SPATIALE : UNE MANIFESTATION D'EXISTENCE-RECONNAISSANCE RELEVANT DE L'INFLUENCE (*SOFT POWER*).

APPRECIATION PAR LE CONCEPT DE : PUISSANCE	DECLINAISON : HARD POWER	DECLINAISON : SOFT POWER
■ Expression par : LA COERCITION . LA CONTRAINTE FORTE . DESTRUCTION .		
	■ Guerre. ■ Guerre commerciale.	
■ Expression par : L' INFLUENCE .		
• du MODELE de SOCIETE .		■ Caractéristiques de société. (<i>référence voire modèle</i>). ■ Social. Economie. Culture. Education. Recherche. Médias. Sports. Environnement. Etc.
• De la STRUCTURATION SPACIALE . (<i>articulation de territoires. Gouvernance. Ingénierie du mouvement. Architecture spatiale. Etc.</i>)		■ Méga-régions . ■ Pôles économiques européens . ■ Espaces économiques étendus . (<i>La Grande Région. Paris-Seine-Normandie.</i>)
Tableau de Jean-Yves Pérodou		

4.2.3 -PSN OU LE RAYONNEMENT D'UNE POTENTIELLE REFERENCE DE STRUCTURATION SPATIALE.

L'approche de la spatialisation de la puissance concrétisée par les **EEE** appréhendés comme élément constitutif du *soft power* fait référence à « *la faculté à apparaître comme un modèle* » à ce jour obtenu par la notion de méga-région de par la généralisation de son appropriation. Le rayonnement de cette notion est tel que lui sont attachés : RPA, donc les Etats-Unis ; des notions dérivées composites (2016, I. Georg, T. Blaschke, H. Taubenböck : EMR, FUR, GCR, MCR, MUR, etc.) ; directement le nom de la Grande Région. Rayonnement : mot souvent rattaché ou réservé aux différentes manifestations de la culture d'une société, reconnues comme positives, exprimant une caractéristique rayonnante appréciée par l'extérieur. Il est à l'origine d'une attraction pour un savoir-faire transposable (Louvre et Sorbonne d'Abu Dhabi. Pompidou de Metz) ou d'une attractivité lorsque ce savoir-faire s'exprime particulièrement sur un territoire donné. En matière de structuration spatiale l'intensité de la combinaison des polarisations (spatiale, territoriale) fait apparaître un quatrième objet géographique, l'**EEE**, complémentaire aux trois principaux (ville, région, Etat) structurant l'espace habité par une articulation des deux premiers, s'exprimant sur le troisième.

Le savoir-faire associé à sa conceptualisation, à sa traduction en formes visibles (non encore concrètes) est apprécié comme un facteur de rayonnement servant l'attractivité. La visibilité temporelle des grandes orientations stratégiques initialise une culture (temps long, géostratégie, sécurité), véhicule une information, destinée aux acteurs de la Vallée, aux investisseurs, endogènes et exogènes, pour de potentiels positionnements à réserver.

L'analyse de la rapidité du succès de la notion de méga-région permet d'identifier des éléments caractéristiques, significatifs de la rencontre entre des concepts d'appréhension des interrelations mondiales (J. Nye, P. Krugman, S. Sassen, E. Luttwak) de la géopolitique et de la géo-économie, s'exprimant sur un territoire national, et une appréhension d'observations des structurations spatiales mondiales à l'œuvre. Celle d'une conception approfondie positionne un résultat attendu sur l'horizon d'un temps long (un demi-siècle). Celle d'une visibilité étendue, de grande accessibilité, des résultats des travaux de la RPA, obtenant un statut de modèle mondial. Enfin, celle d'une animation périodique, dans des manifestations officielles (www.naco.org), prenant appui sur l'objectif visé, sur ces travaux pour contribuer à leur concrétisation. De ces observations, il est possible d'extraire des enseignements. Tout d'abord, la convergence entre *concept(s)* et *concret* conduit à l'acceptation de ce qui est à ce jour un schéma construit possédant une présence. Deuxièmement, la visibilité du temps long n'est pas appréciée comme un obstacle, est appréhendable par les acteurs internes et externes. Enfin, malgré l'ensemble de normales incertitudes attachées au temps long, des orientations géostratégiques de fond, structurantes, pouvant impacter les comportements des agents économiques sont prises (NACo 2017 pour les infrastructures de transport).

Les expressions concrètes des MR américaines ne seront observables que vers 2050, cependant le rayonnement de la notion de structuration spatiale développée atteint néanmoins le statut de référence mondiale. La généralisation de cette appropriation conceptuelle trouve son expression européenne dans celle de la Grande Région, présentant à ce jour le degré le plus élevé d'avancement de construction sur les échelles européennes et nord-américaines de par l'existence d'une double visibilité, celle numérique (www.granderegion.net), celle physique de la maison de la Grande Région d'Esch-sur-Alzette. Paris-Seine-Normandie pouvant être rapproché de ces deux références de structuration spatiale quand bien même l'avancement de l'une s'apprécie par la visibilité de ses bases conceptuelles et celui de l'autre par deux manifestations concrètes. Ces deux références partageant la plateforme de la visibilité de leur existence-reconnaissance.

4.3-LE POSITIONNEMENT GEOSTRATEGIQUE MONDIAL RECHERCHE POUR PSN LIE AUX INFLUENCES DE LA GEOPOLITIQUE ET DE LA GEOECONOMIE.

4.3.1-LE DEVELOPPEMENT DE LA VALLEE DE LA SEINE ILLUSTRE L'ETROITESSE DU LIEN ENTRE GEOGRAPHIE ET POLITIQUE.

Les explorations documentaires et académiques illustrent et font partager l'appréciation de L. Muscara (2007), en référence à J. Gottmann, concernant l'indissolubilité du lien entre politique et géographie « [il] revendique ainsi le rôle historique des doctrines géographiques comme fondatrices des grands projets politiques. » La profondeur des transformations de la deuxième moitié du XX^e siècle, l'émergence généralisée d'une échelle supérieure, épaississent ce lien, le colorent des dimensions du couple Géo [Politique. Economie] à l'origine de l'idée politique première recherchant la solidification mondiale du Grand Paris par l'ouverture qu'apporte le développement-aménagement de la VDS.

T. de Montbrial, T. Gomart (2017), dans leurs conclusions, se réfèrent à l'approche de « courants profonds de nature géoéconomique et géopolitique », posent l'anticipation comme condition d'appréhension des complexités, y compris celle des flux, à cette échelle. PSN ne peut être inclus dans la catégorie des « problèmes internationaux » mais dans celle des questions en émergence à résonance mondiale. Les logiques de flux sont restreintes à celles des marchandises.

J. Gottmann, les appréciations de L. Muscara, celles des experts des relations internationales, le rapport 2012 du CGVDS, la poursuite des dynamiques premières par la DIDVS, les initiatives et études depuis lors, orientent l'appréhension de la production de PSN vers celle d'une géographie politique et économique d'échelle mondiale.

Les polarisations, spatiale et territoriale, peuvent être à l'origine de potentielles adaptations, politique et organisationnelle. Les adaptations présupposent l'acceptation du mouvement se manifestant par un traitement selon les caractéristiques politiques,

d'organisation administrative, économiques, culturelles, géographiques, du *compartiment* au sein duquel l'*EEE* à construire trouve à s'exprimer. Elles orientent vers un Monde architecturé sur un réseau d'ensembles hétérogènes (forme, taille : population ; PIB). Un Monde relié par les éléments structurels des réseaux (physiques, numériques) donnant sens à la métaphore des réseaux neuronaux, à l'Archipel Mégapolitain Mondial (AMM) d'O. Dollfus (1996) malgré la notoriété numérique confidentielle (annexe A7) de ce concept de structuration spatiale mondiale.

Avec structuration, architecture, réseaux, le dessin des mouvements mondiaux d'occupation des espaces et territoires ébauche un Monde de mondes. Ils trouvent très majoritairement leur existence à l'intérieur d'un *compartiment* dont ils renforcent l'existence-reconnaissance. La visibilité des mouvements du Monde accentue la présence de leur existence spatiale bien au-delà de celle apportée par une convergence de faisceaux d'indices. L'intensité des incertitudes et risques (géopolitique, géoéconomique, maturité des transitions) ne permet cependant pas de qualifier cette *visibilité* de certaine, mais de l'appréhender comme une orientation durable du mouvement.

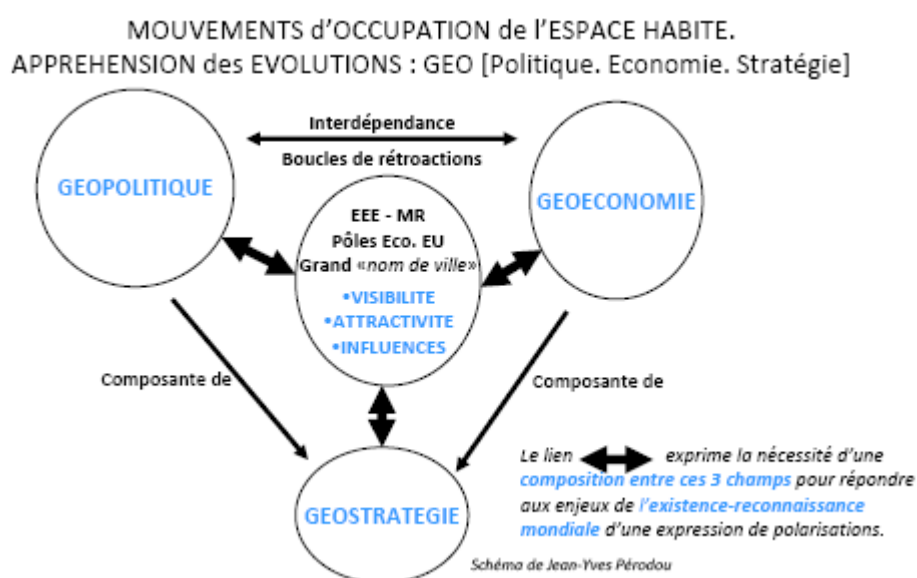
Cette dynamique des deux mouvements complémentaires des polarisations de l'organisation spatiale mondiale, nouvel interface des champs d'influences mondiaux des Etats, renforce le lien entre homme et territoire par la croissance des opportunités associée aux ouvertures du changement d'échelle d'une structuration sur des *EEE*. Le « territoire » (global, ceux le constituant) en sort renforcé comme champ final de l'action (publique, acteurs économiques et socio-économiques, agents). Le mouvement vers les grands ensembles, vers l'*EEE*, interpelle la société et le Politique. Interpellation internationalement appréhendable par les différentes illustrations proposées, notamment par celle européenne de la Grande Région. Pour PSN, cette interpellation prise en considération, reconnue et travaillée dès la période maïeuticienne, est confirmée par la Délégation, puis par l'initiation début 2019 d'une mission de préfiguration.

L'appréhension de PSN par les champs de la géopolitique et de la géoéconomie, renforce l'étroitesse du lien entre géographie et politique, appelé à s'épaissir compte tenu de : l'évolution démographique mondiale ; de la réduction de l'espace humanisable ; d'enjeux globaux à énoncés déterritorialisés et expressions territoriales. Les pressions sur l'espace humanisé et les coopérations interterritoriales comme orientation clé de son organisation accroissent le périmètre de l'art du Politique ; enrichissent l'acception classique de l'aménagement. Espace et territoire, deux objets géographiques dont les liens prennent une nouvelle importance, offrent de nouveaux horizons de recherches tant la prégnance de leur imbrication s'épaissit.

D'une dimension spatiale du relationnel entre Etats la géopolitique, matière évolutive, s'est orientée vers une ingénierie de l'action interétatique (G20, 1999) présentant des liens étroits avec la géo-économie et la géostratégie (figure 56). Cette approche la positionne comme

un champ d'action de la pensée systémique (annexe A6.2 pour l'application à Paris-Seine-Normandie) orienté sur les sociétés de l'espace mondial, et de leurs interrelations. Avec J. Gottmann, le rôle fondamental de la dimension politique dans la façon dont les sociétés occupent espaces et territoires est posé. Son œuvre ouvre des espaces de grande actualité notamment sur l'importance du territoire dans les diverses expressions de la polarisation spatiale (**EEE**, dont PSN) appelées à jouer un rôle majeur dans l'organisation mondiale de l'espace.

FIGURE 56-SCHEMA. REFERENCES D'APPREHENSION DES ESPACES ECONOMIQUES ETENDUS.



4.3.2-PSN, STRUCTURATION SPATIALE : UN CHAMP D'INFLUENCES MONDIALES.

PSN propose, en résonance avec le tempo des mouvements du Monde une forme cernable (caractéristiques : géographiques ; socioéconomiques ; culturelles) de l'un de ces **EEE**. « La portion d'espace de ce composant géographique » (J-J. Bavoux, L. Chapelon, 2014) indique « l'importance de divers phénomènes [polarisations], leur portée [[Géo [Politique. Economique]], leur rayon d'intervention [multiscale] : [... rassemblant] un vaste ensemble d'acteurs économiques [...] associés pour la réalisation de projets communs ». La présentation du corridor Rotterdam ⇔ Venlo par N. Raimbault (2014) illustre concrètement ce lien entre étendue et influence. La production de l'espace PSN valorise et prend appui sur : une ville-monde ; un élément naturel et des territoires, dont l'un par vocation assure son ouverture maritime. Cette forme d'**EEE** développe ses connexions avec les pôles historiques européens de grande proximité géographique.

Parmi les mouvements du XXI^e siècle, ceux à racines anciennes relevant des manières dont l'humanité occupe l'espace rendent compte de la profondeur de leur intensité. L'urbanisation est un mot exprimant l'évolution de mouvements inscrits dans le territoire (polarisation métropolitaine). L'autre mouvement, en généralisation (polarisation spatiale),

repose sur une articulation de territoires pour constituer (ou développer) des grands ensembles économiques est synthétisé par spatialisation (D. Pumain¹¹⁷. Hypergéo. 2004), processus d'organisation de l'espace et de situation dans l'espace, contrepoint d'urbanisation. L'un et l'autre sont des expressions de structuration s'exprimant sur différentes échelles. Ces mouvements en généralisation renforcent le champ d'expression du Politique sur l'espace. L'émergence de ces derniers ensembles représente en effet un champ de l'influence mondiale des Etats, du *compartiment* dans lesquels ils s'expriment, et de leur potentiel d'attractivité. Très souvent en lien étroit avec une ou plusieurs villes [Mondiale. Monde. Globale], ils territorialisent et renforcent les expressions des pouvoirs du Monde, ceux au Monde, politiques, économiques, des connaissances.

Avec PSN, la France, dans le tempo des mouvements, a initialisé une réponse. PSN repose sur une articulation de réseaux de systèmes de territoires et villes ; forme une configuration spatiale à taille humaine, comparativement à d'autres grands ensembles comme ceux du Nord Amérique ou d'Asie. Cette appréciation s'appuie également sur la résolution par PSN de la part sensible du réel socioéconomique, expression synthétisant la prise en compte de l'ensemble des questions concernant les expressions de la société civile, les appréciations de la faisabilité sociale. Ces deux dernières matérialisées par des jeux d'acteurs (autorités politiques, dirigeants économiques, responsables socio-économiques), ainsi que par les accords ou oppositions des populations (état de l'opinion pour des investissements significatifs) sont appréhendées comme des éléments clés de la production d'un *EEE*. S'agissant de PSN, apprécié comme un Tout, une globalité, les acceptabilités politique et économique semblent acquises sur le principe par la somme des initiatives (première partie dont FCPAS-2016 vers SeinePort Union-2018).

Dans un environnement mondial de concurrence de notoriété, de rayonnement, *in fine* d'une attractivité étendant son champ à l'ensemble des activités humaines et caractéristiques des territoires, entre ces ensembles, la recherche du positionnement mondial de PSN devient une orientation politique majeure pour la France, et, selon l'approche de cette thèse pour l'Union. Orientation accentuant, sous l'effet de l'échelle, le lien entre géographie et politique synthétisé en s'inspirant de J. Gottmann par la proposition suivante : « *l'organisation de l'espace géographique humanisé est la Politique du Monde* » ; ou, autre formulation de même sens : « *la Politique du Monde est lisible dans l'organisation de l'espace géographique humanisé* ». Cette utilisation de Monde comparativement à celle d'Etat de J. Gottmann étant motivée par : la généralisation des mouvements de concentration, par l'intensité de l'urbanisation, de la spatialisation ; par les positionnements mondiaux, géopolitique et géoéconomique que ces ensembles génèrent.

¹¹⁷ Utilisant le conditionnel pour la vocation de l'analyse spatiale.

L'approche globale traductrice de la complémentarité des analyses de la Géo [Politique. Economique] est mobilisée pour poser l'horizon des grands ensembles, pour appréhender leur positionnement sur différentes échelles (nationale, régionale, mondiale). En terme théorique, J. Lévy (2011) situe cette approche dans le cadre d'une démarche systémique permettant de *« prendre l'espace au sérieux »* : *« En peu de mots, cette démarche [“géographie nouvelle”] est systémique parce que dialogique, réaliste parce que constructiviste, et ce faisant elle peut, vraiment, prendre l'espace au sérieux. »* L'intensité des variations d'échelles souvent imbriquées, traduite par la terminologie, mobilise des approches analytiques également imbriquées comme synthétisées dans le tableau A4.3/1. Dans cette approche la systémique est considérée comme la démarche scientifique adaptée à l'échelle de PSN notamment pour ce qui concerne le lien entre les flux de marchandises et les facilités numériques utilisées pour leur gestion (troisième partie)

[Espace-Territoires-Interrelations] et [Géostratégie-Géopolitique-Géoéconomie] sont à considérer, à rapprocher pour une appréhension de la nouvelle unité géographique portée par ces ensembles économiques, concrètement construits par une organisation de territoires en interrelations (proximité, régionale, lointaine). Confronté à la faiblesse du vocabulaire pour rendre compte en un ou peu de mots des complexités du temps ces deux ensembles de trois mots peuvent être synthétisés par l'expression géo-système dans le prolongement de la conclusion de l'article de G. Dussouy (2002) : *« Aussi, afin d'éviter l'inflation dudit préfixe [géo], il serait préférable d'admettre, une fois pour toutes, que la géopolitique est systémique et, par conséquent, qu'elle englobe tous les champs concernés et interactifs. »*

L'appréhension d'un positionnement de cet ordre est essentiellement abordé à ce jour : par différents classements mondiaux de villes ; par les travaux de J-P. Rodrigue, à l'origine de la conception de modèles explicitant la genèse et les formes des grands ensembles littoraux, identifiant et observant une quarantaine ou une cinquantaine d'ensembles mondiaux. La visibilité et la diffusion de ses travaux, leur utilisation comme cadre de référence par le monde académique (L. Dablanc, Frémont Antoine, 2015), incitent à prendre au sérieux espace et territoires, à prendre au sérieux Paris-Seine-Normandie, forme concrète d'un positionnement Géo [Politique. Economique] dans les espaces économiques étendus mondiaux. Il est fort probable qu'ils fassent demain l'objet d'analyses et des mêmes classements que ceux des villes, à l'instar du classement du corridor du Saint Laurent au Canada apprécié comme le *« 4^e espace économique en Amérique du Nord »* (La Vallée de la Seine XXL, 2017). PSN positionné dans son *compartiment*, inscrit dans l'Europe, apparaît comme une réponse à la ligne mondiale d'une force en action.

4.3.3- PORTEE ET UTILITE DE L'APPROCHE GEO [POLITIQUE. ECONOMIQUE] POUR PARIS-SEINE-NORMANDIE.

La capacité de l'approche Géo [Politique. Economique] à produire un effet, une valeur, est entendue hors lien automatique (A. Silem et al., 2018) entre l'appréhension de la

structuration de la Vallée comme la manifestation de la spatialisation du pouvoir d'influences de la ville-monde ; et la contribution de cette production spatiale à l'amélioration du positionnement mondial de la ville-monde.

Cette absence de lien d'automatisme ne supprime pas pour autant celui observable entre l'acceptation mondiale de concepts et notions de la géographie et des sciences sociales (figure 52) et la notoriété de leurs auteurs et de leur nationalité ; s'illustre par l'acceptation et les pratiques de la structure fondamentale du corridor (troisième partie) comme instrument de développement économique (J-P. Rodrigue, 2017), par la rapidité d'acceptation et de diffusion de la notion de méga-région (annexe A7.1) pour organiser les territoires dans les enjeux du XXI^e siècle.

L'attrait ancestral de l'homme pour la ville, les évolutions démographiques, se posant à tous avec des intensités variables ; font entrer les questions d'organisation et de structuration de l'espace positionnée dans les enjeux globaux, dans les préoccupations universelles ; représentent en quelque sorte l'influence d'une problématique commune sur l'aménagement du territoire devant équilibrer, pour ces projets d'envergure, la durabilité du développement et des expressions locales de Géo [Politique. Economique].

L'approche Géo [Politique. Economique] met l'accent sur les dimensions politiques, économiques, socioéconomiques de la production spatiale appréciées de grande complexité complémentairement à celles financières et techniques répondant prioritairement à la logique de la disponibilité des capacités nécessaires à l'action.

Sans être détentrice d'un effet de démonstration au sens économique (A. Silem et al., 2018), l'approche Géo [Politique. Economique] de la production de Paris-Seine-Normandie peut cependant déclencher un effet tunnel « *dans un contexte d'incertitude, l'observation du sort d'autrui qui comporte un contenu informationnel si important qu'il domine l'effet de privation relative et d'envie* », au sens économique (A. Silem et al., 2018), et permettre à la Vallée de la Seine de tenir un rôle d'influences, voire d'influenceur, venant renforcer celles de la ville-monde, solidifiant ainsi sa place mondiale.

En ce sens les processus de la conception du développement de la VDS (CGDVS, 2012), ceux des pratiques (type de gouvernance, coopérations interterritoriales) de sa mise en œuvre (DIDVS : 2013 à 2019 ; Regards croisés, Les actes, 2019), accompagnées d'initiatives d'acteurs politiques, professionnels et socioprofessionnels, sont *a minima* appelés à retenir l'attention de pays face à ce type de problématique, perméables ou réceptifs à la démarche engagée depuis plus de dix ans ; et , plus probablement être à l'origine d'intérêts multiples (politique, économique, société, intellectuel.)

L'envergure du projet, appréciée par ses déclinaisons du multi (acteurs, territoires, organisations, découpages administratifs, etc.) accentue la dimension politique de la production, porte en cela une capacité d'attraction.

CONCLUSION. PARIS-SEINE-NORMANDIE : LA SPATIALISATION DES INFLUENCES D'UNE CONSTRUCTION INTERTERRITORIALE.

L'approche de la Géo [Politique. Economique], essentiellement par la littérature, montre l'étroitesse du lien entre géographie (structuration de la Vallée, production de Paris-Seine-Normandie) et politique (existence au Monde), accentuée par les apports de sciences sociales analysant sur l'échelle mondiale ces structururations et l'élargissement des espaces économiques et de vie.

Le raisonnement développé est basé sur l'hypothèse que les structururations spatiales initialisant l'émergence d'espaces économiques étendus, s'exprimant majoritairement sur un territoire national, concentrant des pouvoirs politiques et économiques de rang mondial, est une forme de spatialisation, des évolutions qualitatives de la puissance, projetée dans les horizons des structururations.

La complexité de ces dynamiques de structuration spatiale, d'échelle inhabituelle, devant composer/conjuguer la diversité des expressions du « multi » installées dans des équilibres imparfaits mais connus, permettent à PSN d'acquérir une valeur de référence voire de modèle inspirant.

La notion de modèle, caractéristique d'une société, faisant partie des critères d'appréciation de la puissance, est ainsi un instrument d'affirmation d'existence, est détentrice de potentiels d'influences, d'attractions, *in fine* d'attractivités.

La dimension Géo [Politique. Economique] de Paris-Seine-Normandie, correspondant à la durée du processus de production de temps long de structuration et d'organisation de la Vallée, est essentiellement orientée à ce jour vers les forces et parties prenantes de l'ensemble à fabriquer, avec un positionnement récent en direction des instances de l'Union.

Ce chapitre construit sur les apports académiques concernant l'appréhension des structururations des grands ensembles économiques et de vie fait dépendre le dessein politique de la Vallée tant des moyens et ressources affectés à son développement que de celui de l'appréhension du positionnement mondial de Paris-Seine-Normandie, traversant les mandats présidentiels (annexe A1.3/4), apprécié comme un instrument des influences mondiales de la ville-monde et de son *compartiment*.

L'appréhension Géo [Politique. Economique] de la portée et de l'utilité de la fabrique de Paris-Seine-Normandie, regroupée par la figure 57 articule le potentiel effet de modèle (sens générique et non pas de reproduction à l'identique) de la structuration de la Vallée autour d'un

effet géographique et d'un effet d'existence-reconnaissance. La notoriété et le rayonnement en découlant représentent en quelque sorte la dimension utilitariste de l'influence, composante de l'action d'attraction.

FIGURE 57-TABLEAU. PORTEE ET UTILITE DE LA GEO [POLITIQUE-ECONOMIQUE] POUR LA VALLEE DE LA SEINE.

CAPACITE (production : d'effet, de valeur)	RELEVÉ DU CHAMP	UTILITE (de l'effet, de la valeur)
► EFFET GEOGRAPHIQUE (formation d'une configuration spatiale)	Connaissance	■ Valorisation des acteurs de la connaissance, de ses applications • Académique ; agences d'urbanisme de la Vallée • Acteurs : économiques spécialisés, socioéconomiques. • Développement des coopérations interterritoriales : caractéristique d'une société.
► EFFET DE MODELE (associé à la structuration spatiale)	Aménagement	■ Capacité de référence, de modèle, d'une démarche raisonnée. • « Au premier rang de ces pratiques sociales et institutionnelles figure l'aménagement, conçu ici comme une action visant à transformer un objet ou un système d'objets et les relations qu'il entretient avec son environnement. » (1) ■ Véhicule une image d'expertises sur une question mondiale. • Ville-monde • Système portuaire • Structuration/corridor • Activités (développement durable, industrie, logistique, agriculture, tourisme, R&D-innovation) • Nature (environnement).
► EFFET D'EXISTENCE-RECONNAISSANCE (associé à modèle)	Géopolitique (influences)	■ Solidification du Grand Paris • Valorisation du triptyque : modèle/reconnaissance-existence/rayonnement.
		■ Rayonnement international • Question mondiale (projet d'envergure ; acteurs multiples ; forte dimension socio-éco ; temps long.) • Conception et mise en œuvre. • Développement des coopérations interterritoriales (caractéristique d'une société.) • Valorisation de : savoir, savoir-faire.
	Géoéconomie (influences)	■ Import-export de connaissances • Conception, organisation, services et produits ■ Attractivité • Hommes, activités, capitaux • Fonction « hospitalité ». (2)
(1) Debarbieux B., Fourny M-C., (2004).		
(2) Estèbe, 2010, in « Le pouvoir des territoires », 2è édité.		
Jean-Yves Péroudou		

CHAPITRE V-DES PERTINENCES DE LA CONSTRUCTION DE PARIS-SEINE-NORMANDIE A LA RECONNAISSANCE DE CETTE STRUCTURATION SPATIALE SUR L'ECHELLE EUROPEENNE.

PRESENTATION DU CHAPITRE V ET LOGIQUE DU RAISONNEMENT.

La généralisation des deux mouvements de polarisation (spatiale, territoriale) fait apparaître les espaces économiques étendus, grands ensembles, visibles et nommés (J-P. Rodrigue, 2015, 2017 ; figure 58 ; annexe A3.2/3), de formes et tailles diverses. Sans existence formelle, à l'exception de la Grande Région possédant la personnalité juridique du GECT, quelques uns (*Greater Bay*, Grande Région, *Bay Area*) sont cependant actifs sur l'échelle mondiale. Les centaines évolutions de l'Europe ont permis à nombre d'entre eux d'y éclore, de se développer, d'être acteurs du Monde, sans pour autant bénéficier d'une identification relativement précise comparativement à ceux issus des mouvements récents observés. L'Union et ses membres orientent leurs actions vers le développement de dispositifs de coopérations transterritoriales transfrontalières et d'infrastructures (réseaux transeuropéens) des mouvements pour solidifier la construction politique, développer les connexions entre ses façades maritimes du nord et du sud. Ils contribuent ainsi au développement économique des territoires, à ceux de ses marges ainsi qu'à ceux des nouveaux entrants. Le rapprochement entre les mouvements du Monde et la situation de l'Europe dans ces mouvements, la place de Paris-Seine-Normandie sur ces deux échelles, conduit le raisonnement démonstratif de ce chapitre. Quatre propositions enchaînées conduisent le raisonnement. L'appartenance au même ensemble Géo [Politique. Economique] mondial en cours de construction (l'Union). Le partage des mêmes enjeux (C. Grasland, 2018). La troisième est le même lien de dépendance de ces deux constructions (Union, PSN) avec la constance/continuité d'autorités politiques de plus haut niveau. Enfin, la concrétisation de seconde (PSN) est partiellement sous la dépendance d'un accueil positif de la première (Union). A partir de l'identification de deux (parmi celles possibles) sous-questions de recherche, ce chapitre vise à montrer que les pertinences, la fécondité des dynamiques de la construction de PSN, face à l'impératif de l'intérêt européen commun, possèdent une capacité d'influences, bénéficient d'un contexte apprécié (fin 2019) comme favorable. Le raisonnement articule ces deux sous-questions.

La première concerne la reconnaissance mondiale de l'identification des pôles économiques européens. Question d'importance : la visibilité d'un Tout (Union européenne) reposant sur celle de ses éléments constitutifs (cœurs économiques dont PSN), ne peut être écartée pour l'Europe et la France au nom du polycentrisme territorial, sur lequel ces grands ensembles économiques et de vie sont construits. Cette notion n'influençant de plus en rien la reconnaissance mondiale de fait de ces ensembles, interroge « l'aménagement du

territoire »¹¹⁸ européen dans lequel les pertinences de PSN sont positionnées (section 5.1) et pour lequel le « modèle PSN » présente un apport dépassant le cadre national dans lequel il se développe. Cette section s'attache à montrer, à partir d'une représentation des principales méga-régions européennes (figure 58), de réflexions académiques et d'experts faisant apparaître un besoin de planification stratégique (« *Le plan est un facilitateur* », entretien), que les mouvements mondiaux de structuration spatiale de projets significatifs, étendent l'interterritorialité appliquée par l'Union aux actions d'aménagement transfrontalières vers celles nationales ; incitent à rechercher la reconnaissance européenne du projet global PSN en l'absence d'instrument d'intervention dédié.

La seconde est liée à l'influence mondiale de ces grands ensembles dont la recherche de positionnement de la Grande Région et de Paris-Seine-Normandie est appréhendée comme des illustrations stratégiques à composante Géo [Politique. Economique]. Ces deux exemples complètent en fait l'architecture des centres européens historiques tels qu'identifiés depuis plus de dix ans par les géographes (première partie, annexes A3.2), rappelés par l'étude 2017 des agences d'urbanisme de la Vallée, contribuent à la solidification de l'ensemble européen. Question d'importance, elle exprime pour l'Union et pour ses membres la traduction européenne des mouvements de structuration et la place mondiale de ces ensembles. A partir de ces deux exemples présentant des similitudes et malgré « *l'échelle géographique [est] plus ramassée* » de la Grande Région (entretien), la section 5.2 analyse les caractéristiques des processus de la conception de PSN (politique, approche globale, acceptabilité) ; celles de la structuration de la Vallée en cours depuis 10 ans (gouvernance, coopérations [appropriations, réalisations], expériences accumulées) ; comme constituant les bases d'un modèle de développement-aménagement interterritorial national pour des projets d'envergure. Rapprochées des potentiels, nationaux et européens, d'espaces économiques étendus, elles représentent les apports significatifs Géo [Politique. Economique] de PSN sur les deux échelles.

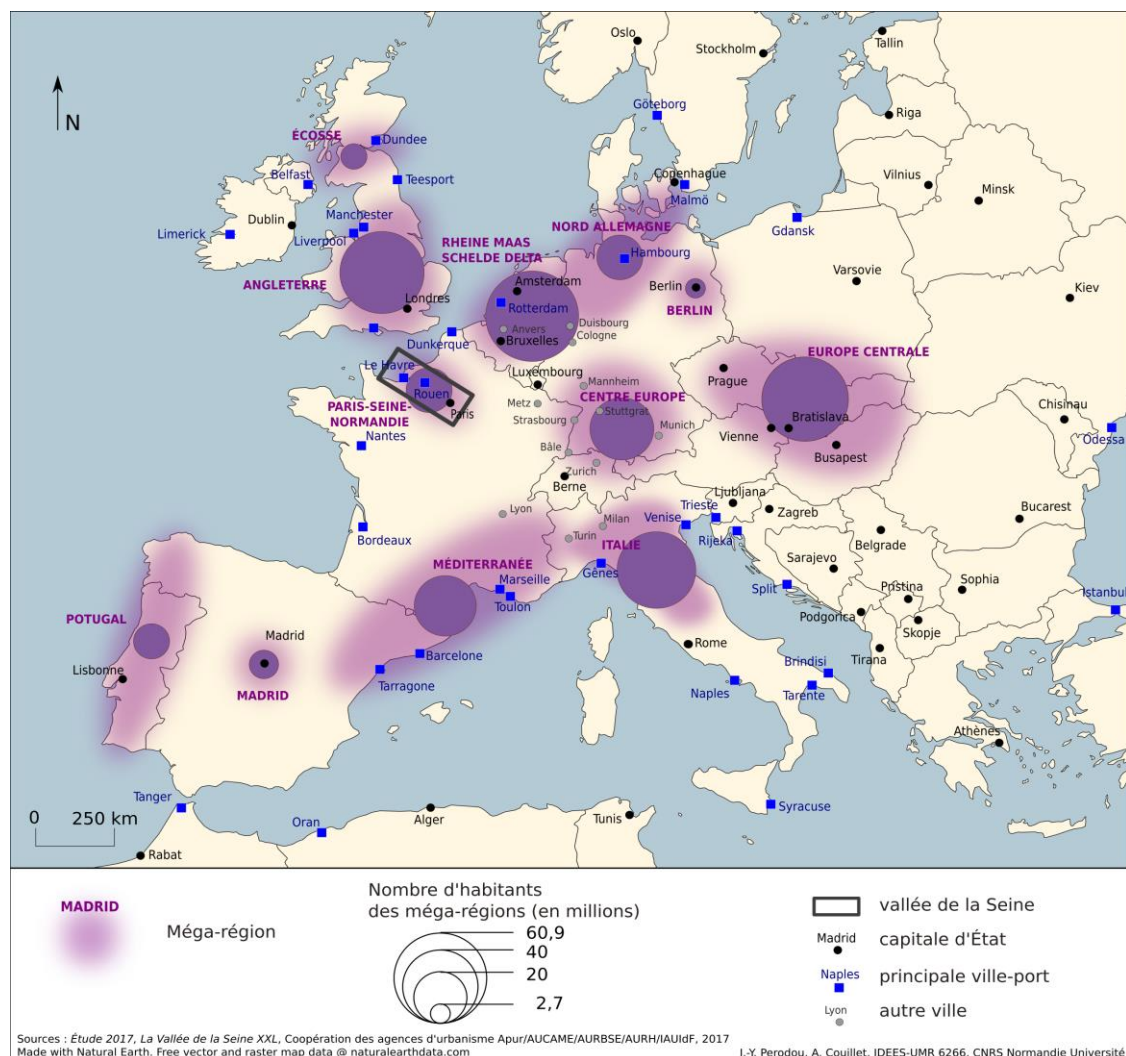
Ces deux angles analytiques (reconnaissance européenne, référence voire modèle) sont appréhendables, comme une manifestation Géo [Politique. Economique. Stratégie] de la spatialisation du *soft power* européen ainsi que celle de la capacité d'influences (sur les deux échelles) de la production interterritoriale d'échelle nationale (comparativement à celle transfrontalière) de Paris-Seine-Normandie. La section 5.3 montre qu'à fin 2019, à partir de l'analyse de la Banque de France, le contexte européen de préparation du Cadre Financier Pluriannuel (CFP) 2021/2027 présente une configuration appréciée comme favorable pour une réceptivité du projet global de PSN devant également faire face à l'obligation de respecter le critère de l'intérêt européen commun.

¹¹⁸ Désigne les actions de l'Union à impacts sur l'aménagement du territoire, de ses membres, entendu dans l'acception française.

5.1-PSN, « MEGA-REGION » ET LA POLITIQUE EUROPEENNE DE STRUCTURATION DU TERRITOIRE DE L'UNION.

J. Lévy (2011), observant les difficultés de l'Union : « *La Construction européenne se poursuit et se consolide, mais devient un thème davantage problématique, moins consensuel* » ; souligne l'importance d'une affirmation de son positionnement géopolitique et de celui de ses territoires. Notamment à partir d'une mise en résonance entre la dynamique du temps et l'échelle des plus petits : « *La mondialisation ne détruit pas les espaces plus petits que le Monde, elle les interpelle, elle leur demande de fournir des raisons d'exister dans un système de lieux interconnectés et interdépendants.* » Pour répondre à l'interpellation, la structuration d'interconnexions territoriales, articulant des interdépendances, est une orientation de réponse. Interrogeant sur la vitesse des transformations : « *D'où l'interrogation sur la course de vitesse qui se joue entre construction européenne et mondialisation.* » J. Lévy, pose clairement l'enjeu de la construction de la visibilité mondiale du *nouveau grand territoire*, d'un *nouveau territoire économique*, de Paris-Seine-Normandie (figure 58).

FIGURE 58-CARTE. PARIS-SEINE-NORMANDIE DANS LES ESPACES ECONOMIQUES ETENDUS EUROPEENS.



5.1.1-PSN : UNE QUESTION INTERROGEANT L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE DE L'UNION.

La Vallée est appréhendable dans les représentations de la photographie satellitaire (figure 27) et dans le treillage de R. Brunet (2002). La représentation ci-dessus (figure 58) s'inspire des « megaregions » présentées par l'IERMB (2016), identifiées dix ans plutôt (annexes A3.2/3). Elle permet visuellement d'apprécier le positionnement européen de PSN ainsi que la pertinence de sa construction se référant à cette échelle. La reconnaissance de l'existence internationale de la Vallée, l'une des méga-régions européennes s'exprimant sur un territoire national, est reliée à celle de son positionnement sur l'échelle européenne. Cette approche interroge le lien entre l'aménagement d'un espace national se positionnant dans les enjeux globaux et les échelles, européenne et mondiale, ainsi que les principes conduisant l'aménagement du territoire de l'Union.

Le développement-aménagement de territoire(s) de l'Union est une matière complexe en elle-même, l'aménagement restant de la compétence des États-membres. L'Union ne disposant pas de cette attribution, a cependant développé pour accompagner son intégration spatiale des politiques (PAC, RTE, environnement, innovation) et outils (fonds structurels et de cohésion), des principes d'action dont celui de la subsidiarité (C. Distler, 2012 ; A Silem et al., 2018 ; C-D Echaudemaison et al., 2019). Selon l'analyse de J-P Lacaze (2009), ce principe¹¹⁹ pourrait représenter une facilitation permettant la réceptivité du projet global (et de ses projets constitutifs) auprès des instances *ad hoc* de l'Union. La mise en oeuvre de ce principe concerne (« bien entendu ») « les questions de l'aménagement des territoires » et représente (« quand il peut être mis en œuvre ») « un levier propice à un développement local dynamique ».

L'importance du rôle de l'Union sur les questions d'aménagement du territoire, est rappelée par L. Herman (2006). Ce rôle est concrètement illustré par E. Evrard (12/2017) qui apprécie l'échelle européenne comme : « essentielle à plusieurs égards. Tout d'abord et de façon plutôt évidente elle apporte un soutien essentiel au titre de son soutien financier [...]. Ensuite, elle est attendue en tant qu'acteur pouvant apporter un soutien institutionnel en mettant en place des structures spécifiques, à l'exemple du GECT » Cette approche oriente vers l'existence de conditions facilitatrices de la concrétisation à cette échelle de coopérations interterritoriales avancées ; vers le « soutien essentiel » financier que l'Europe peut apporter pour structurer un espace/territoires, pour « construire une chance » ; et surtout, vers celui instrumental de « structure spécifique ». En l'espèce, concernant des coopérations interterritoriales transfrontalières E. Evrard fait référence à un outil juridique facilitateur.

¹¹⁹ Traité de Maastricht (07/02/1992), article 3B « La Communauté agit dans les limites des compétences qui lui sont conférées et des objectifs qui lui sont assignés par le présent traité. Dans les domaines qui ne relèvent pas de sa compétence exclusive, la Communauté n'intervient, conformément au principe de subsidiarité, que si et dans la mesure où les objectifs de l'action envisagée ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États-membres et peuvent donc, en raison des dimensions ou des effets de l'action envisagée, être mieux réalisés au niveau communautaire. L'action de la Communauté n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre les objectifs du présent traité. »

L'instrument juridique et l'organisation deviennent ainsi des outils indispensables pour la géographie appliquée, pour l'aménagement d'une structuration spatiale.

L'acception classique de l'aménagement du territoire centré sur celui national, poursuit différentes finalités (désenclavement, solidification de l'unité nationale, cohésion, compétitivité, etc.), s'enrichit au XXI^e siècle de celle d'une organisation territoriale en résonnance avec les mouvements du Monde sans affaiblir son sens premier. Elle le complexifie par la dimension Géo [Politique. Economique] associée à l'entrée en scène de l'échelle, comme souligné dans le rapport 2012 du CGVDS (Prologue) appréciant le développement de vallée de la Seine de « *plus grand défi d'aménagement du territoire* ». Les conséquences de l'échelle orientent vers une différenciation d'actions entre celles ayant comme finalité un développement-aménagement visible sur une échelle supérieure (européenne, mondiale), et celles ayant comme finalité le champ régional. Les premières suggèrent un Etat stratège pensant le développement-aménagement du territoire en intégrant les dimensions Géo [Politique. Economique] européenne et mondiale et les enjeux du XXI^e siècle (transitions multiples).

M. Lussault et S. Thibault (2013) proposent comme définition de l'aménagement : « *l'ensemble des savoirs et des savoir-faire dont la construction et l'application servent à transformer et adapter volontairement des espaces d'échelles (au-delà du bâtiment isolé) et de types variés au bénéfice des sociétés qui les produisent et les occupent.* » Cette approche théorique, ouverte, fait référence : à un « *ensemble de savoirs et de savoir-faire* » dont les manifestations analytiques se sont exprimées dès 2009-2012 ; à l'intentionnel à l'origine de cette période dans les dynamiques de « *transformation et d'adaptation* » ; à la variété des espaces d'échelles de la VDS ; et surtout, à la finalité de la construction « *au bénéfice des sociétés* ». Cette approche rejoint celle proposée par B. Debarbieux et M-C. Fourny (2004) appréhendant l'aménagement, ensemble de « *pratiques sociales et institutionnelles* », « *comme une action visant à transformer un objet ou un système d'objets et les relations qu'il entretient avec son environnement.* » L'approche proposée par Géoconfluences (2012) renvoie quant à elle à la finalité « *d'orienter la répartition des populations* » (schémas d'aménagement de la Basse-Seine : 1965-1969) accompagnée d'applications concrètes pour la réaliser tout en veillant à « *corriger les déséquilibres et orienter les développements spatiaux à partir d'une appréhension d'ensemble et d'un projet global et prospectif.* »

Ces approches, centrées sur le territoire national, sur une géopolitique locale, interrogent la prise en considération par l'Europe d'un projet de *transformation d'un espace* national d'une échelle peu commune. J. Lévy-M. Lussault (2013) s'expriment sur l'échelle nationale. E. Evrard sur celle européenne. PSN est positionné sur les deux. Pour la Grande Région Saar-Lor-Lux l'interterritorial est transfrontalier. Pour Paris-Seine-Normandie il s'exprime par une articulation de coopérations interterritoriales, interrégionales, sur un

territoire national. Dans les deux cas, la géopolitique inhérente à des actions interterritoriales solidifiant les deux échelles de leurs expressions entre en scène. E. Evrard (2017) citant certains experts consultés, apporte une justification à cette recherche exploratoire : *« Il n'est pas réaliste d'envisager une stratégie intégrée sans recourir à des fonds européens, l'apport des régions associées serait insuffisant. »*

Avec la construction politique de l'Europe, les mêmes finalités et processus de solidification par les programmes de cohésion (coopérations transfrontalières, facilités de cadres juridiques, corridors) sont poursuivies sur une autre échelle. Le bras de levier de la construction de l'Union, celui du renforcement des interdépendances territoriales, favorisent les développements économiques locaux. Avec les formes spatiales étendues, avec les polarisations, les actions d'aménagement essentiellement celle des Etats, jusqu'à la fin du XX^e siècle orientées sur les échelles nationale et infranationale (ville et métropole, région), composent au XXI^e siècle avec l'échelle émergente des grands ensembles économiques et de vie, communément appréhendés par le vocable méga-région, recouvrant des situations hétérogènes.

5.1.2-LA STRUCTURATION SPATIALE DE L'EUROPE : ENTRE UN PROCESSUS DE STRUCTURATION DYNAMIQUE ET UNE PLANIFICATION STRATEGIQUE.

Pour P. Doucet (2007), des professionnels : *« affirment sans rire, parfois même avec insistance, que l'Union européenne n'est pas compétente en cette matière [aménagement du territoire]. Il y a là une profonde et fâcheuse méprise. »* Malgré les difficultés pour faire naître et trouver le consensus nécessaire à l'Union pour un positionnement mondial de ses territoires, P. Doucet relève que : *« Le progrès accompli dans l'analyse et la prise de conscience de la dimension internationale du développement territorial est impressionnant. L'interdépendance des régions et l'incidence territoriale des politiques de l'Union ont été sans cesse mieux mises en évidence. »* Cette appréciation est quantifiée par la figure 59 ci-après.

FIGURE 59-ENCADRE. APPRECIATION EN APPROXIMATION RAISONNEE DES ENGAGEMENTS DE L'UNION POUR LE DEVELOPPEMENT DES TERRITOIRES.

• L'engagement économique de l'EU (via ses différents outils) progresse (sources diverses 2018) : – de 17,6% (1986) à 36% (2006) ; – de 35,54% (2013. Dépenses de cohésions pour la croissance et l'emploi – politique régional de 47,2 milliards d'EUR) sur une dépense totale de 132,8 milliards d'EUR. – à 43,56% (2017. 58,6 milliards d'EUR) sur un budget 2017 (à fin 2016) de 134,5 milliards d'EUR. • Points de repère confortés par G. Baudelle (2016) : ► <i>« Elle [la politique régionale] n'a cessé d'être confortée depuis : [...] augmentation spectaculaire des fonds structurels (passés de moins de 5 % en 1975 à 33% du budget de l'Union en 2016) au point de dépasser dès 1988 comme premier poste de dépense la Politique agricole commune, pourtant de compétence exclusive de l'UE. »</i>

Pour accompagner sa construction politique (S. Kahn¹²⁰, 2019), tout en respectant les compétences nationales de l'occupation des sols, l'Union a développé une action originale basée sur la définition de grandes orientations et de règles, laissant à ses membres le soin de les appliquer pour bénéficier des divers fonds d'aide ou de soutien à des politiques sectorielles issus de dispositifs d'intervention. Cette pratique de consensus dans la définition, d'une forme de régulation dans l'application, permet cependant à une échelle peu commune, de construire un territoire européen par l'accomplissement de faits sur son espace.

Son action repose sur : le principe de subsidiarité, l'aménagement restant de compétence des Etats ; l'engagement des États dans les dispositifs tels que les réseaux transeuropéens, les fonds structurels et de cohésion territoriale, l'un des fers de lance des politiques européennes, appréhendé par De Boe Ph., Hanquet Th., Maréchal L. (2010) comme *« un processus quotidien de coopération transfrontalière et, surtout, de structuration d'un espace régional ou national sur un horizon européen. Et in fine, la structuration dynamique d'un territoire européen. »* De façon sectorielle, les actions de l'Union se déclinent (exemples) par la PAC, la politique environnementale, les actions en faveur de la recherche et de l'innovation ; et des documents d'orientation dont le cadre politique du Schéma de Développement de l'Espace Communautaire (SDEC), proposant des orientations générales d'organisation de l'espace.

L'Acte Unique européen (1986), par son article 130A, apporte l'esprit de la dynamique de la construction : *« Afin de promouvoir un développement harmonieux de l'ensemble de la Communauté, celle-ci développe et poursuit son action tendant au renforcement de sa cohésion économique et sociale. En particulier, la Communauté vise à réduire l'écart entre les diverses régions et le retard des régions les moins favorisées. »* Les incitations au développement de coopérations transfrontalières, notamment ceux des espaces particuliers multiculturels des zones frontières éclairent sur la recherche d'un renforcement de cohésion économique et sociale. La Grande Région Saar-Lor-Lux faisant ici figure de leader historique.

La variété des outils européens disponibles, renforçant les coopérations, peut s'illustrer par les GECT (Groupement Européen de Coopération Territoriale) ; les GEIE (Groupement Européen d'Intérêt Economique) ; ou encore les Euro-Régions sous statut de droit public (accords interétatiques) ou de droit privé (fondation, association) ou encore de statut plus informel (rassemblement sur communauté d'intérêts ou de projets). Cartographier les résultats de l'utilisation des outils disponibles de renforcement des coopérations au sein de l'espace européen : pourrait révéler la dynamique de la construction d'un territoire européen ; contribuer à renforcer la visibilité politique mondiale de la construction en cours.

En fin 2011, la France participe à vingt et une Eurorégions identifiées par M. Hanusova. Le cadre politique apporté par le SDEC, après dix ans de gestation (Nantes 1989 ; Potsdam

¹²⁰ 2012, Mécanisme Européen de Stabilité (MES). 2013, Traité sur la Stabilité, la Coordination et la Gouvernance (TSCG). 2014, Têtes de liste transnationales pour le poste de président de la Commission.

1999), fondé sur un diagnostic global, articule des principes directeurs, dont : le développement urbain équilibré et polycentrique pour engager de nouvelles relations entre ville et campagne ; l'équité d'accès aux infrastructures et aux savoirs ; la promotion du développement durable (P. Doucet, 2007.) Les régions, malgré une acception protéiforme du sens, sont au cœur des enjeux d'aménagement pour favoriser le développement économique via par exemple les réseaux transeuropéens. Co-financeur significatif, garant aux côtés de l'Etat, gestionnaire de projets, leur rôle est déterminant dans le développement économique des territoires positionnés sur les échelles nationale, européenne et mondiale, ainsi que dans les aménagements à réaliser pour le soutenir, le renforcer. Avec les élargissements de 2004 et 2007, des tensions sur la répartition des pouvoirs entre les couples : Régions/Etat ; et, Etats/UE, font apparaître les difficultés du « faire tenir ensemble » ; celles des coopérations transfrontalières ; celles portant sur les identités, la diversité des cultures, pratiques et statuts, notamment sur le concept de région apprécié comme de poids faible par les entrants. La modification des habitudes vers le développement de coopérations européennes transversales, peut expliquer le diagnostic d'une faible participation d'acteurs privés (T. Saint-Julien, 2009). Les dirigeants politiques des Lander allemands et autrichiens, ceux des Provinces autonomes espagnoles et italiennes, montrant une meilleure agilité pour bien saisir les opportunités de l'Union (X. Greffe, 2005). Cette appréciation d'une orientation proche de celle relevée par la DG Regio (rapport, 1999/2001) localisant le dynamisme des « *acteurs socioéconomiques* » dans les « *régions les plus développées* », semble confirmée par les travaux (2016/2017) de Science Po Strasbourg (annexe A3.2TER/2).

L'approche globale de Postdam basée sur l'aménagement de l'espace européen par les politiques de développement économique s'oriente vers : convergence, compétitivité, complémentarité, tout en intégrant, par territoire, les enjeux de durabilité et ceux des dimensions culturelles. L'espace européen, cet objet géographique, contemporain, et système politique original, de première importance, dépassant ou sublimant une intégration internationale, souffre cependant de l'absence d'un dessin stratégique, d'un schéma d'ensemble acceptée par ses membres. L'Agenda territorial de l'UE-2020 adopté lors de la réunion ministérielle informelle des ministres chargés de l'aménagement du territoire et du développement territorial, le 19 mai 2011 à Godollő (Hongrie), est un texte politique d'orientations générales articulé sur une Europe inclusive, intelligente, durable, construite dans la diversité des régions. Cette absence de schéma d'ensemble, formalisé, temporalisé, comme principe général d'organisation de l'espace européen, peut être analysée comme un frein au développement de grands ensembles économiques polycentriques à rayonnement mondial.

Avec Postdam, Godollő, avec les difficultés surmontées, celles actuellement traversées, avec le cadre politique du SDEC, avec le principe d'équité d'accès aux infrastructures, l'aménagement de l'espace européen (conséquemment ceux nationaux) serait en attente d'une

affirmation concrète relevant d'une « *approche de planification territoriale stratégique* » (P. Doucet, 2007). Ou encore, il renverrait selon De Boe Ph., Hanquet Th. et Maréchal L. (2010) : « *au-delà des échanges techniques, à l'émergence d'une géopolitique européenne* », malgré le regard critique de F. Santamaria (2009) concernant le rapprochement entre le processus de conception du SDEC et les résultats.

Les corridors RTE-T (troisième partie) illustrent la conjugaison des équilibres de l'action entre une structuration domestique et une planification stratégique à l'échelle de l'Union. Cette illustration valorise les résultats obtenus par la recherche d'un équilibre entre une approche de « *planification territoriale stratégique* » et la responsabilité de niveau national de la compétence de l'occupation des sols. Malgré le caractère hybride des responsabilités formelles des ministres accordant une primauté de décision à l'économie ou aux finances, tenant les « *cordons de la bourse FEDER* » ; malgré les difficultés de la prise de décision, l'Union a trouvé les raisons d'Agir, ensemble. Ses dirigeants politiques, ceux de ses Etats, savent que rien de durable ne sera possible si le champ du développement et de l'aménagement du territoire n'est pas intégré dans celui de ses compétences (De Boe Ph., Hanquet Th., Maréchal L., 2010).

5.1.3-PARIS-SEINE-NORMANDIE, UN PROJET NATIONAL CONSTITUTIF DE L'ORGANISATION DE L'ESPACE EUROPEEN.

PSN est inscrit dans cette conjugaison (développement-aménagement/compétences européennes), en ce sens qu'expression sur un territoire national d'une échelle mondiale émergente, il articule la solidification l'espace de l'Union par celle de l'un de ses membres et l'orientation européenne des corridors s'exprimant sur les deux échelles, celle nationale et celle européenne.

Cette appréciation de changement de contexte comparativement à l'analyse de J-M Offner (1993) est soulignée vingt ans plus tard (J-M Offner et al. , 2014) par F. Beaucire présentant le facteur favorable de l'échelle européenne ouvrant des « *opportunités de développement* » associées au « *changement d'échelle dans la conception des réseaux de transport* ».

L'aménagement du territoire de l'Union, réalisé par une subtile composition entre la définition négociée par les Etats membres d'orientations accompagnées de soutiens financiers ; et, la compétence exclusive des Etats membres sur l'aménagement de leur territoire, dont les projets peuvent être éligibles à ces soutiens, présente pour PSN un intérêt des points de vue de l'architecture spatiale européenne ainsi que de celle de l'architecture de ses flux.

Les orientations politiques et économiques européennes de développement territorial se sont portées majoritairement sur les coopérations interterritoriales transfrontalières avancées, appréciées comme relevant d'une « *petite politique étrangère* » (E. Evrard, 2017) pour qualifier la construction de la Grande Région Saar-Lor-Lux. Ces coopérations activant de multiples entités infraétatiques, infrarégionales en dépendance des possibilités de leur ordre

juridique national s'expriment par un cadre juridique pour se concrétiser. Puis ces orientations se sont étendues à la mise en réseau de territoires par les corridors des RTE-T (aménagement territorial multi-Etats et national); à des aménagements techniques (réduction de goulets) d'amélioration des fluidités des mobilités (personnes, biens) – (aménagement territorial national).

Les pôles économiques historiques européens sont ainsi consolidés par une architecture de réseaux et des ensembles récents cependant indispensables à leur solidification ainsi qu'à celle de l'entité Géo [Politique. Economique] de l'Europe.

L'architecture globale de PSN, inscrite dès sa conception dans les orientations européennes majeures (environnement, fluidité des mobilités, etc.), articulant plusieurs projets, présente les particularités : de s'exprimer sur un territoire national ; de développer des coopérations interterritoriales avancées (territoires de deux régions) ; de contribuer à renforcer les cœurs économiques historiques européens par sa prochaine connexion aux bassins fluviaux du nord de l'Europe.

Pour le projet global Paris-Seine-Normandie, la prise en compte de ce changement de contexte passe par la présence récente de forces d'influences auprès des instances européennes, cartographiées (annexe A3.2TER/2) par les travaux récents de Science Po. Strasbourg.

L'imbrication des échelles (nationale, européenne) du positionnement de PSN appréhendé comme élément de structure des architectures de flux, nationale et européenne, ayant à organiser les interrelations, les interdépendances des territoires, complexifiant le sens classique de l'aménagement ; la richesse des enseignements de la Grande Région, permettent d'appréhender, combien la construction de la *chance* de Paris-Seine-Normandie est en dépendance du Politique, sur les échelles nationale et européenne.

5.2-LES ATOUTS DE LA CONFIGURATION PSN ET LES POTENTIELS DE DEPLOIEMENT POUR UNE DOUBLE RECONNAISSANCE.

5.2.1 -ELEMENTS CONTRIBUTIFS DE LA RECONNAISSANCE DE PSN SUR LES DEUX ECHELLES.

L'étroitesse du Monde, le dessin mondial de structurations spatiales, renforcent la recherche d'une visibilité d'ensembles appréhendés Géo [Politiquement. Economiquement]. Paris-Seine-Normandie positionne la France et l'Europe dans ce mouvement, dans la solidification du territoire de l'Union par son inscription dans la douzaine des ensembles européens identifiés et dans la quarantaine ou la cinquantaine de ceux mondiaux.

S. Jean (2018) identifie la difficulté de l'affirmation du positionnement européen de PSN, dessine la ligne de l'orientation (*interaction*) pour sa résolution : « Une ère de grande

incertitude s'ouvre donc, marquée par une interaction étroite entre l'économique et le politique, entre des règles contestées et des rapports de force disputés. »

Les prolongements de l'hypothèse, des deux questions de recherche, ceux des processus de la période 2009-2012 et du rapport du CGDVS (2012) poursuivis par la DIDVS et le CPIER 2015-2020, conduisent à explorer la recherche d'une reconnaissance européenne du projet global de PSN à partir des caractéristiques de sa conception et de celles de la première période de sa concrétisation.

Les dynamiques de la formation de PSN font émerger sept éléments, appréciés comme contributifs d'une dynamique favorable à la solidification de l'ensemble européen, et/ou, *a strict minima*, comme pouvant présenter pour l'Union l'intérêt d'un processus d'une construction interrégionale d'envergure.

- Tout d'abord, l'impulsion de l'intentionnel politique de plus haut niveau traversant trois mandats présidentiels, les sensibilités politiques des territoires concernés (annexe A1.3/4).
- Ensuite l'acceptabilité de cette construction par l'ensemble des acteurs (politique, économique, professionnel et socioprofessionnel, académique, société civile) dont les représentants ont proposé des orientations stratégiques clés ainsi que leurs traductions en actions, en projets.
- Le troisième concerne la formalisation d'un schéma stratégique « *rédigé à plusieurs mains* » (CPIER 2015-2020, 04/2019) présupposant une capacité diplomatique pour trouver les accords entre des parties aux intérêts divergents, la temporalité des projets, accompagnée d'une gouvernance de leur suivi.
- La recherche récente de soutiens (partie I) et d'ouvertures vers l'Europe dont la dernière action de la préfiguratrice d'Haropa bien accueillie par les instances communautaires (La Tribune, 04/12/2019). Ces premières démarches concrétisent l'orientation stratégique proposée dès 2012 par le CGDVS : « *De même la possibilité d'élaborer et de conclure un programme opérationnel européen, pluri-régional lui aussi, doit-être recherchée* ».
- La valorisation des complémentarités du réseau des centralités des territoires de la Vallée sur la base du principe du développement des coopérations interterritoriales, interrégionales (partie I) malgré une significative asymétrie économique.
- L'avant dernier concerne l'intégration de la diversité des champs économiques, des plus classiques aux plus innovants, et de la connaissance, tout en prenant en considération les enjeux du développement durable et ceux du développement d'une culture partagée pour solidifier la construction de l'ensemble.
- Enfin, ceux des enjeux globaux (environnement, climat, développement durable) posés dès la phase de conception ; ceux encore de la recherche d'une fluidité, d'une simplicité des fonctionnements.

Ces éléments sont appréhendés comme constitutifs d'un modèle de développement interterritorial, à potentiels de rayonnement, de diffusion, tant sur l'hexagone qu'à l'échelle européenne.

Les récentes orientations vers les instances européennes n'ont pas encore permis d'obtenir la reconnaissance du projet global du développement de la Vallée par la Commission. Cependant la participation européenne au financement de projets identifiés en 2009-2012, par le CGVDS, poursuivis par la DIDVS, a permis une concrétisation sectorielle (infrastructures), ciblée (enseignement supérieur et recherche) du projet global (CPIER 2015-2020, 04/2019).

Le développement-aménagement de grands projets interterritoriaux, s'exprimant sur une échelle nationale tout en servant le développement-aménagement de l'espace européen, fait surgir deux questions de fond, pour lesquelles les expériences et éléments caractéristiques des dix ans de la formation de PSN présentent une capacité à produire un effet, une valeur (Larousse 2016, portée).

- Celle de la maturation opérationnelle nécessaire à des projets dont l'horizon s'apprécie sur deux ou trois décennies dans un temps caractérisé par les tensions entre la sévérité des contraintes (*post-Brexit*, incertitudes économiques), la temporalité des urgences (sécurités) et la préparation du futur.
- Deuxièmement l'appropriation par les différents acteurs du temps long, propre à l'échelle des espaces économiques étendus, qui transforme le montage, les adaptations et le portage du projet global auprès des instances nationales et européennes en un acte permanent.

Ces deux questions de fond gagnent en intensité devant la présence du potentiel théorique, national et européen, de projets comparables à celui de la Vallée de la Seine.

5.2.2 -POTENTIEL THEORIQUE DE TERRITOIRES ELIGIBLES A UNE RECONNAISSANCE COMPARABLE.

Conceptuellement, le dessin d'une architecture spatiale nationale organisée sur six grands ensembles de peuplement (B. Debarbieux, M. Vanier, 2002), très proches des huit pôles régionaux (Aménager la France de 2020. Datar 2000) permet d'identifier nationalement deux potentiels à partir d'une valorisation des grands axes fluviaux respectivement ouverts sur les espaces des échanges maritimes de la Méditerranée et de la Manche-Atlantique. Les autres ensembles hexagonaux identifiés étant plus en résonance avec une dynamique de coopérations régionales interterritoriales transfrontalières approfondies (Hauts de France. Grand Est) ou de dessertes maritimes du quart sud-ouest Europe autour du golfe de Gascogne.

Le potentiel hexagonal s'articule sur l'ensemble St Etienne-Lyon-Marseille et le Rhône, sur celui de Paris, de la Seine et de la Normandie présentée (Datar 2000) comme « *la métropole normande Caen-Le Havre- Rouen* ». Ce dernier agencement d'un espace est articulé sur deux noms à notoriété mondiale, sur une métropole en extension (Paris) et trois métropoles

régionales à l'origine de réflexions et débats (2014-2015, « *Une métropole à inventer* »), au sein d'une Normandie réunifiée depuis peu, œuvrant pour se solidifier. Ces deux configurations s'inscrivent *de facto* dans le tissu Géo [Politique. Economique] mondial au sein duquel la visibilité d'une architecture contribue à la reconnaissance des grands ensembles, solidifie le positionnement des centralités et renforce l'attractivité des territoires.

La configuration VDS disposant de l'atout d'une voie navigable assurant une continuité dans les mouvements de marchandises, est accompagnée d'interconnexions, à fluidité perfectible, avec les autres modes (ferroviaire, routier). Formant un corridor de développement durable, avec ses ouvertures latérales multiples (entrées-sorties des ports intérieurs, parcs logistiques), nationalement identifié, cette configuration est cependant peu visible sur les échelles européenne et mondiale. Cet axe, pièce maîtresse de la structuration spatiale du développement-aménagement des échelles française et européenne, permet d'équilibrer l'architecture des flux de l'ouest de l'Europe, est détenteur d'un apport significatif de la prise en compte des enjeux globaux.

Du point de vue européen, une première approche du potentiel peut être globalement appréhendé par la carte des agences d'urbanisme (Etude 2017) illustrant le positionnement de « *La Vallée de la Seine dans l'Europe des "mégarégions"* » ainsi que *supra* par la figure 58. L'échelle des MR européennes fait visuellement apparaître une expression de polarisation spatiale sur un territoire national avec la façade portugaise d'une part et une possible utilisation en Italie du Nord. Les pôles économiques de l'Europe centrale peuvent trouver à s'exprimer par des coopérations interterritoriales transfrontalières, et, de ce fait bénéficier des outils européens existants et des supports associés. Cette approche incite à rechercher une reconnaissance par l'Europe d'un dispositif de développement et d'aménagement s'exprimant sur un territoire national contribuant à sa solidification par l'un de ses membres.

L'émergence de l'échelle observable des **EEE**, s'incarnant dans des formes diverses, par des faits, construits, identifiés, localisés, offre à l'Union et à ses membres un champ d'exercice pour la définition d'un dispositif de soutien à des initiatives nationales interterritoriales, conformes à ses orientations de politique économique, identiques ou comparables, à même finalité, que celles développées pour accroître la solidité de sa construction, par le développement de coopérations interterritoriales transfrontalières. Cette approche relève d'une appréhension de la « spatialisation » s'exprimant sur un territoire national et de ses impacts sur le développement et l'aménagement de l'espace européen.

5.2.3-LA RECONNAISSANCE EUROPEENNE DU PROJET GLOBAL DE PARIS-SEINE-NORMANDIE, OU L'INITIATION DU POSITIONNEMENT GEO [POLITIQUE ECONOMIQUE].

La recherche de la reconnaissance européenne du projet global Paris-Seine-Normandie, appréhendé comme un élément de la structuration de l'espace européen, outre les soutiens dont pourraient bénéficier ce projet d'envergure notamment par ceux accordés à ses projets

constitutifs, initialise la reconnaissance d'un positionnement Géo [Politique. Economique], complémentairement à sa reconnaissance sur le territoire national.

Les échelles, nationale et européenne, prennent en considération « *la dimension spatiale du développement* [qui] *ne se réduit pas aux découpages administratifs et politiques.* » (J. Lévy, in Frémont Armand-Guermond Y., 2016). L'une et l'autre s'articulent pour rechercher une reconnaissance de positionnement sur les scènes, nationale, européenne, mondiale, par la visibilité de différentes opérations (CPIER 2015-2020, 04/2019) pensées et inscrites dans le contexte européen (32 occurrences) d'une intégration croissante, dans un horizon apprécié en dizaine d'années, dans des enjeux s'imposant à ces différentes échelles. A l'échelle européenne, ceux des transitions écologiques, du développement durable et de l'économie circulaire, des cadres énergie/climat et de la diversité de leurs aspects économiques (14/01/2020, *Green New Deal*, media : Ouest-France ; 28/02/2020, [ecologique-solidaire.gouv.fr](https://ecologie-solidaire.gouv.fr) ; 18/03/2020, consilium.europa.eu ; 04/2020, ec.europa.eu). A l'échelle de PSN, ceux des modes de transport (ferroviaire vers l'est et le centre de l'Europe ; fluvial : modernisation des infrastructures et des services ; portuaire : infrastructures) ; du développement économique (structuration : filières industrielles, pôles de compétitivité) inscrit dans les enjeux globaux ; de l'enseignement supérieur et de la recherche.

Malgré un « *contexte très favorable* » (entretien) de par l'accord de l'ensemble des acteurs politiques et économiques pour poursuivre cette construction, à fin 2019, l'initiation depuis dix ans de cette structuration du territoire national et de l'architecture des ensembles économiques et de vie européens, est appréciée comme fragile (entretien : « *La VDS n'est pas encore très solide. Ce n'est pas encore gagné.* »)

La mesure du positionnement Géo [Politique. Economique] international de PSN, en dépendance du degré d'avancement de la construction, est à ce jour prématuré. Ces éléments de mesure sont portés par deux constituants de l'ensemble en cours de construction. Celui de la place de Paris, de son rayonnement et de son attractivité, par les différents classements internationaux des villes jouant un rôle significatif à l'échelle mondiale. Et d'autre part, par celui du positionnement du port Le Havre-Haropa dans les classements portuaires mondiaux.

L'éventuel impact des chantiers du Grand Paris dans les appréciations des positionnements des villes mondiales n'est pas à ce jour pris en considération dans les différents classements. La rubrique « *accessibility* » du dernier classement disponible (*Mori Memorial Foundation*, 2019) ne tient pas compte de l'impact de ces chantiers sur les critères : 65 (*station density*) ; 66 (*public transportation*) ; 68 (*commuting time*) ; 69 (*traffic congestion*).

De macro-appréciations sectorielles du positionnement de PSN pourraient être indirectement identifiées par l'analyse des rubriques et critères des différents classements mondiaux des villes mondialement significatives ; par l'analyse du positionnement de la France via les structures d'indicateurs spécifiques (Coface et risque pays ; Davos et le *Global*

Competitiveness Index ; Business France et attractivité ; etc.) ; ou encore par l'analyse de pratiques et indicateurs de suivi de positionnement territorial (Toronto, annexe : A4.2/1.)

Complémentairement à la figure 58, proposant une appréhension du point de vue de la France, la reconnaissance du projet global par les instances européennes *ad hoc* signifie la reconnaissance d'un modèle d'aménagement de temps long à grande échelle ; celle d'une méthode (approche globale et mobilisation de la société ; projet stratégique ; déclinaisons en actions ; gouvernance et coopérations interterritoriales) ; dont l'intérêt européen réside dans son potentiel de déploiement. D'un point de vue opérationnel cette reconnaissance se traduit par une facilitation des instructions d'éligibilité des projets constitutifs pour l'obtention de soutiens ; par une optimisation des ressources financières européennes disponibles dans une période sous de durables contraintes.

Du point de vue de la France, cette reconnaissance par les instances de l'Union, initialisée par la préfiguratrice en fin novembre 2019, représente une appréciation internationale d'existence facilitatrice de l'amélioration des perceptions du positionnement mondial de la ville-monde et de Paris-Seine-Normandie.

5.3-LES APPORTS DES DYNAMIQUES DE PSN FACE A L'INTERET EUROPEEN COMMUN.

5.3.1-ORIENTATIONS DU CFP 2021/2027 (11&12/2019) ET TRAITS CARACTERISTIQUES DE PSN : ELEMENTS FAVORABLES A UNE RECEPTIVITE EUROPEENNE.

L'action géostratégique du positionnement d'un territoire national dans les grands territoires économiques européens demande un portage *via* conceptuellement une reconnaissance institutionnelle adaptée aux deux échelles, pour consolider les moyens spécifiques à cette structuration, maximisant les chances de recevabilité du projet global, de ses projets constitutifs, inscrits dans les orientations stratégiques de l'Union.

Cette approche est guidée par le mouvement de structuration spatiale mondialement observable, par les réalités humaines telles que synthétisées par J. Lévy (2013) « *si l'on comprend comment les opérateurs agissent, on sera en mesure de proposer des explications plus pertinentes et plus reproductibles* », et notamment par le caractère de reproductibilité sur les échelles, nationale et européenne, des dynamiques (politique ; acceptabilité large ; stratégie ; rapprochements EU ; coopérations ; diversité économiques ; environnement/climat) de PSN, apprécié comme un élément *a priori* favorable à une réceptivité du projet global par les instances de l'Union. Cette approche est renforcée par le rapprochement simplifié de PSN (annexe A3.2TER) des règles européennes (PIIEC¹²¹) du cadre financier pluriannuel (CFP) de la période 2014-2020, qui fait apparaître des correspondances entre les orientations européennes, les critères associés, et le caractère hors normes de la production de la VDS.

¹²¹ Projet Important d'Intérêt Européen Commun.

Malgré le cadre contraint (Brexit, propositions de la Commission) du CFP 2021/2027 en cours de négociation, la Banque de France (note 226/3, 11&12/2019) relève l'apparition d'une nouvelle rubrique « environnement » dans la répartition des crédits d'engagements. Cette orientation européenne, prise en considération dès la conception de PSN, développée et traduite en actions (CPIER 2015-2020 [04/2019]; Haropa ; développement durable et économie circulaire), base des coopérations interrégionales (Gaillon, 2017 ; Les actes, 2019) est l'une des caractéristiques de PSN. La Banque de France relève par ailleurs que le nouveau dispositif en cours de négociation « *rendrait même certaines régions françaises davantage éligibles aux fonds structurels.* » Ces deux éléments, la bonne réceptivité européenne de la démarche (11/2019) de la préfiguratrice d'Haropa, incitent à porter à la connaissance des instances européennes ce *grand projet* (référence : CFP 2014-2020), hors les normes courantes (envergure, mobilisations intenses, actions, temps long), en vue de faciliter la réceptivité et l'instruction du projet global et celles des déclinaisons de ses projets constitutifs.

Ces caractéristiques du projet PSN, les orientations du CFP 2021-2027, le préalable de l'intérêt européen commun, conduisent à explorer l'adéquation du développement-aménagement de la VDS avec cette notion complexe.

5.3.2-UNE RECONNAISSANCE SOUS LA DEPENDANCE DE LA QUALIFICATION EUROPEENNE DE L'INTERET COMMUN.

La recherche d'une reconnaissance européenne renvoie immédiatement à l'appréciation de la notion d'intérêt, avec les finalités de renforcer l'architecture spatiale européenne ainsi que le positionnement mondial d'un espace national. L'appréciation du contenu de ce mot compliqué est à aborder pour un membre fondateur de l'Union par *intérêt européen commun*. Les nouvelles configurations d'occupation de l'espace ainsi que les orientations des échanges mondiaux (régionalisation), impactent les orientations de développement et d'aménagement des territoires, ainsi que l'appréciation de cette notion. Ces évolutions (échelle, économie) orientent l'action vers l'ensemble à former, y compris sur l'échelle européenne, par l'articulation de coopérations, par la fluidification d'échanges massifiés compte tenu de nouveaux enjeux dont nombre d'expressions pathologiques associées aux mouvements ignorent limites et frontières.

La conséquence directe est l'élargissement du champ d'appréciation de l'intérêt tel que concrètement réalisé par les orientations européennes de soutien au développement des coopérations interterritoriales transfrontalières et à celui des corridors des transports. L'attraction des hommes et acteurs économiques (petits, grands) vers les villes (métropole, mondiale, monde, globale, mégapole, grand ensemble économique), accentue le besoin d'adaptation des politiques de développement et d'aménagement, élargit le champ d'appréciation de la notion d'intérêt. Il est illustré par les applications du Grand (Paris. Bruxelles. Londres. Région), par Paris-Seine-Normandie. Cette échelle des polarisations projette

le positionnement de la structuration spatiale de PSN sur celle de l'Europe, guide la définition des grandes orientations des politiques publiques françaises et européennes de développement et d'aménagement du territoire vers des schémas polycentriques de métropoles interconnectées (G. Baudelle, J. Peyrony, 2005). Ce mouvement vers des ensembles d'échelle inhabituelle doit en France trouver l'équilibre entre, la stratégie géographique de l'axe fluvial, l'attractivité de territoires à articuler sur base coopérative, la concentration et la répartition d'activités en évitant leur dispersion.

Intérêt est un mot générique d'une forte intensité polysémique multidimensionnelle dont l'acception conditionne géographiquement la portée de l'action. Elle peut être appréciée comme la qualification d'un projet : d'intérêt général ; ou d'intérêt national ; ou d'intérêt public ; ou d'intérêt commun ; ou encore d'intérêt économique majeur, d'intérêt majeur ; ou d'intérêt national dans les relations internationales ; et d'intérêt européen commun. Paris-Seine-Normandie bénéficie à ce jour de la qualification « *d'enjeu d'intérêt national* » (Schéma stratégique 2015).

Dans une acception nationale, intérêt est un mot difficile illustré par B. Meunier (2006) qui souligne dans son chapitre II consacré aux particularités des transferts de compétences aux EPCI « *L'absence de définition légale de l'intérêt communautaire engendra néanmoins de nombreuses difficultés d'interprétation.* » Ce constat à l'origine d'une tentative de « *rapprochement avec le principe de subsidiarité* » permet à F. Benchendikh cité par B. Meunier (2006) d'analyser qu'il a « *à ce jour, toujours été confiné dans sa définition communautaire* ».

Ces analyses juridiques, illustrent la difficulté de l'équilibre à trouver pour une reconnaissance qualifiante sur deux échelles. Elles pourraient inciter à revisiter ce concept clé pour PSN sous les angles de l'intensité des forces géopolitiques et géoéconomiques de la Vallée, de celles nationales et européennes. Notamment lorsqu'une reconnaissance européenne est envisagée. Au sein de l'Union, le concept d'intérêt, déjà enrichi de *commun européen*, est interpellé par les applications interterritoriales nationales de la polarisation spatiale.

La structuration d'une configuration de type PSN sort du cadre d'une opération d'urbanisme classique, même qualifiée d'opération d'intérêt national. Le champ qui s'ouvre est celui du dessin d'une structuration spatiale et de ses architectures, positionnées sur les échelles nationale et européenne. L'échelle de cette production articulant des coopérations territoriales complexifie la notion d'intérêt général. Une opposition, concernant notamment la définition de l'éligibilité des projets à cette échelle, entre intérêt général et intérêt régional peut apparaître compte tenu des compétences des Régions en matière de développement économique.

Nos rapprochements entre : l'élargissement d'échelle dans l'occupation d'espace et territoires ; le besoin d'une réponse intégrant les enjeux nouveaux ; et, la dynamique de Paris-Seine-Normandie ; trouvent une résonance dans les conclusions de T. de Montbrial et T.

Gomart (2017) suggérant de « *de repenser l'intérêt national simultanément en termes politiques et économiques* » pour affirmer « *son positionnement international,* » Concernant le développement et l'aménagement du territoire, cette analyse tend à réhabiliter l'esprit du temps long comme celui de la période des grands projets (des années 1960 aux crises des années 1970), tout en prenant, au XXI^e siècle, en considération les évolutions de la société. Au niveau national la notion d'intérêt, présente dans l'outil de qualification projet porté par la classification *Projet d'Intérêt National*, appliquée à la reconnaissance européenne recherchée pour PSN, pourrait conjuguer trois contenus.

Premièrement celui de l'utilité pour l'hexagone dans son ensemble, signifiant que la double qualification pour la Vallée de la Seine sert la collectivité toute entière. L'analyse documentaire des travaux de la DATAR (France2020, puis 2030, puis 2040) fait apparaître une relative convergence entre une centralité articulée sur un polycentrisme géolocalisé (Vallée) et celui datarien. Ce rapprochement conceptuel ; les ressources documentaires¹²² concernant les OIN, celles concernant les travaux initialisés lors du Grand Paris (www.senat.fr ; www.lemoniteur.fr) soulignent l'appréciation toujours d'actualité de F. Ascher (2007) remarquant que par absence d'arbitrage entre les besoins et de priorisation des urgences, « *le projet de schéma directeur de la région Île-de-France [...] est une sorte de plan-catalogue [...] pas un projet stratégique* ». La liste des OIN (Le Moniteur, 16/10 et 03/11/2015); l'appréciation de F. Ascher (2007); le corpus documentaire¹²³ ainsi que les rapprochements entre le SDRIF (2013) et le PDUIF¹²⁴ (2014) réalisés par N. Rimbault (2014), rapprochées des contraintes et enjeux globaux orientent, dans la perspective de PSN, vers une composition entre les équivalents documentaires de l'ÎdF et de la Normandie.

Deuxièmement l'instrument doit être utile à l'intérêt de l'Europe, à l'Union, même si dans le cas de PSN, sa construction est géographiquement localisée sur un seul territoire national, en l'espèce l'espace de la Vallée de la Seine. Le positionnement stratégique de ce territoire, apprécié par le critère Géo [Politique. Economique], pour la France et l'Union, devient élément de qualification projet, de solidification de la construction de l'Union, en résonance avec ses politiques et orientations (objectifs environnementaux, cohésion, développement inclusif, réseaux transeuropéens : transport, télécommunication, énergie). L'équilibre dans l'architecture européenne des flux apportée par le corridor PSN incite à rechercher au projet global cette reconnaissance européenne.

Enfin, Intérêt national doit être appréhendé dans un positionnement mondial (T. de Montbrial et T. Gomart, 2017), c'est-à-dire en tenant compte des positionnements du jeu des

¹²² www.outil2amenagement.certu.developpement-durable.gouv.fr; 04/2012.

¹²³ Notamment pour chaque territoire : PADD (Projet d'Aménagement et de Développement Durable) ; PLU (Plan Local D'urbanisme) ; PDU (Plan de Déplacement Urbain).

¹²⁴ Plan de Déplacement Urbain d'Île-de-France.

autres acteurs dont les forces sont à considérer comme les contextes de parties prenantes appréciées sur les échelles hexagonale et européenne.

PSN qualifié à ce jour d'*enjeu d'intérêt national*, rassemblant des opérations d'intérêt national, dépasse les cadres d'un aménagement de l'urbain ou de la réalisation de travaux d'infrastructures interurbaines. Il s'agit ici du développement et de l'aménagement d'un « territoire » renforçant les positionnements Géo [Politique. Economique] de la France ET de l'Europe. Les dispositifs européens existants, les orientations politiques et économiques de l'Europe, peuvent présenter des cadres d'action à enrichir par une reconnaissance du projet global Paris-Seine-Normandie et de ses projets sectoriels constitutifs. La proximité du CFP 2021-2027 incitent à soumettre à la Commission le projet global dans l'objectif de faciliter la phase d'instruction (éligibilité du projet hors normes ; conformité aux critères ; valeur ajoutée européenne.)

Le statut de *projet d'intérêt européen commun* est à rechercher pour PSN afin de bénéficier du soutien de l'Europe et des avantages associés, afin d'être considéré comme les neufs corridors multimodaux du réseau central. La fiche technique d'octobre 2016 (n° 5.8.1.) de B.Tuszyńska et F. Gouardères, sur les Réseaux Transeuropéens—Orientations éclaire l'enjeu du positionnement recherché. Considérant de « *la plus haute importance stratégique pour les flux de transport européens et mondiaux* » d'être positionné à l'intérieur du réseau central, ce document rappelle l'objectif d'« *offrir des services de transport efficaces et de haute qualité aux citoyens et aux opérateurs économiques* » par le développement d'infrastructures et de connexions.

La prise en considération des orientations, politique et économique, européennes (environnement/climat ; recherche et numérique ; architecture des flux ; etc), celle du temps nécessaire aux considérations techniques de la potentielle instruction d'une éligibilité de PSN appréhendé globalement par les instances de l'Union incitent à produire et présenter le projet global Paris-Seine-Normandie. L'Union et ses membres, recevant positivement un projet global de développement-aménagement national basé sur des coopérations interterritoriales, de type PSN, donnant naissance à un ensemble mondialement visible, pourraient trouver un intérêt à cette perspective. Celui de la solidification de l'Union par celle de l'un de ses membres.

CONCLUSION. L'INTERET EUROPEEN COMMUN DE PSN : UNE COMPOSITION ARTICULANT 10 ANS D'EXPERIENCES ET DES POTENTIELS DE DEPLOIEMENT.

Les deux sous-questions conduisant le raisonnement de ce chapitre mettent en évidence les difficultés des questions de l'aménagement du territoire de l'Union principalement orientées vers le soutien aux actions de coopérations interterritoriales transfrontalières, les

appuyant par des instruments facilitateurs, et/ou vers des actions de fluidification des mouvements des transports (préparation du « Plan Juncker » : N-PI¹²⁵, 27/02/2015).

L'intensité des polarisations spatiales (existantes : annexes A3.1. Projetées : annexes A3.3 ; figure 58), faisant émerger de grands ensembles économiques et de vie s'exprimant majoritairement sur un territoire national ; l'envergure de la structuration spatiale de PSN et l'étendue de la diversité des secteurs économiques, architecturés sur des coopérations interterritoriales nationales questionnent cette approche.

Les échelles, géographique et temporelle, de la production de Paris-Seine-Normandie représentent une caractéristique de l'aménagement du territoire du XXI^e siècle, contribue à la solidification et au positionnement mondial des cœurs économiques de l'Union par le développement de celui de l'un de ses membres, et de ses connexions avec les cœurs historiques européens.

Les caractéristiques de la structuration de la Vallée et de la production de PSN dépassent le cadre national, représentent un intérêt pour l'Union (10 ans : d'expérimentations *in vivo*, de réalisations ; bases et potentiel d'une généralisation méthodologique ; potentiels de déploiement).

La duplicabilité (transfert d'expériences, d'expertises) de ces caractéristiques (annexe A3.2TER/1) pourrait être à l'origine d'une « européanisation » (B. Elissalde, F. Santamaria, 2011) de structuration spatiale et territoriale pour des projets européens de l'envergure de PSN, représente un lien de composition avec l'intérêt européen commun.

Cette approche incite à formaliser le projet global PSN, architecturé sur ses projets constitutifs, pour favoriser la réceptivité de la démarche de PSN, construite sur les singularités de la Vallée et les orientations de l'Union, auprès des instances européennes *ad hoc*.

¹²⁵ Extrait concernant le « *domaine des transports, [...] fonds européens [BEI] orientés vers les projets transfrontaliers les plus importants, vers les goulets d'étranglement et vers les modes de transport les plus respectueux de l'environnement.* »

CHAPITRE VI-AFFIRMER LA SINGULARITE DE PARIS-SEINE-NORMANDIE PAR LA RECHERCHE DE DIFFERENCIATIONS.

PRESENTATION DU CHAPITRE VI ET LOGIQUE DU RAISONNEMENT.

La recherche de la valorisation de « *traits originaux* » (J-C. Gay, 2013) distinctifs (différenciation) d'une configuration spatiale décrite, maillée, relève d'une logique de recherche permettant, dans un contexte donné, d'identifier, parmi les actions possibles, celles dont le résultat contribue à accroître l'attractivité (figure 60) de la configuration en elle-même (caractéristiques propres) et/ou comparativement à un compétiteur de proximité.

Cette recherche correspond (R. Brunet, 2017) à l'activité du géographe qui « *aujourd'hui cherche principalement à comprendre la différenciation et l'organisation de l'espace mondial en général, la singularité de chaque lieu ou ensemble de lieux en particulier* ». Elle représente une voie d'affirmation de la singularité de PSN considérée (R. Brunet, 2017) comme une action fondatrice : « *L'espace géographique est un lieu de différence fondatrice. Il naît de la différenciation entre des lieux et de leur communication.* » La différence, résultat de la transformation d'éléments semblables en éléments différents (différenciation), est attendue positive voire comme un avantage.

FIGURE 60-ENCADRE. APPREHENSION DE LA NOTION D'ATTRACTIVITE.

Par ATTRACTIVITE de Paris-Seine-Normandie nous entendons l'influence du résultat d'une composition articulant les différentes dynamiques (conditions économiques et fiscales [avantage : comparatif, concurrentiel] ; effets d'agglomération [marchés, opportunités, services avancés, compétences] ; stabilité politique et sociale ; sécurité et santé ; cadre de vie [qualité des lieux, enjeux globaux, nature]) du pouvoir d'attraction s'exprimant sur les territoires constitutifs de PSN et sur celui de l'ensemble en formation.

La notion recouvre la recherche des conditions à remplir pour « *faire venir* », illustrées par F. Hatem (2004) orientée vers la compétition interterritoriale (*localiser leurs projets sur leur territoire plutôt que sur un autre*), ou par l'OCDE (2005) orientée vers la « *régénération urbaine* » (*attirer de la main d'œuvre qualifiée et des compétences.*) Celles accentuant l'action vers le maintien, le développement (L. Davezies, 2003, 2008) de la (des) « *ressource* » existante (*savoir d'abord garder les siens*) ; vers la valorisation du tissu territorial économique et social (*capital fixe*, J. Borja, 2009.) Ces acceptions, adaptées aux unités territoriales de la Vallée, ont à composer à l'échelle de PSN, avec l'approche de P. Veltz (2004) soulignant la complexité de la notion dans un monde ouvert caractérisé par « *la polarisation de l'économie* » et « *le fonctionnement en réseaux.* »

Cette approche positive de l'attractivité est à contrebalancer par les effets indésirables socioéconomiques de sa forte expression (J. Poirot, H. Gérardin, 2010 ; P. Ingallina, 2009 ; P. Newman, 2009) ou de l'une de ses manifestations dans les villes portuaires touristiques (réglementation de l'accueil des navires de croisières dans les ports et sites emblématiques).

Sources : MEEDDAT¹²⁶ (2009) ; J. Lévy-M. Lussault (2013).

La littérature (D. Pumain, 03/2016 ; D. Badariotti, 2017), permet d'entendre par traits originaux, distinctifs, singularité : le singulier, le particulier, l'unique. L'application à la Vallée de cette notion (E. Martinez, EN : 2009-3 ; n°2-2016) n'a cependant pas permis de bénéficier d'une reconnaissance de *Patrimoine mondial*, malgré une appréciation « *unique au monde par ses*

¹²⁶ Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire.

caractéristiques géographiques, historiques, culturelles, économiques et paysagères. » Les caractéristiques d'unicité, d'exceptionnalité, de la Vallée furent appréciées faiblement comparativement à la reconnaissance précédente d'un autre espace de proximité (Kent). Cette appréciation accroît le degré d'exigence pour la reconnaissance de la singularité d'un espace, d'un lieu. Le postulat de ce chapitre pose la singularité comme une composante de l'attractivité.

Ce chapitre représente une application de l'approche Géo [Politique. Economique] en ce sens que le fil directeur est celui de la recherche de différences produites par les effets (figure 57 : géographique, modèle) d'actions politiques et économiques, appartenant à des champs appréhendés comme venant renforcer le rayonnement international de la ville-monde et de l'ensemble formé par PSN (existence-reconnaissance, figure 57). Le caractère différenciant, différenciateur de ces champs et actions est appréciée par leur capacité à améliorer l'attractivité globale de PSN et celle de ses territoires constitutifs. Les critères retenus sont positionnés dans l'échelle des grands ensembles économiques et de vie, par des champs communs ou questions se posant à tous et devant être résolues par chacun, possèdent la capacité de les caractériser (critères de caractérisation).

En ce sens la logique du raisonnement articule :

- L'identification des champs (section 6.1) compte tenu des actions réalisées de 2009 à 2019, de celle en cours (préfiguration), d'apports de la recherche académique. La démarche permet de cerner la recherche et d'effectuer un choix de thèse parmi l'ensemble des champs possibles (énergie, mobilité, ville intelligente).
- Une composition (section 6.2) des ressources de singularité de PSN (qualité de vie) caractéristiques de l'identité de la Vallée (géographie/nature ; histoire/culture) ; avec l'attrait de l'homme pour cette qualité favorable au développement et à l'accueil des activités de l'économie de la connaissance/recherche ; ainsi que l'orientation mondiale vers la recherche de modèles économiques inscrits dans les attentions à porter à l'environnement, les transitions écologiques et les défis climatiques par l'exploration académique du lien entre attractivité et développement durable.
- Le support de l'information (section 6.3) pour faire connaître et obtenir les effets recherchés dans l'échelle.

Les actions propres à chacun de ces trois chemins forment des composantes de l'attractivité qui pour s'exercer, maintenir et attirer, demandent à être reconnues afin d'influencer favorablement en faveur de la Vallée les implantations d'activités, l'attraction des hommes. L'intensité des concurrences d'attractivité, notamment de proximité ; la rapidité des évolutions ; orientent l'obtention de la reconnaissance-existence des caractéristiques

d'attractivité de PSN, vers les organisations, méthodes et outils informatiques exploitant l'information numérisée.

6.1-LES CHAMPS DE DIFFERENCIATIONS DE LA VALLEE POSITIONNES DANS L'ECHELLE DES ESPACES ECONOMIQUES ETENDUS.

6.1.1 -L'ELARGISSEMENT DE L'ECHELLE DES CONCURRENCES ACCENTUE CELLES DE PROXIMITE.

L'élargissement de l'échelle des mouvements de structuration spatiale et territoriale se manifestant par les extensions territoriales de centralités supérieures ou d'hypercentralités, par les émergences des **EEE**, élargit les expressions concurrentielles vers les ensembles constitués, dépasse celles classiques des rivalités urbaines. Les influences des villes s'apprécient par leurs bassins (vie, emplois). Un port, un système portuaire, s'apprécie par le nombre et l'étendue de ses connexions. L'échelle des polarisations est également celle des concurrences entre ensembles de même appartenance régionale (sens économique) dont le nombre se précise, s'affirme, accentue celles de proximité.

Pour les autorités de la ville-monde, de Paris-ÎdF, la taille des marchés (~ 30% du PIB national, annexe A1.2), la sécurisation des approvisionnements et des échanges internationaux par une répartition des risques entre les possibilités d'accès à différentes portes (Le Havre, Dunkerque, Anvers), relève d'une géostratégie prudentielle. Le poids économique de l'hypercentralité, s'exprimant sur toutes les échelles (hexagonale, européenne, mondiale), accroît la sensibilité à la stabilité économique de la ville-monde, à l'existence-reconnaissance de la France. La proximité géographique de ces portes facilite l'accessibilité à ces marchés, accentuée par le pouvoir d'attraction de l'une des plus grandes concentrations européennes (annexes : A1.2 ; A3.2/2) ; accorde au critère proximité une valeur particulière, incite les acteurs économiques à s'organiser pour y accéder.

Les expressions concurrentielles s'expriment majoritairement sur critères quantitatifs (ou quantifiables) tels ceux des conditions économiques d'exercice des activités (coûts des opérations, fiscalité) ou par ceux de la distance et de ses variations (nuances de l'éloignement, de la proximité), ou encore par leurs combinaisons, la recherche de différenciations est alors conduite par l'échelle du mouvement de l'organisation spatiale du XXI^e s. vers les ensembles émergents de forme et taille peu communs. Notamment en l'espèce lorsque les conditions d'accès aux marchés de l'ÎdF sont comparables. Elle s'oriente en conséquence vers la valorisation des caractéristiques propres à chacun, vers les singularités de PSN, ainsi que vers le positionnement de chacun par rapport aux questions communes à l'ensemble des cœurs économiques européens, y compris ceux de proximité (développement durable, enjeux globaux).

L'universalité de la prégnance de ces enjeux (énoncé déterritorialisé, résolution territorialisée) incite des chercheurs (C. Beaurain, R. Rouaud, P. Arnould, 11/2017) à explorer la

notion de *capital environnemental*. Cette notion récente, « *en construction* », oriente la recherche de différenciations vers l'exploration du lien entre l'attractivité territoriale de PSN et le développement durable (C. Brodhag, 2012), intégrant la dimension environnementale, pour créer une valeur d'influences à vocation différenciatrice, à l'échelle de la Vallée.

6.1.2-L'ATTRACTIVITE TERRITORIALE PAR LE DEVELOPPEMENT DURABLE : UNE TRANSITION AVANCEE.

La recherche (théorique, appliquée) d'E. Olszak (2010) confirme les difficultés d'exploitation de données statistiques au niveau des régions européennes (Nuts 2). Elles le conduisent à retenir l'échelle de l'Etat (27 de l'Union) pour appréhender le lien entre développement durable et attractivité des territoires. Ses analyses lui permettent de relever « *un certain nombre de similitudes* » entre ces deux notions se différenciant par la primauté de l'attractivité accordée à l'économie comparativement aux « *dimensions environnementales et sociales* ». Les rapprochements de modèles de quantification, d'indicateurs, font cependant apparaître « *une corrélation positive entre les indicateurs d'attractivité et la dimension socio-économique du développement durable* » conduisent à accepter l'interdépendance des deux notions, tout en relevant une corrélation négative entre les indicateurs d'attractivité et « *la dimension environnementale du développement durable* ». Cette approche est consolidée par F.Deisting, P. Paumard (2012), s'appuyant notamment sur les travaux d'E. Olszak. Ils concluent leur « *état des lieux* » technique (comparatifs de corrélations entre indicateurs) du lien entre développement durable et attractivité des territoires, par une « *certaine correspondance, sur un secteur géographique précis [Pays de l'Adour], que l'on retrouve à l'échelle des pays du monde (PNUD).* » La piste de recherche suggérée par E. Olszak (*indice composite d'attractivité d'un territoire durable*) pourrait trouver, en s'appuyant sur la grande disponibilité de tableaux de bord et d'indicateurs (développement durable/attractivité), une résonance dans le cadre du CPIER post-2020. Le tableau de bord de la Vallée, cet indice, pourraient utilement : renforcer les actions de développement d'une culture propre, spécifique à la Vallée ; permettraient aux autorités territoriales, aux dirigeants économiques de disposer d'un outil unique, commun, homogène de suivi (durabilité/attractivité) pour orienter leurs actions ; augmenteraient la visibilité mondiale de la production de PSN positionnée dans un multiple de la dizaine d'années. Cette approche positionne la Vallée dans l'orientation du *plan climat* (« *neutralité carbone à horizon 2050* ». Business France. 2019) appréhendant ce facteur d'attractivité comme « *indubitable à l'heure où les enjeux écologiques deviennent de plus en plus pressants.* » Il est à noter que ce tableau de bord accorde une attention significative¹²⁷ à la traduction territoriale dans le facteur attractivité des enjeux globaux, malgré l'absence de la rubrique « développement durable ».

¹²⁷ Relevé d'occurrences sur mots clés : • **Enjeux globaux (28)**, répartis entre **Climat (24/31 ; 7/31 pour affaires)** et **écologique (4)**. • **Qualité de vie (15)**. • **Croissance verte (8)**. • **Environnement (1-climat/32 ; 24/32 pour affaires, socio-fiscal, réglementaire, administratif ; 4/32 pour social, individu ; 3/32 pour énergie)**. • **Développement durable (0)**

Les travaux de K. Bachar et L. Kernevez (06/2013), apportent un éclairage en contraste, voire paradoxal, porteur de la difficulté à équilibrer économie et différenciations territoriales par l'environnement. Analysant les impacts de la prise en compte du facteur environnemental, du développement durable dans l'attractivité territoriale (maille régionale), à partir d'indicateurs construits sur les neuf défis de la « *stratégie nationale du développement durable* », ils analysent quatre hypothèses.

- L'attractivité « *a tendance* [absence de corrélation directe entre la richesse produite et les indicateurs environnementaux] *à impacter négativement la qualité environnementale.* »
- La compétitivité « *est bénéfique à la qualité environnementale.* » (Absence de lien direct/significatif entre le taux d'emploi/région et des indicateurs de quantité/qualité du stock de capital naturel. Observation d'une corrélation significative entre le taux d'emploi et certaines catégories professionnelles).
- Les entreprises se localisent dans les régions de moindre sévérité de « *réglementation environnementale.* » (Réfutation partielle de l'hypothèse car observation d'une corrélation d'incateurs : localisation d'activités/transports collectifs/taxe d'ordures ménagères).
- Les consommateurs se localisent selon « *la qualité de l'environnement.* » (Absence de lien direct entre la taille de la population et des indicateurs environnementaux. Cercle vertueux environnemental pour certaines régions à partir de plusieurs coefficients de corrélation entre des indicateurs environnementaux).

Les résultats de cette recherche « *ne montrent pas de corrélation directe significative entre les indicateurs d'attractivité [...] et les indicateurs territoriaux reflétant l'état physique de l'environnement la qualité de l'air ou de l'eau.* » En revanche les corrélations observées (transports utilisés, gestion des déchets, couverture des Agendas 21) caractérisent l'attractivité des régions les plus attractives du fait de leur densité (effet d'agglomération, P. Krugman, 1991).

Ces trois recherches de même temporalité (2010/2013), sur trois échelles différentes (E. Olszak : 27 pays européens ; K. Bachar, L. Kernevez : régions françaises ; F. Deisting, P. Paumard : pays de l'Adour), font apparaître des enseignements paradoxaux quant aux résultats à attendre d'une prise en compte du développement durable dans l'attractivité d'une structuration territoriale comme PSN. Ils établissent cependant un lien entre attractivité territoriale, compétitivité, qualité environnementale et localisation des acteurs. La maturité des concepts et des mouvements de structuration de l'espace habité (première partie), celle de l'identification et de l'analyse des critères d'attractivité des objets géographiques, enrichissent les critères classiques (taille, poids, marché, services) par ceux de la prise en compte des enjeux globaux (environnement, climat).

En environ dix ans, le pouvoir d'attraction des questions environnementales, écologiques, climatiques, appréhendé par la recherche sous une forme interrogative (auteurs cités) ou difficilement démontrable (P. Ingallina, 2009 : cohésion sociale urbaine, développement durable/solidarité environnementale) a migré vers celui d'une acceptation officielle (Business France, 2019.)

Ce mouvement est synthétisé par H. Védrine dans l'entretien (2016) accordé à A. Amado (www.novethic.fr/) les questions écologiques : « *vont entrer de force dans la géopolitique. De plus en plus, les États seront jugés sur leur participation à la question écologique. Et non plus seulement sur leurs capacités militaires, leur respect des droits humains ou leur puissance économique.* » Cette affirmation, confirmée par le temps passant, établit un lien direct entre le positionnement géopolitique des Etats sur les enjeux globaux, la qualité de vie de leur territoire, conséquemment avec leur attractivité. ; renforce l'appréhension Géo [Politique. Economique] des formes en émergence de structuration spatiale et territoriale, de PSN.

Sur ces bases, il est possible de soutenir que les évolutions de la notion d'attractivité sont comparables à celles de la puissance enrichissant son sens premier de *hard power* (ou attractivité sur critères économiques) de la composition de ses évolutions qualitatives vers celui de *soft power* (ou attractivité sur critères de développement durable, RSE) et dernièrement vers celui de *smart power* (ou attractivité sur critères de prise en compte des effets climat / environnement des activités).

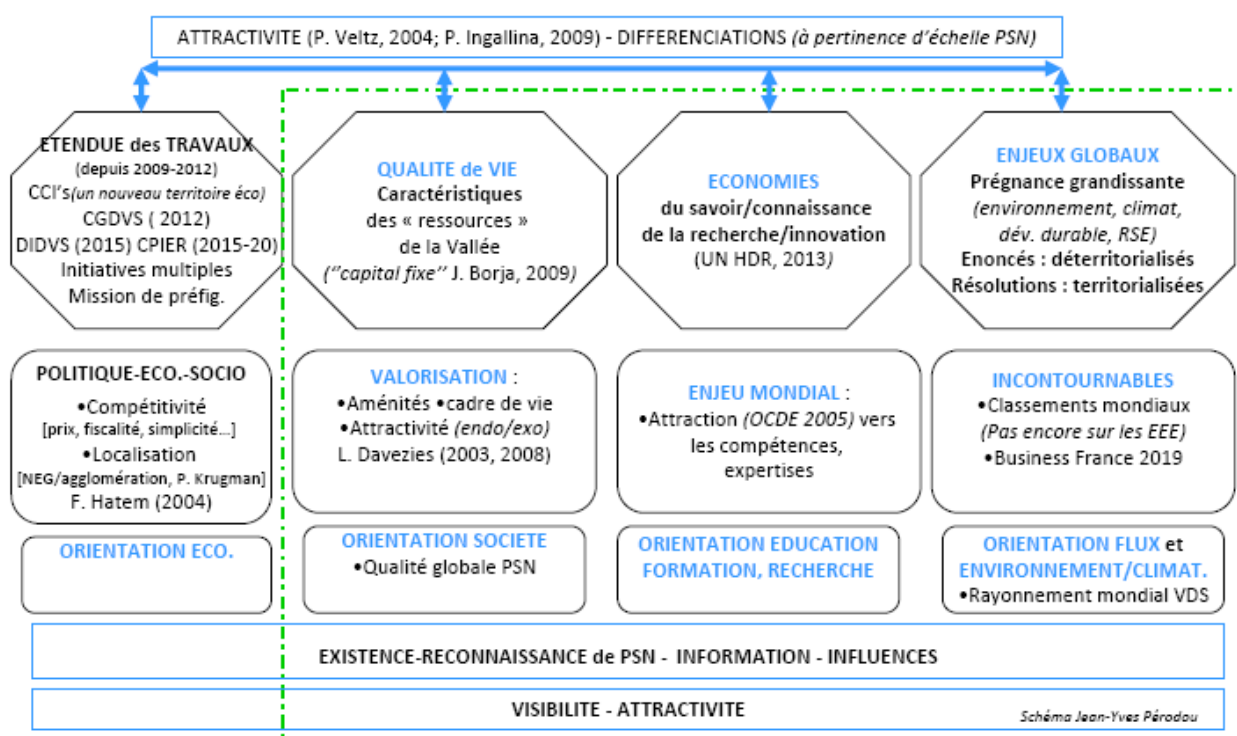
6.1.3-DES ORIENTATIONS DE DIFFERENCIATIONS PREDETERMINEES.

L'identification de champs de différenciations est limitée par l'étendue des couvertures de l'ensemble des travaux de la période 2009-2012 (CGDVS : rapport 2012 ; contributions consulaires) et celle de ceux réalisés depuis lors (schéma stratégique 2030, CPIER 2015-2020, initiatives de différents acteurs), par la mission de préfiguration en cours (2019). Celle concernant l'attractivité dans ses différentes composantes économiques, à pertinence d'échelle territoriale, (théorie économique : compétitivité [prix, fiscalité,...] ; localisation des implantations [géographie économique¹²⁸ et agglomération] ; histoire et sociologie ; mimétisme et réseaux sociaux ; puissance publique ; hasard), déclinées en de multiples indicateurs, n'est conséquemment pas traitée. Par ailleurs, une stricte approche des critères d'attractivité (taille de marché, conditions économiques d'accessibilité), de rationalité mathématique basée sur celle des mesures, dans une extrémité de limite, conduit à une limitation, voire à un déterminisme qui fait fi des énergies des sociétés, réduit le sens courant de l'espérance.

¹²⁸ Ou « *géographies économiques* » (I. Généau de Lamarlière, 2013) afin de prendre en considération la diversité des approches et courants théoriques, des méthodes. Cette diversité est un révélateur de l'intérêt des questions concernant la spatialisation et la territorialisation de l'économie ; de la multiplicité d'angles analytiques particuliers.

La différenciation par les critères économiques, d'une réelle efficacité délicate à utiliser, est à compléter par ceux relevant de la qualité globale de la Vallée articulant une composition d'éléments singuliers, spécifiques. Les éléments d'unicité de la caractérisation de la singularité de PSN, appréciée sur l'échelle mondiale, associent une géographie physique à un patrimoine culturel, historique de l'Estuaire à Paris, de la Normandie à l'ÎdF, porteur de l'histoire de France, de l'Europe et du Monde. Ceux des espaces naturels, identifiés, nommés, localisés par Y. Colombel et D. Oster (2017). Histoire et culture, nature et qualité de l'environnement, représentent des éléments d'attractivité auxquels nombre d'ensembles mondiaux font référence (annexe A3.3/3), orientent les actions d'acteurs de la Vallée (ADAS, annexes A1.5/3 à A1.5/5). Ceux encore de la diversité des activités humaines : industrielles (berceau de l'aviation, de l'aéronautique) ; de la distribution ; des plus innovantes aux plus classiques (EPV¹²⁹) ; de celles portuaires et maritimes tournées vers les échanges. Cet ensemble d'éléments, ce faisceau d'indices, sont porteurs de caractéristiques fortement singulières qui en font un espace unique. Quand bien même la diversité (forme, mesures¹³⁰) est la première caractéristique commune des autres ensembles mondiaux faisant ainsi de chacun d'eux un espace par essence singulier. Ces éléments orientent la recherche des différenciations (figure 61) vers la puissance de la qualité de vie et de la culture, vers l'économie de la connaissance, vers la visibilité d'un positionnement dans les enjeux globaux (environnement, économie de la circularité).

FIGURE 61-SCHEMA. CHAMPS DE DIFFERENCIATIONS (ENCADRE POINTILLES VERTS).



¹²⁹ Entreprise du Patrimoine Vivant.

¹³⁰ Sens développé par J-J. Bavoux et L. Chapelon (2014).

Ces directions, caractéristiques de la singularité, permettent l'expression de différences moins dépendantes d'opérations d'adaptations demandées par des activités semblables (homogène) pour créer une différence (hétérogène). Ces éléments expriment une géoéconomie qualitative, constituent un terrain d'existence-reconnaissance pour le « territoire » et ses acteurs supportée par l'influence de leur visibilité numérique. L'attractivité est l'enjeu (figure 60). Les améliorations de l'attractivité de PSN, reposant sur celles des infrastructures physiques et des services associés, identifiées depuis dix ans (voire plus), plus exigeants en capitaux ; sont sous la dépendance du critère déterminant de l'action devant composer avec la temporalité des urgences : l'accès à la ressource financière et sa disponibilité.

L'étendue des champs scientifiques (M. Cohen, 2012 ; F. Durand-Dastès, 2013) contenus dans l'expression « *enjeux globaux* », les rapprochements compliqués entre géographie et écologie (C. Emelianoff, 2013) malgré une « *spécialité ancienne* » et des « *demandes sociales croissantes* », demandent dans le cadre du raisonnement démonstratif¹³¹ (attractivité, différenciations) d'explicitier (clés de lecture) la dimension générique de la terminologie utilisée. La troisième partie mettant l'accent sur les flux de marchandises utilise l'expression générique « empreinte environnementale ». Cette terminologie englobe les notions scientifiquement définies d'« *empreinte écologique* » (C. Ghorra-Gobin, 2012 ; A. Silem et al., 2018 ; C-D Echaudemaison et al., 2019) notamment pour les questions relatives à l'occupation des sols (artificialisation) ; celle d'« *empreinte carbone* » (A. Silem et al., 2018 ; C-D Echaudemaison et al., 2019) pour les questions relatives aux mouvements des flux. La recherche continue d'améliorations de la relation univoque associant les qualités environnementales d'un espace, d'un lieu, avec celles de sa qualité de vie, est posée comme l'un des facteurs d'attraction de ce même espace, lieu, de PSN.

6.2-LA DIFFERENCIATION DE PSN : ENRICHIR LE CRITERE ECONOMIQUE DE CEUX UNIVERSELS DE LA QUALITE GLOBALE TERRITORIALE.

6.2.1-L'ATTRACTIVITE PAR LA VALORISATION DE LA NOTION POLYMORPHE DE LA QUALITE DE VIE.

Au XXI^e siècle la qualité de vie recouvre une composition entre le classique Art de vivre et les récentes aspirations des sociétés à économie avancée : celle du temps disponible et de la reconnaissance individuelle ; celle de la paix-sécurité et de la santé ; l'éducation et le potentiel de réalisation ; l'environnement et la nature. Cette composition appréhende la qualité de vie comme une qualité globale équilibrant des aspirations individuelles et la disposition de services avancés dans un cadre environnemental qualitatif.

¹³¹ S'appuyant notamment sur la prise en compte des enjeux globaux dès le projet (2009) d'A. Grumbach, puis dans les documents fondamentaux (CGDVS : rapport 2012. DIDVS [2015] : schéma stratégique 2030, CPIER 2015-2020). La relation entre le projet global (développement de la Vallée) et la prise en considération des enjeux globaux est appréciée comme l'un des facteurs facilitateurs de l'appropriation de PSN par les habitants de la Vallée. (*Supra* : section 3.3.6)

Dire que les capitaux iront prioritairement là où les hommes auront décidé de vivre traduit la première proposition de l'orientation de P. Veltz : « *les entreprises s'installeront là où leurs salariés souhaiteront aller* » (Minutes, ANR, 2011). Ce qui sous-entend que les éléments qualitatifs d'un espace, d'un territoire, grand ou petit, sont appelés à devenir des déterminants de son attractivité (F. Allait, 2018, les salariés « *choisissent alors des lieux de vie réputés agréables* »). Cette approche renforce la proposition de P. Estèbe (2010) appréciant « *Les qualités des territoires [sont/comme] dominées par la fonction hospitalité* », appréhendée comme la capacité d'accueil des individus, des ménages, des acteurs économiques, pour contribuer à la valorisation d'un espace. La proposition de P. Veltz, traduite par la permanence de la recherche de l'équilibre entre les forces sensibles (humain) et celles matérielles (économie), devient ainsi un élément différenciateur d'attractivité des espaces et territoires. L'humain : l'élément clé, les organisations, sociétés, territoires cherchent à les attirer, à les retenir, parlent de talents. Le rationnel, notamment économique, positionne la proposition de P. Veltz (2011, 2017), celle de P. Estèbe (2010) appréhendée par sa dimension connaissances-recherche ; positionne l'attractivité enrichie des approches développement durable / environnementale / climat, dans les caractéristiques du rayonnement d'un **EEE**, dans les évolutions qualitatives de la puissance.

Les différents classements mondiaux intègrent cette notion et ses évolutions dans leurs mesures articulées sur des notions mesurables (annexe A2.3). Ils établissent des liens entre attractivité et rayonnement culturel et innovation (pôles de compétitivité), ou appréhendent les territoires selon des indices de compétitivité (forum économique mondial), ou encore en direction des attentes de populations particulières tels les créatifs (R. Florida, 2002 in E. Vivant, 2006). Les caractéristiques politiques, économiques, géographiques, historiques, culturelles, des ensembles, de leurs territoires et sociétés, présentes, existantes pour chacun des objets géographiques, deviennent ainsi des critères de forte intensité pour contribuer à résoudre, même partiellement ou sectoriellement, les questions de l'attractivité.

La qualité de vie est alors appréhendée comme une résultante entre un mode de vie dans un cadre et une rationalité économique. Cette base positionne la recherche dans la continuité des travaux de P. Krugman (2010) ; dans celle des interrogations de J-F. Thisse (2009) incitant à identifier d'autres voies (« *What next ?* ») ; dans celle de l'intervention de P. Veltz (2011) positionnant le choix de vie de l'humain comme un déterminant dans une économie d'archipels mondiaux malgré la notoriété numérique confidentielle de ce concept (annexe A7.4). La validité du poids du rationnel (productivité, compétitivité, etc.) n'invalidant pas la dynamique de l'humain de recherche d'éléments caractéristiques de la qualité de vie (soins de santé, opportunités diverses, niveau d'éducation et de formation, qualité de l'environnement, etc.)

La notion dynamique d'attractivité, sous l'influence des échelles de concurrences, voit ainsi le degré des exigences de son contenu s'élever pour l'obtention du qualificatif différenciateur. La reconnaissance des caractéristiques de la qualité de la vie de la Vallée lors de la tentative d'obtention de la qualification de Patrimoine mondial (E. Martinez, EN : 2009-3 ; n°2-2016) porte en elle-même une capacité de rayonnement au pouvoir d'attraction (2009 : F. Hatem, sur les **"groupes"**/pôles de compétitivité ; P. Thiard, « *l'attraction et le rayonnement sont complémentaires* » ; N. Genaille, sur les projets urbains).

Malgré les exigences de la notion dynamique d'attractivité, l'**EEE**-PSN détient nombre d'unités particulières, de composantes matérielles, formant un panorama d'ensemble relevant de la qualité globale.

L'étendue des aménités historiques et culturelles de PSN, reconnues mondialement par le Comité du patrimoine mondial de l'UNESCO (annexe A1.5/6) ; celles naturelles des Parcs Naturels Régionaux (annexe *idem*) complétées en Normandie par le répertoire des Parcs et Jardins, au Havre par la *Maison de l'Estuaire* (www.maisondelestuaire.org), par la botanique mondiale, scientifique et récréative, des *Jardins Suspendus* (classé *Jardin remarquable* depuis 2014, www.lehavre.fr). Ces caractéristiques particulières sont analysées par la Coopération des agences d'urbanisme (Tourisme fluvial, 07/2019), par A. Brennetot (09/2019).

Le succès mondial de la notion de *Waterfront* et ses extensions notionnelles (*Waterfront culturel. Waterfront de développement. Waterfront revitalization. Working waterfront*) traduisent les dynamiques de PSN. Cette notion associe à ces aménités celles maritimes et fluviales avec *Waterfront portuaire*, des échelles locales du Havre (Front de Mer) à celles des villes sur Seine (Front d'Eau). L'appropriation de ses extensions renforce : le développement d'une culture Paris-Seine-Normandie, deux lignes de ses forces d'attraction.

Ces atouts représentent un socle face aux adaptations auxquelles les acteurs économiques, les territoires de PSN doivent faire face. Leur généralisation concerne « *tous les niveaux de responsabilité publique : l'Etat, les collectivités territoriales, les grandes entreprises [...], sans oublier l'Europe* » (S. Wachter, 2013).

Les acteurs de l'industrie, caractéristique économique de PSN, touchés par ces adaptations (fermeture de la raffinerie Pétroplus/Petit-Couronne, 2012), consolident ces atouts par de récentes orientations (développement de l'hydrogène et intégration de biocarburants dans ceux aériens ; développement du recyclage ; etc.), tout en bénéficiant d'une expertise dans l'incontournable solidité sectorielle des lubrifiants indépendante des évolutions des motorisations.

Ces aménités localisées, les adaptations industrielles, forment les matériaux de la qualité globale de vie de PSN, sa substance (R. Brunet, 2017, « *qualités des lieux* »).

Pour les grands ensembles, nom, notoriété, concentration de richesses, potentialités diverses, stabilité politique, etc., constitutifs de la qualité de vie, appréciés comme déterminants d'attractivité ont à composer avec les enjeux globaux. Pour ces territoires l'affirmation de cette composition, les actions de valorisation de l'ensemble formé par qualité/cadre de vie - environnement/développement durable, s'appréhendent comme un déterminant de l'attractivité de PSN.

6.2.2-L'AIMANT GEOSTRATEGIQUE FORME PAR LE COUPLE CONNAISSANCES-RECHERCHES.

A ces différents registres de la qualité de vie, porteurs de formes pratiques, applicatives est associée une densité d'acteurs de l'écosystème (UVED, 2011 ; A. Botta, 2014) de l'économie de la connaissance, projetant non seulement la transmission, l'éducation mais préparant également le futur.

Cette orientation stratégique maîtresse identifiée par et pour tous les grands ensembles, traduite par l'importance de l'investissement vers la connaissance (P. Veltz, 2007 ; E. Perrot, 2017) est appréhendée comme tenant un rôle déterminant pour affirmer un positionnement Géo [Politique. Economie].

La force d'attraction pour les humains et les capitaux, l'utilité du champ connaissance-recherche relèvent de la plus grande des banalités, ne sont plus à démontrer tant au niveau global, à celui d'un *compartiment* qu'à un niveau *infra*, de par les impacts territoriaux de leur contribution au rayonnement, de leurs retombées économiques.

Cette force est appréciée par les différents classements mondiaux couvrant le spectre le plus large dans leurs champs d'études (annexe A2.2), investiguant les formations primaires jusqu'aux plus hautes supérieures avec leurs laboratoires de recherche ; par l'identification dans les descriptifs des méga-régions américaines et de leurs métropoles, villes, de leurs unités opérationnelles d'enseignements et de recherches.

Associée mondialement à la ville-monde, sur les échelles nationale, européenne, mondiale ; à des spécialités pour la Normandie (annexes : A1.2) ; la reconnaissance mondiale de ce positionnement représente un enjeux d'importance pour un espace présentant de sérieux et significatifs atouts en termes de qualité de la vie, dont les activités industrielles et les flux domestiques ainsi que ceux des échanges internationaux représentent un poids significatif (troisième partie).

Cette dimension de l'attractivité de forte présence dès l'initiation du développement de la Vallée de la Seine (CGDVS, rapport 2012 : troisième [laboratoire] et quatrième axe [développement durable] ; annexe 3 [*campus de la recherche et de l'innovation*] et 10 [enseignement]), dans la continuité stratégique du projet traversant les mandats présidentiels, s'exprime dix ans plus tard par un ensemble de premières concrétisations *via* des projets mobilisant des laboratoires (7 occurrences, dont : aménagement des territoires,

développement durable, culture commune, médical, matériaux), le projet de création d'un « *Institut pour une logistique intelligente* » (IVSLI¹³²), ainsi que le support accordé par la DIDVS à la publication de deux Atlas (2019 : A. Brennetot, A. Serry).

Cette dimension stratégique de l'économie du savoir peut être illustrée par l'ordre de grandeur du nombre d'immigrants diplômés de l'enseignement supérieur. Selon *United Nations Human Development Report* (2013) il pourrait être multiplié par un facteur supérieur à 3 en environ trente ans passant d'environ 29,5 millions dans les années 1990 à près de 99 millions d'ici à 2039. Cet ordre de grandeur est confirmé par les analyses de l'OCDE (Nations Unies/DAES, 10/2013) observant une forte augmentation du « *nombre de migrants ayant un niveau d'éducation élevé a affiché une hausse sans précédent au cours de la dernière décennie (+ 70 %), atteignant 27.3 millions en 2010/11.* »

A l'échelle des régions de PSN, cette orientation stratégique est illustrée par le « Plan Industries Île-de-France » (22/10/2015), par le « Schéma Régional de l'Enseignement Supérieur, de la Recherche et de l'Innovation » de la Normandie (11/2016). Cette orientation de fond trouve une concrétisation nationale significative par les politiques publiques des « Pôles de compétitivité » (Premier ministre, 05/02/2019), des « Territoires d'Industrie » (Premier ministre, 13/09/2019) soutenant « *24 projets co-construits avec les acteurs locaux ; collectivités territoriales et partenaires engagés dans le développement économique des territoires* » matérialisés à l'échelle PSN notamment par ceux de l'axe Seine (annexe A1.5BIS).

6.2.3 -LA COMPLEMENTARITE DES MODELES ECONOMIQUES « LINEAIRE-CIRCULAIRE ».

L'échelle des grands ensembles économiques et de vie positionne l'appréhension des expressions des enjeux globaux comme porteurs du devenir et de la stabilité des sociétés (climat/environnement ; responsabilité sociale/développement durable). Ces enjeux globaux rapprochent les bénéfices indiscutables des orientations économiques du dernier demi-siècle, de leurs adaptations-transformations dans des déclinaisons qualitatives infinies pour faire face aux priorités durables de l'écoumène¹³³ ; sollicitent l'équilibre des faisables de la réalité économique entre la qualité de l'environnement et la durabilité du développement.

L'importance grandissante des questions environnementales-écologiques-climatiques, peut être appréciée par la référence à l'environnement dans la Constitution française ; par les politiques climatiques européennes, soutenues par la France (www.ecologique-solidaire.gouv.fr, 28/02/2020). L'Union européenne « *déterminée à jouer un rôle de premier plan dans la lutte contre le changement climatique au niveau mondial* » (www.consilium.europa.eu, 18/03/2020), matérialise (14/01/2020) cette priorité de la Commission pour la période 2021/2027 par un « *plan d'investissement pour une Europe*

¹³² Institut de la Vallée de la Seine pour une Logistique Intelligente.

¹³³ Ayant (A. Berque): « *pour base nécessairement la Terre, c'est-à-dire la nature* », là où « *les choses n'acquièrent leur réalité qu'en rapport à l'existence humaine* » (2013), « *avec la Terre, que nous devons reconnaître* » (2012).

durable » pouvant mobiliser 1000 milliards d'euros pour la prochaine décennie (Ouest-France, 14/01/2020). Ces engagements, accompagnés d'objectifs quantitatifs balisant la trajectoire vers l'horizon 2050, outre leur adéquation avec une priorité mondiale, émanant d'entités politiques de premier rang mondial, illustrent également les évolutions du contenu de rayonnement, de l'influence, et par là le contenu des évolutions qualitatives de la puissance dans leurs acceptions politiques. Cette trajectoire politique de la dynamisation des transitions est également renforcée par le nombre grandissant d'acteurs économiques mondiaux intégrant ces questions dans leur politique de développement.

Les mesures environnementales présentes dans les classements internationaux des villes ; enrichissent le contenu de la qualité de vie, restreignent le champ du polymorphisme de la notion ; orientent les trajectoires d'acteurs économiques à impacts sur leur valorisation ; s'apprécient au territoire et impactent l'attractivité.

Deux grandes orientations économiques, complémentaires (annexe A4.9), sont à équilibrer. Celle classique, dite économie linéaire, relevant d'une économie industrielle de production et d'échanges de masse, à larges ouvertures et connexions vers le reste du Monde, en mutations pour intégrer les régulations des interdépendances, les apports récents des sciences de l'information, de l'environnement et du climat. Et celle récente du registre d'une économie circulaire (une expression du développement durable), apportant dans la diversité de ses expressions, majoritairement à fort ancrage territorial, un équilibre énergétique, social et de matières à l'économie de masse. Cette dernière expression économique apporte, à l'échelle des ensembles, un degré d'autonomie appréciée à l'aune des impacts sur l'emploi liés à la diversité des opérations de prolongement des cycles de vie, de déconstruction, des transformations associées aux phases de transitions caractérisées par un basculement vers de nouveaux horizons organisationnels et technologiques.

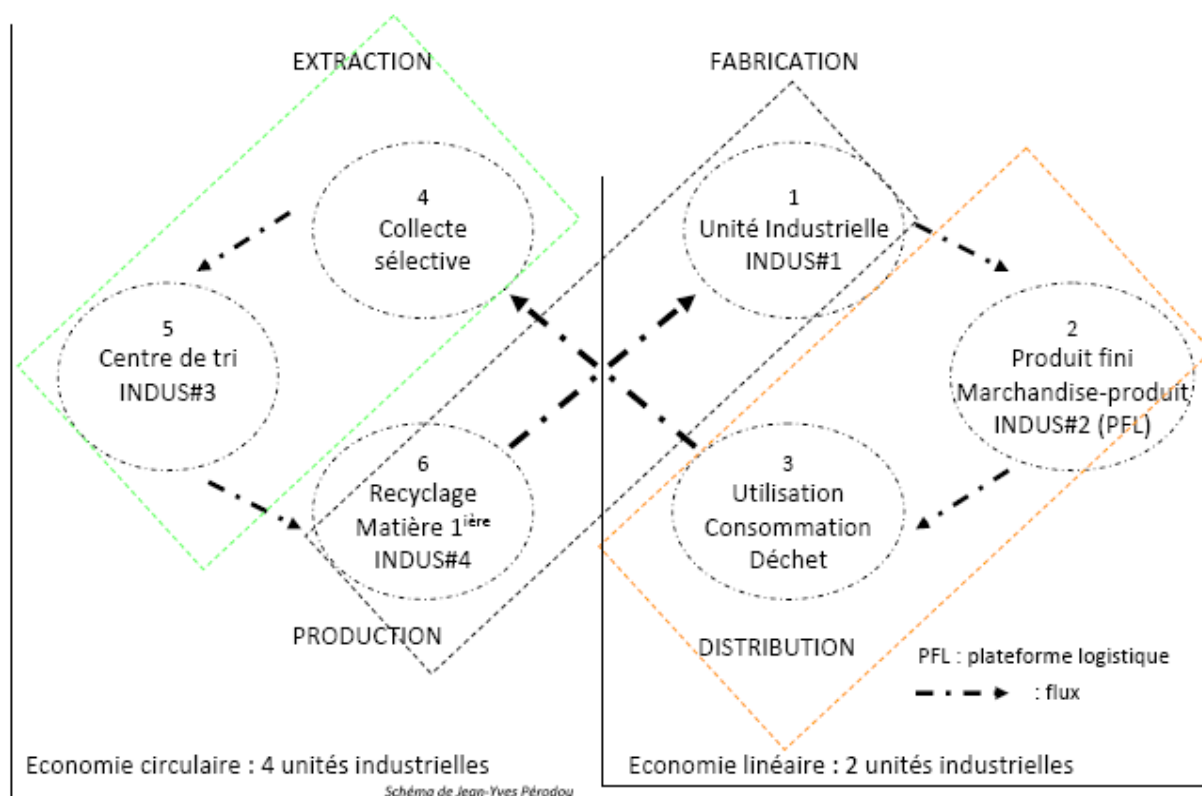
Les mouvements du Monde se traduisant géographiquement par une concentration dans des *EEE*, concentrent également les questions de flux dont les modèles économiques associés, entrent dans la caractérisation du territoire, entrent dans la fiche d'identité de son rayonnement, de la capacité d'influences de l'ensemble considéré.

Cette caractéristique mondiale de l'économie des flux, élève les enjeux de contrôle et de maîtrise des externalités, ceux des adaptations de la logique *extraire-produire-consommer-jeter* au niveau de la caractéristique différenciatrice. Elle exprime la sensibilité comportementale économique et sociale d'une société, caractérise un territoire.

Les approches de définition via la littérature de ce concept vaste (David W. Pearce, R. Kerry Turner, 1989), à multiples acceptions, permettent d'identifier une opposition empreinte d'une certaine idéologisation (politique) voire radicalité dans ses expressions sociétales, entre économie des flux et environnement. C. de Perthuis (2014 ; Institut Montaigne, 2016) à partir de la notion de stock à gérer (économie de matière, recyclage), prolonge sa réflexion en

introduisant une orientation dynamique vers les « *fonctions régulatrices naturelles* » de l'environnement. R. Le Moigne (2014) propose la définition du Conseil National des Déchets articulée sur les concepts et notions de : système de production et d'échanges ; durabilité ; recyclage ; réutilisation ; efficacité de l'utilisation des ressources. Un ensemble de définitions¹³⁴ est rappelé par l'Institut Montaigne (2016), représente une plateforme à impacts positifs pour la société (stabilité, emploi) et les territoires (inscription territoriale durable d'activités), fait apparaître la notion de transition. Cette diversité d'approches et de définitions trouve cependant à s'accorder sur le lien entre le développement d'activités de transformations industrielles et le territoire (localisations : de la pression finale des déchets, des transformations), permet d'identifier de nouvelles expressions de flux schématisées comme ci-dessous (figure 62).

FIGURE 62-SCHEMA. FLUX LOGISTIQUE ET TRANSPORT DE L'ECONOMIE CIRCULAIRE.



Ce thème récent à résonnance mondiale d'un modèle économique émergent, demanderait des études approfondies à l'échelle des **EEE**, à celle de PSN. La rubrique « filières économiques d'excellence » de la région Ile-de-France (<https://investparisregion.eu/21/03/2019>) mentionne en troisième position celle des éco-activités positionnées comme le fer de lance d'une ambition politique de positionnement de leader en Europe. Dans le prolongement de la Loi NOTRe (2015), l'Assemblée plénière de la région Normandie du

¹³⁴ Commission européenne : paquet sur l'économie circulaire de décembre 2015. France : Article L. 110-1-1 du code de l'environnement, de la loi du 18 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte. ADEME. Fondation Ellen MacArthur.

15/10/2018, formalise la définition de sa « *stratégie régionale pour une économie circulaire en Normandie* ».

Ces deux indices permettent d'identifier un champ possible de coopérations avancées interterritoriales pour un ensemble économique dont les activités flux tiennent une place significative. Les trafics associés par typologie de flux, représentatifs d'un ensemble d'activités pour le développement de la Vallée (flux : industrie/distribution ; transport ; logistique/stockage), ne sont cependant pas abordés dans le cadre de cette recherche. Ils représentent un ensemble de flux, appelé à se développer. Traités à l'échelle de PSN, ils positionnent une différenciation. Cette approche développée par Y. Alix, N. Mat et J. Cerceau (2015), précise les complémentarités et différences entre l'économie circulaire et l'écologie industrielle ainsi que leurs liens avec le développement territorial. J. Duszynski, M. Mus, J. Florant (AURH, 2017) rappellent l'existence de l'outil « Toile Industrielle », ses possibilités pour aider au développement des interactions entre acteurs (recherche de synergies) ou pour contribuer à l'attractivité (prospection-promotion) en intégrant des fonctions de simulation, d'optimisation de flux matières, au service de l'économie circulaire (identifier des gisements.) Centré sur l'Estuaire de la Seine, « *territoire qualifié par les flux* », l'extension de cet outil d'aide à la décision à l'échelle de la Vallée compte tenu des rapprochements (Les actes, 07/02/2019) des deux régions, contribuerait à renforcer le positionnement de la Vallée sur l'orientation du développement durable. A. Alquier, E. Mallet, J-P Raffini (2015) rappellent pour leur part le positionnement d'HAROPA de 2015 : « *L'écologie industrielle a été retenue parmi les stratégies prioritaires de redynamisation du tissu industriel de l'Axe Seine et pour accompagner la transition de celui-ci vers un nouveau modèle intégrant les grands enjeux du développement durable.* »

Les éclairages mondiaux proposés par Y. Alix et *alii* (2015), les atouts de la Vallée, la disponibilité d'un outil, associés à une convergence politique (Gaillon : 2017 ; Les actes : 02/2019), représentent : un contexte favorable pour des coopérations interterritoriales avancées à l'échelle de la Vallée ; un champ du rayonnement de PSN sur cette question universelle. Ces coopérations pourraient prendre la forme de recherches pluridisciplinaires (économistes, sociologues, science des flux et de l'information, géographes, professionnels, socioprofessionnels) à l'échelle de l'*EEE_{PSN}*, ainsi qu'à celle de ses systèmes territoriaux, pour identifier les processus et flux (par famille de produits), les apports-impacts des différents aspects de l'économie circulaire, les facteurs comportementaux des agents à prendre en considération pour son développement. La territorialisation de cette « *trajectoire de circularité* » (concept non stabilisé) apportant une contribution significative au rayonnement, à la notoriété, à l'attractivité de tout espace économique qui saura résoudre à cette échelle les questions associées, ou apporter une visibilité d'exemplarité.

6.3-L’AFFIRMATION DES DIFFERENCIATIONS PAR LA VISIBILITE MONDIALE OU L’INFLUENCE DE L’INFORMATION.

La profondeur de ces transformations en cours interroge l’appréhension du concept d’information (figure 63), l’importance à lui accorder pour la production de Paris-Seine-Normandie et de son développement, pour celui de ses flux (troisième partie).

FIGURE 63-ENCADRE. REVUE DE LA NOTION D’INFORMATION.

INFORMATION, définition retenue (intégrant celle de donnée) : « *On appelle information, toute collection de symboles ou de signes produits soit par l’observation de phénomènes naturels ou artificiels, soit par l’activité cognitive humaine* » (P. Marquis, O. Papini, H. Prade, 2015).

La mesure des unités de cette collection crée une **différence** (C. Shannon, 1948), fait émerger l’**existence de système** (H Atlan, 1972), établit une liaison entre **information et communication**. J. Mélése (1979) attribue à la donnée la capacité, dans un code socio-normé, de décrire « *certain attributs d’un objet ou d’un événement* », souligne sa **dimension sociale** dans la représentation du réel (attributs de la donnée, méthodes de mesures). C. Baltz (1995) reconnaît en ce concept « *épistémologiquement délicat[e]* » la capacité d’informer sur les **relations entre objets**. M. Bouzeghoub et D. Kostadinov (2004) mettent en avant le caractère massif de la « *prolifération des ressources hétérogènes* » à l’origine d’une « *surcharge informationnelle* » compliquant la distinction de « *l’information pertinente d’une information secondaire ou même du bruit.* » C. Zins (2007) illustre la polysémie de ce concept premier de l’ère numérique, rappelle la linéarité du **lien séquentiel de matière première** entre : donnée, information, connaissance. S. Leleu-Merviel et P. Useille (2008) attirent l’attention sur la saturation de l’espace social par l’information, la grande diversité, la dispersion, des définitions selon les usages, rappellent sa matière première (la donnée) dont la vocation est de marquer une **différence**. L’information produite « *traduit un point de vue singulier* » déterminant la pertinence de différences. P. Krugman (2010) souligne sa **sous-estimation de l’importance de l’information** pour « *amener les économistes à réfléchir sur la localisation et la structure spatiale* » devant « *Les retombées de l’information, les chaînes d’influence ... l’insuffisance des forces tangibles* ». Il suggère ainsi que la reconnaissance des configurations de l’espace habité est en dépendance de l’information dont la présence dans les sociétés dépasse sa dimension technologique pour atteindre celle d’une fonction.

Source : multiples, cf. bibliographie

Cette approche par la littérature de ce concept clé, permet d’identifier des éléments significatifs.

- Tout d’abord du point de vue de la méthode, l’importance d’une hypothèse première permettant de développer une sensibilité aux signaux faibles, d’apprécier leur capacité à être des indices.
- Ensuite le caractère différenciateur de l’information, concrètement matérialisé par l’assemblage des données, dont l’importance appréciée des points de vue de la géographie et de l’économie, est soulignée par différents auteurs.
- Enfin la grande comparabilité des structurations de l’information-communication et du mouvement telle qu’appréhendée par S. Leleu-Merviel et P. Useille (2008) : « *Les 3 concepts (distance, vitesse et temps) et la liction qui les relie¹³⁵ structurent d’un coup la représentation d’un mouvement.* »

Cette revue de la vocation première de l’information traduisant un accord social, produire de la différence, amplifiée par les outils informatiques et de télécommunication,

¹³⁵ Exprime la tension entre les données retenues établissant « *entre elles des forces attractives ou répulsives (des liens, des échos, des relations...) appelées lictions.* »

représente un socle pour servir l'attractivité de l'*EEE_{PSN}*. Il permet d'appréhender son rôle, dans la structuration de PSN, de base d'appui : pour renforcer la visibilité de sa construction ; pour valoriser les champs de différenciations, les faire connaître par des contenus à sens, influencer en faveur du développement de la Vallée ; obtenir son existence-reconnaissance.

6.3.1-L'INFORMATION AU CŒUR DES STRATEGIES D'INFLUENCE POUR SERVIR LE DEVELOPPEMENT TERRITORIAL.

L'entretien de P. Gauchon accordé à B. Racouchot (2018) rappelle le socle (puissance) de l'influence à partir duquel une stratégie d'influences porte ses fruits, tout en soulignant l'élargissement de ses champs d'intervention devant dépasser les caractéristiques premières appréciables comme des antennes. Selon cet auteur, les stratégies d'influences basées sur « *la promotion de la littérature, de la douceur de vivre à la française, des universités et des musées* » toujours utiles sont devenues insuffisantes. Les critères classiques (modernisation des armements, économique) ont à composer avec les critères récents (haute technologie) : « *pour que la France retrouve son influence. En un mot il faut d'abord restaurer la puissance et toutes ses facettes.* » Il confirme l'approche de B. Nivet (2013) appréhendant l'influence comme une orientation de l'action de la puissance, enrichissant sa classique acception, étendant sa pratique aux « *acteurs, étatiques ou non,* » pour « *faire triompher leurs point de vues ou intérêts par des moyens indirects et non coercitifs.* »

La toile de fond de la guerre, les critères classiques de définition de la puissance, sont devenus insuffisants¹³⁶ devant la profondeur des évolutions contemporaines. La notion émergente de puissance structurelle (E. Fournier, 2002) ou la capacité à satisfaire quatre besoins fondamentaux considérés comme essentiels (sécurité, savoir, production, finance) illustre l'extension du concept vers des champs autres que militaires avec des acteurs poursuivant d'autres fins. La qualité de la vie et l'environnement/climat, l'économie numérique dite immatérielle et les réseaux de communication, enrichissent cette extension, orientent les actions d'influence pour faire reconnaître et accroître l'attractivité.

Cette approche est formalisée par B. Nivet : « *En revanche, l'influence ne doit pas être pensée comme une puissance par défaut, mais bien comme un mode de positionnement et d'action alternatif, voire complémentaire, à la puissance.* »

Ces évolutions (conceptuelles, appliquées) : sont toutes orientées, ou ont comme base une application sur un champ global ; concernent l'acteur global Etat et ceux d'organisations ou d'acteurs économiques transnationaux ; sont utilisées pour affermir un positionnement, ou, influencer pour concrétiser celui recherché. Du balayage historique des grandes composantes et évolutions de ce concept par P. Verluise (2013), des expressions clés sont mises en avant.

¹³⁶ Sans cependant disparaître. Ils sont illustrés par les diverses mesures d'orientation de flux économiques en faveur ou au détriment de tel ou tel pays.

- Celle de la métaphore du milieu des années 1990 des autoroutes de l'information appréciées d'une importance stratégique aussi grande pour le développement territorial que celle des autoroutes maritimes pour celui des échanges. Cette analogie illustre les avancées des sciences et technologies de l'information, leurs utilisations sociales, le besoin d'un site Internet (CGDVS, rapport 2012 : priorité stratégique ; DIDVS : www.vdseine.fr).
- Celle concernant le niveau de formation et d'éducation des hommes porteurs de la dynamique des territoires : « *Les hommes – et les femmes - doivent enfin être considérés pour leur niveau de formation. Le niveau d'éducation est critère du niveau de développement mais aussi des perspectives de puissance.* » (CGDVS, rapport 2012 : Universités de la Vallée ; DIDVS, CPIER 2015/2020 [04/2019] : Institut pour une logistique intelligente – La Vallée de la Seine [IVSLI]).
- Enfin celle du désir, présenté comme le Moteur de l'Agir et du Faire : « *Dans un monde plus que jamais concurrentiel, les territoires et les populations qui n'ont pas d'ambition de puissance doivent s'attendre à être les jouets des pays qui ont un désir, une stratégie et les moyens de la mettre en œuvre.* ». P. Verluise, concluant son propos par l'identification d'un risque, celui de la déqualification ou d'une sorte de déclassement pour toute société omettant, en pensant à son futur, de prendre en considération ce concept et ses diverses complexes variations et expressions.

L'exacerbation de la concentration par les polarisations, territoriale sur les métropoles, spatiale sur de grands ensembles, est posée comme un fait construit, une réalité. Leur existence s'apprécie à ce jour par la notoriété mondiale de leur centralité historique, ou par une référence géographique (*bay*, *delta*, *fleuve*), ainsi que par une visibilité numérique encyclopédique plus que par celle d'une visibilité propre. Celles de Randstad, de RheinMein et surtout de la Grande Région faisant, pour l'Europe, figures d'exceptions.

6.3.2-LA VISIBILITE, SUPPORT D'INFLUENCES AU SERVICE DE L'ATTRACTIVITE.

Expression mondiale d'une existence-reconnaissance, la visibilité est une orientation de l'action vers un archétype issu de la diplomatie, celui pour convaincre de l'influence. Action géostratégique sur base Géo [Politique. Economique], véhiculant dans ses expressions l'esprit des hommes, des savoir-faire, des connaissances d'un territoire, elle est une modalité d'action d'attractivité, une représentante de la notion d'influence (*soft power*). Elle est un pouvoir : « *” plus subtil que la force et plus avantageux que l'échange” dans la mesure où il permet de “gagner une emprise sans rien donner en échange, sans récompense ni menace ”* » selon F-B Huyghe (2004), cité par L. François et R. Zerbib dans *Influentia* (Ed. 2015).

S'agissant en l'espèce de la reconnaissance mondiale de l'espace économique étendu PSN offrant nombre, qualité du nombre et caractéristiques multiples d'attractivité (notoriété des noms : Paris et Normandie), l'influence comme capacité et champ d'actions dépasse, sans

les exclure, celles classiques de type promotion (valorisation de caractéristiques) ou prospection (identification de potentiels). Elle s'appuie sur les liens entre transformation, information et rapidité d'une diffusion élargie appelés à s'intensifier selon L. François et R. Zerbib : *« L'information a par essence toujours eu un lien avec l'instant, puisqu'il y a un moment où elle apparaît, mais ce sont désormais les rythmes de diffusion et de partage de cette information qui sont entrés dans l'ère de l'instantanéité. »* Tout en poursuivant sur l'équilibre à trouver, à articuler entre des échelles de temps : *« Or si un nouveau monde apparaît, à l'évidence, l'ancien n'a pas pour autant disparu, qui conserve sa temporalité : celle de la croissance (d'un enfant en adulte, d'un arbre, etc.), celle de l'apprentissage, celle de l'attachement, etc., qui ne relèvent pas de l'instant. »* Equilibre qui fait entrer la prise en compte du temps long dans l'action d'existence-reconnaissance, dans l'influence : *« le temps long continue néanmoins de s'appliquer et d'exiger, dans de nombreuses situations, des comportements qui ne sont pas compatibles avec l'instantanéité. »*

Avec pour finalité de la visibilité celle d'une influence servant l'attractivité de Paris-Seine-Normandie un accent est positionné sur l'intensité de concurrences d'attractivité, notamment de proximité, issue des polarisations spatiales, augmentant le niveau d'une compétition s'accroissant par l'arrivée de nouveaux entrants (annexe : A2.1). Pour des investisseurs, la visibilité d'un « territoire », positionné dans les économies avancées permet d'apprécier la recherche de l'équilibre entre sécurité et risque. En période de transitions, à fortes instabilités, l'orientation vers la diminution du risque s'intensifie, renforce la dynamique première de la polarisation, amplifie le mouvement. Cette vitalité s'exprime également dans les champs de l'attractivité territoriale ou dans celui des flux. Les investissements (IDE inclus, Business France 2019) vont là où leur sécurité, appréciée en terme de rentabilité, est la meilleure ; là où l'effet du nombre apporte, à défaut d'une garantie au sens juridique, une diminution durable du risque. Outre la visibilité du nombre, sa valeur absolue et sa qualité (éducation, formation) l'attractivité territoriale est renforcée par la compétitivité appréciée sous toutes ses formes (simplifications administratives, vitalité de la recherche, variété des écosystèmes.) Les liens entre nombre, attractivité, compétitivité, qualité, similarité d'objectif poursuivi et de comportement se cristallisent dans une concurrence d'attractivité s'exprimant entre grands ensembles, mégalofoles, métropoles.

La visibilité recherchée présente un caractère utilitariste affirmé. Celle du Grand Paris est faite. Celle de la Normandie réunifiée est en cours. Celle de Paris-Seine-Normandie est à construire avec les outils du temps en différenciant deux expressions différentes et complémentaires de l'influence : celle de la présentation institutionnelle (site Internet bilingue) ; celle de l'animation numérique (réseau social). L'une présente les positionnements officiels dans le temps long contribuant à véhiculer une image sécurisante. L'autre est inscrite

dans un temps plus court, dans celui d'une animation de PSN pour maintenir vivaces et développer les énergies.

En 2013, F. Martel, rappelle le lien avec attractivité, l'influence n'étant pas « *non plus une banale politique de "persuasion", car le "soft power" est aussi "attraction"* ». Selon F. Martel « *J. Nye définit le "soft power" par trois modes opératoires et différents vecteurs essentiels : des conduites ("attraction", "agenda setting"), des outils premiers (les valeurs, la culture et les institutions) et des politiques publiques et diplomatiques.* » La signification de la notion de *soft power* s'étoffant du fait de la généralisation des technologies de l'information et de la communication. F. Martel concluant en soulignant l'influence du numérique pour répondre à la vocation du *soft power* (attirer) : « *Deux phénomènes majeurs de notre époque, la mondialisation et le numérique, vont profondément bouleverser dans les années à venir notre "politique d'influence".* »

Le positionnement Géo [Politique. Economique] recherché pour PSN oriente la forme de sa visibilité vers celle d'un site Internet pour bénéficier du très faible nombre d'acteurs européens, à ce jour, engagés dans cette direction. Orientation différenciatrice favorable à la diffusion d'une stratégie de contenus à sens, développant une géopolitique numérique dont une première approche est proposée par C. Vadcar (01/2018. <http://parisinnovationreview.com>), dépassant le contenu classique de tension. Ou encore, compte tenu du lien unissant géographe et concret (J. Gottmann, 1952) par la visibilité de l'ensemble des méthodes (gouvernance, animation, rassemblement-mobilisations), productions (études et analyses ; pratiques et appropriations ; réalisations) et acteurs clés, définissant une sorte de schéma de développement et d'aménagement d'un territoire à cette échelle facilitant ainsi la reconnaissance et la commercialisation mondiale de connaissances, savoirs, expertises, depuis la gouvernance, l'acceptabilité sociale, jusqu'aux dimensions infrastructurelle, organisationnelle et numérique. *In fine*, rechercher une reconnaissance de modèle adaptable aux spécificités (géographie, politique, culture, économie) de chaque entité souhaitant selon sa perméabilité s'en inspirer pour développer l'organisation de sa propre configuration spatiale.

Les grands ensembles économiques et de vie, dans lesquels de nombreux acteurs économiques sont déjà inscrits, incarnent l'une des relations entre puissance et espace. Celle d'expressions dites virtuelles car invisibles ou peu visibles, des variétés d'usages du numérique, porteurs d'une bien réelle économie dite immatérielle, à l'origine d'activités très matérielles, ne s'opposant pas aux apports de l'innovation sur des activités dites à faible valeur. Ne pouvant fonctionner qu'avec un ensemble de supports physiques terrestres (centres de données, plateformes de serveurs), sous-marins (câbles de haute capacité et haut débit), spatiaux (réseaux de satellites de communication), cette économie possède une existence bien concrète. Elle est à l'origine de services numérisés, exploitant les ressources de l'information, à structuration organisationnelle de grande matérialité par l'utilisation des technologies du

temps. Les réels physiques visibles et invisibles ne peuvent être disjoints. Les références de mots souvent utilisés dans une antonymie, renvoient aux points de repère des économies du XIX^e et de la première partie du XX^e siècle, oubliant les extraordinaires avancées scientifiques et technologiques réalisées depuis lors, leurs rapides appropriations par la société.

6.3.3-L'INFORMATION NUMERISEE POUR VALORISER LE TERRITOIRE ET SES ELEMENTS DE DIFFERENCIATION.

La reconnaissance de l'importance de l'information a été formulée par P. Krugman dans sa présentation de 2010 à l'association des géographes américains (annexe A8.7). Ce texte est principalement articulé sur un regard critique de ses propres bases de 1990, néanmoins toujours de grande utilité. « *Les retombées de l'information, les chaînes d'influence ... l'insuffisance des forces tangibles* » ou de celle d'une appréhension du réel économique par des ressources matérielles, incitent à rechercher des éléments de différenciation hors champ mimétique. La profondeur des transformations¹³⁷ en cours s'apprécie également à l'aune de cette référence mondiale. En un seul quart de siècle, un théoricien de grand renom est à même : d'analyser ses propres bases ; d'observer leurs incomplétudes, tout en concluant positivement, ouvrant ainsi les portes de la nécessité d'approches transdisciplinaires : « *Mais amener les économistes à réfléchir sur la localisation et la structure spatiale est néanmoins un progrès significatif.* »

L'approche « *d'une articulation permanente entre réseaux et politique, [...] modifiée cependant par les innovations de tous ordres qui réduisent la contrainte de la distance et des rugosités de l'espace* » a été soulevée par B. Steck (2008) regrettant l'absence des avancées scientifiques et technologiques dans les contributions reçues « *alors même qu'elles suscitent des remises en question territoriales.* »

J.-F. Thisse (2009) présentait également ces évolutions dans ses réflexions concernant « *Paul Krugman's New Economic Geography : past, present and future* », s'interrogeant sur la prochaine étape « *What next ?* » J-F. Thisse suggère d'orienter la recherche vers : des modèles plus généraux ; la prise en compte de considérations stratégiques ; l'ensemble des dimensions d'un problème et les interactions locales tout en conservant l'importance des économies d'agglomération. Il met l'accent sur l'ancrage territorial, les villes ; le commerce ; la croissance et la *supply chain*.

L'économiste S. Jean (2018), partageant l'analyse géographique sur la circulation, résume l'appréhension de PSN, rejoint P. Krugman, B. Steck, J-F Thisse, sur le rôle clef joué par « *la circulation des informations, des technologies, voire des opinions en est une autre caractéristique structurante.* » (Appréciée par rapport au « *degré d'intégration des marchés des biens et services, du travail et du capital.* »)

¹³⁷ Cf. Réactions de centralités mondiales devant les externalités socio-économiques (*déstabilisation du marché des logements*) des effets d'agglomération, telles que rapportées par l'essayiste R. Rivaton (*Les échos*. 27/02/2019).

CONCLUSION. L'ATTRACTIVITE DE PARIS-SEINE-NORMANDIE RENFORCEE PAR LA DIFFUSION DE SES DIFFERENCES DE QUALITE GLOBALE.

L'intensité des concurrences d'attractivité et notamment les résultats sur l'économie des flux (troisième partie) incite à rechercher des différenciations pour solidifier la construction de la Vallée et le rayonnement de la ville-monde

Les choix de thèse concernant les différenciations sont appuyés et validés : par des explorations académiques et l'importance dans les classements mondiaux du critère de la qualité de vie (valorisation des singularités de la ressource) ; par des mesures statistiques mondiales pour l'attrait des hommes pour les activités de recherche intégrant également le critère précédent pour leur localisation. La recherche académique établit également une forte correspondance entre l'attractivité territoriale et les activités du développement durable, renforcée par l'accélération de la prise de conscience dans les opinions publiques, par les acteurs politiques et économiques, de l'acuité des enjeux environnementaux, climatiques. Cette dernière orientation est renforcée par les analyses d'experts et praticiens de la diplomatie, des relations internationales, leur attribuant un rôle géopolitique premier ; par les positionnements Géo [Politique. Economique] de la France et de l'Union européenne notamment pour la période 2021-2027 ; par ceux des pouvoirs politiques régionaux de l'Île-de-France et de la Normandie, de Paris-Seine-Normandie. Les analyses corrélationnelles des années 2010/2013, faisant apparaître des paradoxes, n'établissent cependant pas de liens significatifs entre les notions d'attractivité et du développement durable ; traduisent la difficulté d'apprécier par des analyses statistiques la rapidité des évolutions des idées.

Les explorations académiques concernant l'information numérisée, son utilisation dans des stratégies d'influences matérialisées par une visibilité numérique valident également le choix de thèse de l'utilisation du vecteur numérique pour valoriser le « territoire » ; faire connaître ses différences et actions de différenciations ; contribuer à accroître son attractivité.

Le développement d'une politique numérique d'existence et d'image, projetant une vue d'ensemble telle que transmise par les descriptifs généraux¹³⁸ des méga-régions nord-américaines (annexe A3.3/3), tout en prenant appui sur les extensions notionnelles du succès mondial de *Waterfront*, positionne PSN et ses dynamiques dans les mouvements du Monde et enjeux du temps par les influences de la qualité de vie appréciée à cette échelle.

Cette approche oriente vers une définition *proactive* permanente de politique publique, anticipatrice des adaptations, mutations ; et réhabilite le temps long, « *insuffler un esprit de prospective aux politiques de reconversion* » (S. Wachter, 2013) pour faire face aux transitions

¹³⁸ Articulant : Histoire ; Nature et Activités ; Détente et Sports ; Universités et Recherche

multiples. Les bien-fondés des pertinences de la période maïeuticienne, de la continuité de l'action par la Délégation interministérielle et les CPIER en sont renforcés.

La méconnaissance de différences, vocation de l'information, de celle d'actions possédant un potentiel de production d'effet différenciant, voire différenciateur, est appréciée du point de vue de l'attractivité d'une efficacité toute relative.



CONCLUSION DE LA DEUXIEME PARTIE.

Dans la continuité des idées, des développements conceptuels, ainsi que des explorations-observations (annexes : A2, A3) sur l'échelle mondiale (faits, contextes), cette partie prolonge les résultats (pertinences et fécondité des dynamiques) de la première. La production engendrée par ces dynamiques est à considérer « *de façon à ce que les éléments exogènes communiquent avec le système* » spatial crée (F. Moriconi-Ebrard, M. Stock, 2013), notamment lorsque le développement (CGDVS, DIDVS) est la ligne directrice de la structuration de la Vallée. Le résultat de ces dynamiques, l'analyse géographique de « *l'évolution de la dimension spatiale d'une réalité* », les appréhensions Géo [Politique. Economique] des grands ensembles économiques et de vie issus des polarisations, montrent que le dessein politique de la structuration de la Vallée comporte une dimension supérieure projetant Paris-Seine-Normandie dans le champ instrumental des influences mondiales de son *compartiment*.

Les concepts géographiques, théorisés depuis plus d'un demi-siècle, (1960, J. Gottmann, [*mégalo polis*]; 1966, P. Hall, [*part disproportionnée des affaires du monde*]; 1973, R. Brunet, [*dorsale européenne*] ; 1980, F. Braudel, [*morceau de la planète, superville*]) sont entrés dans leur âge adulte, ont fécondé les sciences sociales, notamment en direction d'une appréhension Géo [Politique. Economique] des mouvements du Monde (1989, R. Brunet, [*mégalo pole européenne*] ; 1990, J. Nye, [*soft power*] ; 1991, S. Sassen, [*ville globale*] ; 1991, P. Krugman, [*effet d'agglomération*] ; 1993, E. Luttwak, [*géoéconomie*]).

Ces développements théoriques permettant d'appréhender les structurations, spatiales et territoriales, cartographiées par J-P. Rodrigue (2015, 2017), selon l'angle analytique Géo [Politique. Economique] ont initialisé des représentations (1998, R. Brunet, [*Ring*] ; 2002, R. Brunet, [*treillage*]), un mouvement applicatif (2006, Y. Hagler [*RPA, America 2050*] ; 2007, R. Florida [*méga-région*] ; 2009/2012 et depuis lors, [*Paris-Seine-Normandie*]) de traductions des transformations du Monde et de leurs enjeux politiques et économiques, matérialisant ainsi les anticipations des penseurs précités.

Le raisonnement démonstratif de cette insertion des dynamiques de PSN dans les évolutions de bases théoriques et de leurs premiers mouvements applicatifs fait apparaître les principaux résultats suivants.

Tout d'abord celui du positionnement, identifié dès l'origine par les penseurs ci-dessus, de la production de PSN dans la notion, selon les évolutions qualitatives du critère de puissance (P. Gauchon, J-M. Huissoud, 2014 ; P. Gauchon, B. Racouchot 2018), de *soft power*. Ce positionnement attribue à PSN la « *faculté à apparaître comme un modèle* » (B. Nivet, 2013) d'une organisation, spatiale et territoriale, économique et sociétale, formée de territoires en coopérations interterritoriales. Le bras de levier des influences de la référence au potentiel d'inspiration de Paris-Seine-Normandie entre de ce fait dans la vocation (attirer) du *soft power*

(J. Nye, F. Martel, 2010, 2013) relevant de l'appréhension commune de l'influence. Le dessein politique de la Vallée dépend conséquemment tant des moyens et ressources affectés à son développement que de l'appréhension mondiale du positionnement de Paris-Seine-Normandie, traversant les mandats présidentiels (annexe A1.3/4), apprécié comme un instrument des influences mondiales de la ville-monde et de son *compartiment*. Ce premier résultat consolide ceux (pertinences, fécondité) de la première partie, ainsi que la réponse à la première question de recherche. Par ailleurs les observations mondiales des concentrations issues d'une urbanisation exacerbée (polarisation territoriale : le Grand Paris), à l'origine d'une structuration spatiale (polarisation spatiale : Paris-Seine-Normandie) permettent d'apprécier la pertinence, l'adéquation avec les mouvements mondiaux de l'enchaînement des dynamiques : de la créativité (idée : résurgence du dessein politique de la Vallée) ; de la conception (rapport 2012, schéma stratégique 2030) ; de la mise en œuvre (gouvernance ; contractualisation : CPIER) ; ayant permis le déclenchement d'initiatives d'appropriations. En paraphrasant J. Gottmann : « *La géographie résulte de la politique des Etats* ».

Le deuxième résultat s'apprécie comme la conséquence du positionnement Géo [Politique. Economique] simultané de PSN (spatialisation des influences de son compartiment) sur l'échelle mondiale et sur celle régionale européenne au sein de laquelle il s'inscrit comme l'un de ses cœurs économiques. Ce positionnement, le rôle de l'Union sur les questions d'aménagements du territoire, incitent à formaliser l'architecture du projet global PSN et de ses projets constitutifs, pour favoriser sa reconnaissance, sa réceptivité et la recevabilité de l'instruction par les instances européennes *ad hoc*, de ce projet d'envergure, de sa démarche, caractérisé par une certaine anticipation des principales orientations européennes de la période 2021/2027 connues à ce jour (« *Green deal* » et développement durable ; transitions économiques [linéaire/circulaire et industries] et énergétiques ; recherche et innovations [TIC]). L'identification de potentiels européens de projets de même veine (figure 58), les potentiels transferts d'expériences depuis 10 ans à partir des caractéristiques de conception et de fabrication de PSN (annexe A3.2TER/1), pourraient présenter pour les instances européennes des points d'attention tant pour l'instruction du dossier que pour l'appréciation du lien de composition avec l'impératif de l'intérêt européen commun (IEC) que ces deux apports représentent. Les actions et initiatives de la période 2009/2019 ; le lien de dépendance entre le projet global de l'*EEE_{PSN}* et la finalisation du Grand Paris, tel que préconisé par le CGDVS (rapport 2012, « *...Et réaliser l'indispensable Acte II du Grand Paris* ») ; les temporalités d'urgences et d'incertitudes ; génèrent *ipso facto* la ressource d'un capital temps pour continuer à préparer l'avenir sur les échelles française et européenne, notamment dans les contextes de l'opportunité des calendriers (CFP 2021/2027, CPIER *post* 2020) et de la durabilité de sévères contraintes.

Le troisième résultat s'apprécie comme une condition de reconnaissance de l'existence de PSN, sur les échelles, nationale, européenne et mondiale ; comme une condition de la reconnaissance de ses différenciations positionnées, par choix de thèse, sur trois champs (qualité de vie, connaissance/recherche, complémentarité linéaire et circulaire) constitutifs de la qualité globale de PSN, de ses territoires, de leurs caractéristiques (industrie, flux), représentatifs d'une plateforme d'actions politiques de convergence entre les deux régions (Gaillon, 2017 ; Regards croisés, 02/2019). La condition d'une communication numérique élargie associée à Internet, matérialité d'une stratégie d'image, rendant visibles : les processus de structuration de la Vallée, de construction de PSN ; ses caractéristiques et projections ; les actions à potentiel de production d'effet différenciant, voire différenciateur, est appréciée comme transformant les « politiques d'influence » (J. Nye, F. Martel, 2010, 2013). Cette visibilité permet de montrer les dynamiques à l'œuvre pour ce projet de temps long, de valoriser le « territoire » ; de le faire connaître dans son profil actuel et celui à venir ; contribue à le positionner dans les enjeux du XXI^e siècle et à accroître son attractivité. Les explorations académiques concernant le lien entre la dimension Géo [Politique. Economique] inhérente à PSN, et les stratégies d'influences construites avec les matériaux de l'information numérisée, accroissant la visibilité numérique de l'ensemble, consolident les résultats des explorations de la 1^{ière} partie (visibilité numérique des grands ensembles économiques et de vie : site propre et référencement encyclopédique). Cette affirmation d'existence-reconnaissance est appréhendée comme renforçant le potentiel d'attractivité de PSN pour des investisseurs endogènes, exogènes, s'orientant vers des investissements sécurisants (apport relevant de la géo-économie). Ce potentiel d'attractivité se manifeste également pour des autorités et dirigeants ayant à résoudre cette question sur leur sol, perméable à « l'approche PSN », qu'ils traduiront selon leurs spécificités (apport relevant de la géopolitique).

Les grands ensembles géographiques et économiques, PSN, se déchiffrent : comme des unités spatiales et territoriales des mouvements sur de grandes échelles ; comme des formes favorables aux stabilités économiques, politiques, sociales des *compartiments* au sein desquels ils s'expriment. Leur appréhension Géo [Politique. Economique] domine. Puissance et pouvoir sont présents aux côtés de la réponse de structuration spatiale. Dans la recherche d'un équilibre sur l'échelle de la construction d'un ensemble appréhendé comme un régulateur de l'intensité des concentrations, comme un Tout en attente d'une visibilité, PSN articule trois figures (métropole, corridor, ouverture mer), académiquement reconnues, mises en œuvre. La devise du projet Dia-Logos présenté par J. Lévy lors de sa leçon inaugurale à l'EPFL (2006) : « *Le futur est ailleurs : ici.* », résume le positionnement à construire de PSN sur les échelles nationale, européenne et mondiale.

La synthèse (figure 64) ci-dessous prolonge la démonstration des pertinences des dynamiques de PSN par le rôle Géo [Politique. Economique] de leur production, apprécié tant pour son propre bénéfice, que pour celui des échelles de l'hexagone et de l'Europe.

FIGURE 64-TABLEAU. SYNTHESE (2/3) DU RAISONNEMENT DEMONSTRATIF (MOTS CLES).

HYPOTHESE : la *généralisation mondiale* des *EEE*, l'intensité des *enjeux globaux*, l'économie des *flux*, les *influences* de l'*organisation spatiale* confèrent à *PSN* un rôle stratégique d'*influences mondiales de la France*.

PARTIES		METHODE	RESULTATS
QUESTION DE RECHERCHE ► En quoi les dynamiques de PSN, sont-elles en adéquation avec les mouvements de structuration d'EEE ?			
2	► LE DESSEIN POLITIQUE DE LA VDS LEVIER DU DESSEIN GEO [POL. ECO.] MONDIAL DE PARIS-SEINE-NORMANDIE.	• APPREHENSION GEO [POLITIQUE. ECONOMIQUE] DE LA CONSTRUCTION INTERTERRITORIALE DE PSN • RECHERCHE DE LA RECONNAISSANCE EUROPEENNE POUR LE PROJET GLOBAL ET SES PROJETS CONSTITUTIFS • DIFFERENCIATIONS°: LIGNES DIRECTRICES PAR RAPPORT AU DESSEIN (compte tenu du réalisé 2009/2019, de la mission en cours)	• CAPACITE DE LA STRUCTURATION DE PSN A PRODUIRE UN EFFET MODELE (rayonnement, influences) • DIFFICULTE DE L'IEC POUR PSN (une composition : 10 ans d'expériences et potentiels de déploiement) • ENJEUX GLOBAUX (accélération des idées ; dimension géopolitique ; transitions ; développement -durable) • INFORMATION NUMERISEE (support : d'existence-reconnaissance ; d'influences d'attractivité)
Jean-Yves Péroudou			

TROISIEME PARTIE.

LES FLUX DE MARCHANDISES-PRODUITS :

UN FACTEUR DIFFERENCIANT (DIFFERENCIATEUR ?)

AU CŒUR D'ENJEUX STRATEGIQUES POUR PARIS-SEINE-NORMANDIE.

« Si les transports et la logistique sont bien des services à l'industrie [...] les fonctions de transport, de stockage et de distribution s'apparentent à un véritable processus de production qui connaît une structuration en propre et de plus en plus sophistiquée. »

Frémont Antoine
La métropole logistique - 2015
Introduction

Produire de l'information n'est pas autre chose que produire de la différence. » [...]
L'information intervient dans l'action d'un sujet comme composante d'un raisonnement producteur d'anticipations. » [...]
« La pensée "systémique" met en évidence l'importance décisive, [...] des modélisations pragmatiques, des "conceptions" induites par des buts subjectifs, qu'on place dans le futur mais qui façonnent les actions présentes. »

Leleu-Merviel Sylvie, Useille Philippe.
Quelques révisions du concept d'information.
2008-2012

« Notre maison brûle et nous regardons ailleurs. [...] Avec les entreprises, il faut mettre au point des systèmes économes en ressources naturelles, économes en déchets, économes en pollutions. L'invention du développement durable est un progrès fondamental au service duquel nous devons mettre les avancées des sciences et des technologies, ... » [...]

Discours de M. Jacques Chirac Président de la République devant l'assemblée plénière du Sommet
Mondial du Développement Durable
Sommet de Johannesburg, le 2 septembre 2002
Extraits. <http://www.jacqueschirac-asso.fr/>

PRESENTATION DE LA TROISIEME PARTIE.

La deuxième partie de l'hypothèse attribue un rôle clé à l'économie des flux de marchandises-produits regroupant un ensemble de secteurs d'activités à poids et rôle significatifs (rapports et documents : INSEE ; annexes A1.2), détaillés par le dossier d'Haropa (rapports et documents, 22/01/2019). Cette approche ne sous-estime pas ou n'omet pas les accents à positionner sur d'autres secteurs en liens avec les mouvements de marchandises (énergie, industrie, tourisme, commerce), ou encore à lien ténu en première approche (culturel, connaissance/recherche) mais dont l'existence est cependant tout autant nécessaire à la reconnaissance mondiale de Paris-Seine-Normandie.

Dans le contexte d'une concurrence accrue d'attractivité, cette hypothèse est à l'origine de la question : « *quels champs de différenciations permettraient aux flux de marchandises, dans la diversité de leurs expressions, de contribuer à accroître le potentiel d'attractivité de Paris-Seine-Normandie ?* ». Hypothèse et question, mondialement partagés, élèvent au rang de référence différenciatrice l'espace économique étendu qui y apportera des orientations de réponse, appréciées, reconnues comme significatives.

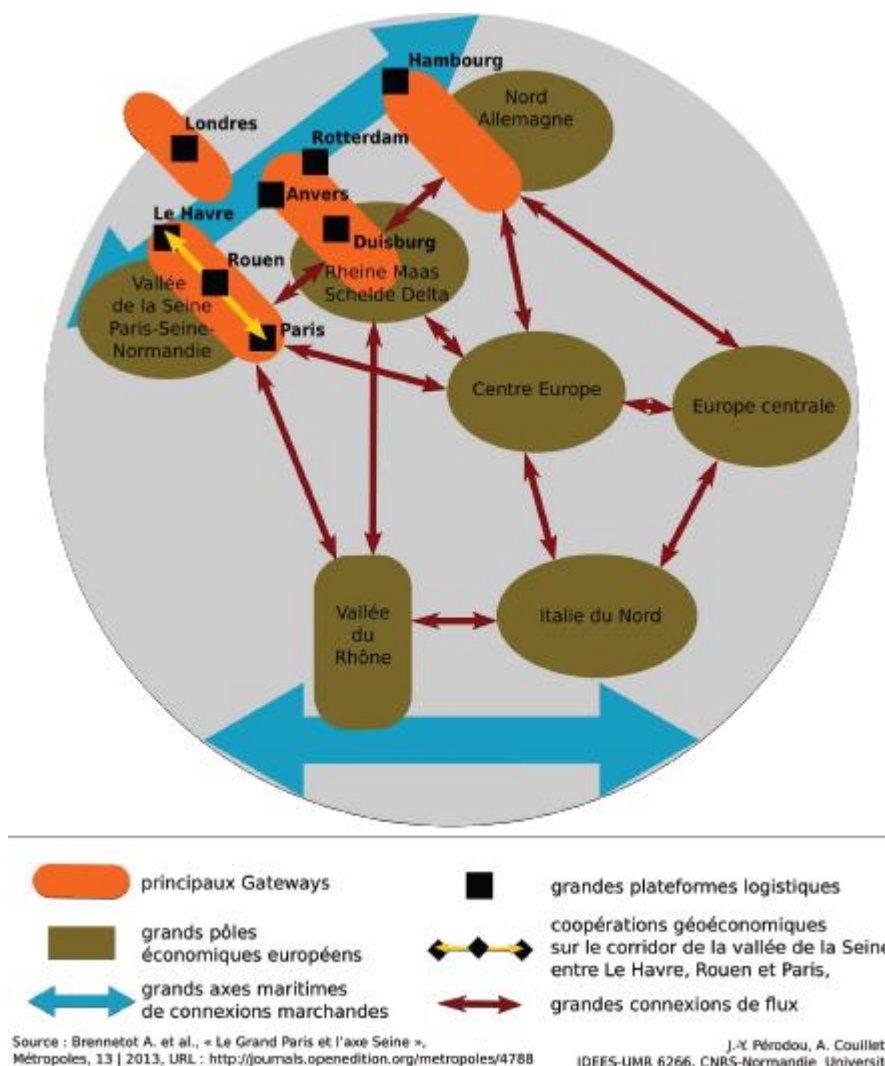
Attribuer aux flux un rôle de bras de levier venant renforcer la singularité existante de la Vallée peut interpellier. Ce rôle attribué à l'économie des flux de la VDS et de la Seine, navigable tout au long de l'année, celui de renforcer et la singularité et le positionnement mondial recherché pour la ville-monde et l'ensemble formé avec la Vallée par l'ouverture maritime des échanges et des connexions terrestres que cette dernière procure.

Ce triptyque (singularité/positionnement/ouverture) conduit à schématiser le positionnement du grand ensemble économique et de vie formé par Paris-Seine-Normandie dans l'architecture du système géoéconomique européen des flux de marchandises-produits. La figure 65 illustre le rôle de la structuration spatiale inhérente aux flux de marchandises-produits pour apprécier les enjeux de la recherche d'une solidification du positionnement mondial, européen, de la ville-monde et de l'**EEE_{PSN}**.

Rheine Maas Schelde Delta (delta d'Or) construit sur/à partir de développements infrastructurels, étend physiquement les aires d'influences par des bases avancées d'arrière pays, articule deux corridors (Rotterdam-Venlo/Duisburg ; Anvers/Liège). Ces traits dominants de l'architecture européenne des flux renforcent le rôle attribué aux architectures des flux de marchandises-produits, sont confortés par l'analyse de B. Steck (2017) : « *Le concept spatial de corridor, associé à celui de port sec, s'affirme ainsi comme un paradigme de l'aménagement contemporain [de l'Afrique]*¹³⁹. »

¹³⁹ Entre [...] par nous-même pour signifier que l'approche est indépendante du continent.

FIGURE 65- SCHEMA. PSN DANS LA STRUCTURATION DU SYSTEME GEOECONOMIQUE EUROPEEN.



Cette approche architecturale des principaux cœurs économiques du nord de l'Europe, visualisant l'enjeu de la reconnaissance spatiale de PSN dans les ensembles européens (figure 58), fait émerger un secteur économique à part entière reconnu comme tel par nombre d'auteurs (figure 66) incitant B. Steck (21/06/2019. SFLog. Restitution CLASSE2) à suggérer une géographie logistique en complément de la géographie des transports¹⁴⁰.

¹⁴⁰ Expression orale : « de la géographie des transports à la géographie de la logistique ».

FIGURE 66-ENCADRE. TERMINOLOGIE. SIGNIFICATION DE LOGISTIQUE DANS LA THESE.

► **LA LOGISTIQUE : SECTEUR STRATEGIQUE.** En une quarantaine d'années (dates de création : ASLOG [Paris, 1972], CRET-LOG [Aix-en-Provence, 1973], CERELOG [Metz, 1982], ISLI [Bordeaux, 1984], ISEL [Le Havre, 1994]), les mutations des activités logistiques (méthodes industrielles, utilisation des TIC, organisation en chaîne/réseau) sont passées d'une reconnaissance de **gestion opérationnelle des flux physiques** à celle d'une « **fonction stratégique de planification, d'exécution et de maîtrise globale des flux physiques et informationnels** » dont les implantations sont un « **objet essentiel du développement et de l'aménagement des territoires** » (S. Masson, R. Petiot, 2012.) Au XXI^e siècle, cette reconnaissance s'étend à celle d'un « **véritable secteur économique, [d'] une industrie reconnue en tant que telle** » (N. Raimbault, 2014), à celle de « **fonction économique majeure des nations** » appréhendée comme un « **objet autonome de politique publique** » (Comité interministériel de la logistique, 09/2019) du fait de son rôle de « **levier de la compétitivité de[s] l'économie[s]** » (N. Bounie, 2017.) Ces évolutions « **d'une révolution en cours** » sont traduites par l'expression « **La logistisation du monde** » (N. Fabbe-Costes, A. Rouquet, 2019).

► **PAR LOGISTIQUE NOUS ENTENDONS** la **somme des activités commerciales-industrielles** (des transports, de stockage et des opérations sur la marchandise, de distribution) et **administratives**, à réaliser afin de **délivrer** les matières, matériaux, produits, marchandises, nécessaires à la **couverture des besoins des sociétés**, ainsi que celles spécifiques aux **flux de fin de vie** de ces mêmes biens (Joseph-Gobin U., 2012). Ces chaînes de valeur sont : organisées en **chaîne/réseau** ; gérées par des **systèmes d'information** et de télécommunication (annexe A6.1/1), sur une **variété d'échelles** (de proximité à celle mondiale). Ce secteur recouvre **les activités logistiques des marchandises-produits**, réalisées au sein d'infrastructures spécifiques (entrepôts, plateformes d'échange, Zones d'Activités Logistiques [ZAL]), gérées comme des opérations industrielles, et celles **des activités des transports** (mouvements des flux à destination ou en provenance) avec lesquelles elles entretiennent des **liens étroits**. Par choix de thèse, les activités logistiques sont accentuées comparativement à celles de transport principalement abordées par les externalités produites.

► **LA LOGISTIQUE SUR LA VALLEE DE LA SEINE.** Les tableaux de l'annexe A1.2 ; ceux des annexes A1.5/1 et A1.5/2 ; les analyses de l'INSEE (09/2017-n°65 ; 02/2017-n°55 ; 06/2018-n°47-dossier n°12), permettent d'apprécier l'**importance économique et sociale du secteur des activités logistiques** sur la Vallée de la Seine. **Extraits.** Création de richesse₂₀₁₄ (**17,6 milliards d'euros**) ; contribution du secteur au niveau national (~ 1 / 3) ; **emploi** : environ **450 000** ; plateforme logistique : **1^{er} système national, 40 plateformes multimodales** ; réserve foncière : significative (annexe A1.10)

Sources multiples (bibliographie, annexes)

La partie I a montré les pertinences des dynamiques de 2009/2012 à 2019. La partie II dans une continuité analytique, appréhende le résultat de ces dynamiques, la production en cours de Paris-Seine-Normandie, comme un positionnement du dessein politique de la Vallée dans celui Géo [Politique. Economique] inhérent à la solidification de la place et du rôle mondial, recherchés, pour la ville-monde/région-capitale, par la résurgence du développement et de l'aménagement de la Vallée.

La partie III, mettant l'accent sur le rôle actif de la géographie, poursuit le raisonnement en soulignant le rôle clé de l'économie des flux dans la construction en cours, notamment celui des marchandises-produits appréhendés par le secteur stratégique de la logistique. La configuration géographique favorable de la Vallée ; la pertinence des dynamiques de 2009/2012 à 2019 ; la transversalité (par essence) des flux logistiques ; initient la deuxième interrogation de la recherche. La logique du raisonnement pour y apporter une réponse,

articulant les apports de la littérature, les faits¹⁴¹ et des choix de thèse, est synthétisée par la figure 68.

Le chapitre VII, pose les bases de notre appréhension des flux de marchandises-produits, prend en considération les travaux réalisés depuis 2009/2012, définit par la même le cadre de la recherche de différenciations. L'étendue des champs à explorer, est en effet bornée : par les orientations stratégiques du rapport de 2012 du CGDVS ; par les actions proposées par les réseaux consulaires d'île-de-France et de Normandie (*Paris Seine Normandie : un nouveau territoire économique*) ; par les initiatives, actions réalisées depuis lors (DIDVS, Regards croisés, Les actes, 02/2019 ; CPIER 2015-2020 du 04/2019), notamment par l'envergure de la mission de préfiguration (Lettre de mission, 07/02/2019) concernant l'organisation portuaire de la Vallée. Ce bornage oriente la recherche (choix de thèse) vers l'impératif des enjeux globaux (externalités des flux : opérationnelles [congestion] et santé publique [air, particules], environnement et climat) dans une trajectoire de développement durable souhaitée par les acteurs « *lors de l'élaboration des projets territoriaux* » (E. Sassi, 2019). La diminution, même partielle de leur intensité, à l'échelle de la Vallée, accroît le rayonnement de la ville-monde. Le dénominateur, d'énoncés communs de problématiques communes, d'une question stratégique pour toutes et entre les premières villes mondiales, entre les **EEE**, positionne la contribution des flux de marchandises comme créatrice de différenciations positives pour renforcer les singularités existantes (naturelle, culturelle, historique) de Paris-Seine-Normandie.

Le secteur stratégique de l'économie des flux (figure 66), l'évolution et la « *démultiplication des espaces géographiques* » (S. Thibault, 2013 : « *espaces de la logistique, espaces financiers, espaces des pratiques individuelles, etc.* ») ; le rôle affirmé des infrastructures (transports, numérique) sur l'échelle de la ville (C. Blanc, Grand Paris, 2008 [chantiers en cours]) et plus encore sur les échelles supérieures (J. Gottmann, 1960 ; P. Claval, 1968 ; A. Grumbach, 2009 ; Europe, RTE-T, 2010 [règlement EU n°913-2010] ; CGDVS, 2012 ; I. Georg, T. Blaschke, H. Taubenböck, 2016) ; les évolutions des connaissances (théorie des graphes), celles des avancées des TIC : demandent de préciser (figure 67) nos usages du vocabulaire (réseau/nœud/lien) possédant une capacité de structuration physique de l'espace. Dans la logique des deux premières parties, ce vocabulaire étaient en effet centrés sur les évolutions, à différentes échelles, des éléments constitutifs de l'espace habité (ville [mondialisée, mondiale, monde, globale] ; grands ensembles, cœurs économiques européens, méga-région, espace économique étendu) ; sur les rôles, influences, fonctionnements en réseau du Politique, de l'Economie, et de la Société, s'orientant vers la Géo (Politique, Economique) avec la croissance des échelles. Le fonctionnement du secteur d'activités de la Logistique et des Transports repose par essence sur une composition de ces trois termes.

¹⁴¹ Importances : socioéconomiques des secteurs de la logistique et des transports, part des externalités de ces secteurs dans les enjeux globaux.

FIGURE 67. ENCADRE. RESEAU, NŒUD ET LIEN : NOTIONS CLES DE LA FABRIQUE DE PARIS-SEINE-NORMANDIE.

► **Par RESEAU nous entendons** des « lieux et des chemins qui les relient [...] dont les bases territoriales [...] constituent souvent d'autres territoires, et en tout cas ramènent au territoire » (R. Brunet, 2017). Le terme réseau désigne « un ensemble structuré d'éléments techniques [transports, énergie, informatique et de communication] facilitant la communication et la distribution des flux » accompagnés des dimensions culturelles (attentes, confiance des parties prenantes, coopération) et contractuelles (règles, normes de fonctionnement, régulation) pour structurer efficacement l'espace (C. Distler (2012). « *Homologue du territoire* », le réseau est « l'espace par excellence des humains » J. Lévy (2013). D'organisation hiérarchique, ou maillée, polarisée, ou en étoile, ou en arbre, il est constitué de nœuds (point, sommet), J-M. Offner (2013, « le nœud se réfère à un réseau ») et de liens (ligne, arête, arc) « qui relient les éléments » (S. Thibault, 2013).

► **Par NŒUD nous entendons** l'ensemble des **organisations fixes** : de la vie concentrant les pouvoirs décisionnels politique et administratif (Etat, région, département, métropole, agglomération, ville) ; **celles pérennes à très fort ancrage territorial** (ports maritimes et intérieurs ; recherche, enseignement et formation) ; également les **organisations économiques professionnelles et socioprofessionnelles** des secteurs d'activité, filières, et « *groupes* », en étroites coopérations, dans des instances de gouvernance, avec les deux premières. Ainsi que l'ensemble des **nœuds physiques** constitués des terminaux aéroportuaires, portuaires (maritimes et fluviaux) et ferroviaires ; de ceux intermodaux de transport combiné ; des accès aux réseaux autoroutiers ; des ZAL et EPL à forte dimension « infrastructurelle » (annexe A4.8).

► **Par LIEN nous entendons** ceux issus des nœuds décisionnels traduits par des coopérations (C. Distler, 2012) interterritoriales durables (exemples) : 2003, Logistique Seine Normandie ; 2004, Nov@log ; 2009, agences d'urbanisme de la Vallée ; 2012, Haropa ; 2016, Adas ; 2017, FCPAS puis SeinePortUnion. D'autre part l'**ensemble des composantes infrastructurelles** (réseaux techniques (J-M. Offner, 2013) : des transports [tout mode], de l'informatique et de télécommunication) permettant la circulation des hommes, des choses, des idées, entre les éléments du réseau.

► **Par RESEAU LOGISTIQUE nous entendons** l'agrégation des nœuds et des liens permettant aux flux de marchandises-produits de circuler dans l'espace du réseau. • **NŒUD LOGISTIQUE** recouvre d'une part, ceux décisionnels portant les dynamiques du réseau (chargeurs et instances en charge du bon fonctionnement et du développement positionné dans les enjeux globaux) ; d'autre part, les aménagements, équipements, physiques à contenu infrastructurel affirmé permettant de réaliser les opérations confiées. • **LIEN LOGISTIQUE** recouvre d'une part, les coopérations entre acteurs spécialisées définies par les nœuds décisionnels ; d'autre part la somme des réseaux techniques.

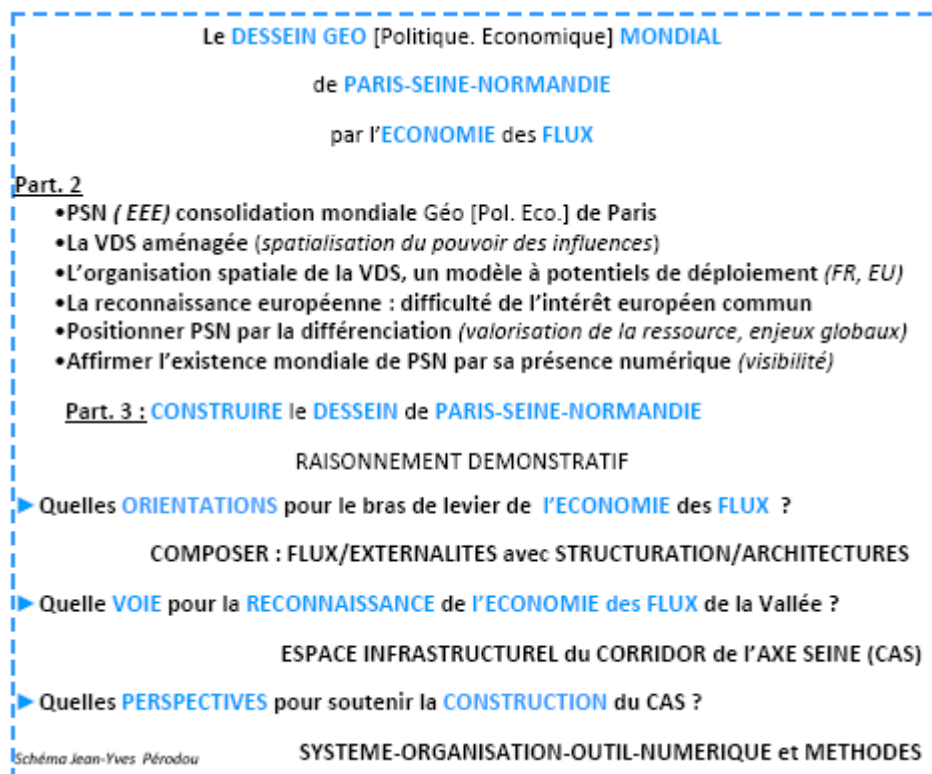
Sources multiples (bibliographie, annexes)

Le chapitre VIII pose le lien entre les architectures et les flux, comme l'orientation nécessaire tant aux flux (organisation, fonctionnement) qu'à leur contribution à la réduction des pressions exercées par les enjeux globaux, complémentaires aux différentes orientations technologiques (motorisations) et/ou organisationnelles d'exécution des activités (grands parcs logistiques, optimisation des transports [mutualisation, taux de remplissage]). La structuration de l'espace infrastructurel de PSN, par le développement d'« *infrastructures logistiques* » (S. Masson, R. Petiot, 2012), oriente conséquemment l'organisation architecturale de la Vallée, vers la notion de corridor de transport appréciée comme « *la structure fondamentale façonnant le développement économique* » (J-P. Rodrigue, 2017, annexe A8.9.) La structuration de l'espace de la Vallée par le Corridor de l'Axe Seine (CAS), positionné dans les enjeux globaux, contribue à la reconnaissance européenne, mondiale, du projet global, à la solidification de la place et du rôle mondial de la ville-monde.

La mise en évidence du lien structurel incontournable entre flux de marchandises-produits et architectures conduit le dernier chapitre (IX) à montrer les apports des avancées scientifiques et technologiques des TIC par l'utilisation d'instruments numériques. La valeur

stratégique de ces outils, utilisables tant pour accompagner la structuration spatiale de la Vallée que pour permettre la gestion opérationnelle des opérations physiques des activités logistique/transport dépendantes de la coordination, voire de la synchronisation, des images numériques des flux, s'accroît avec la croissance de celle des enjeux (globaux, existence-reconnaissance, attractivité). Des illustrations applicatives appuient le raisonnement. Elles contribuent à affirmer l'existence du « territoire » par l'économie des flux ; permettent de générer des différenciations par la communication d'informations d'externalités préalablement aux mouvements ; par leur appréciation économique (actu transport logistique, 22/08/2019) pour préparer leur monétisation. Les acteurs spécialisés de la Vallée possèdent ainsi, par les instruments numériques, la possibilité de tenir un rôle valorisant devant les impératifs des enjeux globaux. Cette approche est accompagnée du support méthodologique de la systémique, qui crée un lien de communication et de traductions entre les orientations de la gouvernance et la logique propre aux possibilités numériques. Enfin, la convergence temporelle entre le diagnostic de l'absence de méthode (rapport 2012) et la réactualisation (2014-2017) de l'évaluation socio-économique (ESE) incite à appréhender PSN dans une perspective de laboratoire d'expérimentations *in vivo* sur les échelles nationale et européenne.

FIGURE 68-SCHEMA. ENCHAINEMENT (3/3) DES RAISONNEMENTS (MOTS CLES).



CHAPITRE VII-LES FLUX DE MARCHANDISES : NOTION ET RECHERCHE DE DIFFERENCIATIONS.

PRESENTATION DU CHAPITRE VII ET LOGIQUE DU RAISONNEMENT.

Lors du colloque international pluridisciplinaire de Cerisy (2003), J. Lévy fait dépendre l'organisation et la gestion des flux d'un espace : de la structuration des *lignes de force* de l'espace; de la culture des territoires, avec leurs réseaux, avec les façons d'organiser cette structuration ; et, de leur composition qui « *dans chaque décision semble relever de la pure technique des transports.* » Il souligne ainsi, dans un espace structuré, l'importance du rôle des transports et de leurs techniques dans la décision de la mobilité urbaine (thème général du colloque) et les processus qui y conduisent (culture, réseaux, relation entre territoire et réseaux) en positionnant un accent sur les facilités matérielles d'exercice du mouvement.

Les opérations réalisées sur les points entre lesquels le mouvement s'exprime, complètent l'approche de J. Lévy en établissant un lien entre mouvement/transport et logistique/industrie. Elles impliquent un lieu pouvant être différent à chaque expression du mouvement des flux de marchandises. La logistique (figure 66) regroupant l'ensemble des opérations physiques et administratives à réaliser, selon les caractéristiques de l'organisation physique et spatiale (figure 69) pour permettre les actions sur les marchandises-produits et le mouvement associé, est en dépendance de ce lien.

La logique du raisonnement de ce chapitre articule notre appréhension (section 7.1) des notions clés (flux, marchandise, marchandise-produit, économie des flux), de la diversité des flux de la Vallée et des principales caractéristiques d'organisation des acteurs ; avec la question difficile (section 7.2) du rôle différenciateur de l'économie des flux à la solidification mondiale de Paris par le développement de cette économie sur la Vallée. Son rôle clé dans le positionnement mondial de PSN est abordé à partir d'explorations académiques concernant les caractéristiques et tendances significatives du secteur économique à part entière de l'activité logistique ; d'illustrations de pratiques internationales, européennes, d'évènements à résonance mondiale. La standardisation des unités de transport, la mission de préfiguration en cours, les conditions de réalisation/traitement des flux, permettent de cerner les champs de différenciations à investiguer.

Les évolutions mondiales de la prise de conscience de l'importance des enjeux globaux, leurs traductions par les externalités des mouvements appréciés par des faits, sont les fils directeurs de la section 7.3. Leur diversité, mesurée, porte atteinte à la santé des populations (qualité de vie) ; entrave les opérations des acteurs économiques ; est à l'origine de tensions sur l'occupation des sols. Leur réduction à l'échelle de la Vallée est appréhendée comme possédant la capacité de faire émerger mondialement une différence bénéfique à Paris-Seine-Normandie ; de renforcer le rôle clé de l'économie des flux dans la construction de PSN et par là

celui du rayonnement et des influences mondiales de la ville-monde ; de favoriser en cela l'attractivité globale de l'ensemble formé.

FIGURE 69. ENCADRE. TERMINOLOGIE UTILISEE. ORGANISATION PHYSIQUE ET SPATIALE DES ACTIVITES LOGISTIQUES.

► **TERMINOLOGIE DESIGNANT LE TYPE DE BATIMENT D'ACCUEIL DES ACTIVITES LOGISTIQUES.** ● **Entrepôt** désigne le bâtiment spécialisé (différent du dépôt ou du magasin) dans le stockage de moyenne ou longue durée, en général supérieure à 24 h., pour articuler l'interface entre les chaînes d'approvisionnement et la production (logistique industrielle) ou entre la production et la distribution des marchandises-produits (logistique de distribution), en intégrant les retours. ● **Plateforme logistique** désigne le bâtiment effectuant du stockage de courte durée, en général inférieure à 24 h., spécialisé dans les opérations de groupage/dégroupage (*cross-docking*), faisant souvent appel à des systèmes automatisés de tri, demandant une grande proximité avec les opérateurs de transport.

► **TERMINOLOGIE D'INTERFACE ENTRE LE PHYSIQUE ET L'ESPACE.** ● **Entrepôt et Plateforme Logistique (EPL).** Expression et sigle fréquemment utilisés (pour des usages statistiques) compte tenu de la grande complémentarité entre les fonctions stockage et transport, se matérialisant par la présence dans la même ZAL de ces bâtiments spécialisés. Le langage commun emploie également comme équivalent « plateforme logistique » ou « plateforme multimodale » selon ses connexions à plusieurs modes de transport.

► **TERMINOLOGIE DE DESCRIPTION DES TYPES D'ESPACE.** ● **Site logistique** expression à sens étendu pouvant désigner un bâtiment logistique (entrepôt, plateforme) ou une ZAL, ou un lieu possédant « *un potentiel de localisation pour des réalités qui ne s'y trouvent pas encore* » (J. Lévy, 2013) ● **Zone d'Activité Logistique (ZAL)** désigne « *l'espace complexe* » (J. Lévy, 2013), délimité et aménagé (développement territorial, rationalisation du foncier), spécialisé (regroupant, agglomérant) dans l'accueil d'activités du secteur logistique matérialisées par la présence de plusieurs entrepôts et/ou plateformes logistiques dans la même zone. La ZAL est caractérisée par une importante emprise foncière, peut être considérée comme relevant de l'économie industrielle ou de l'économie des transports selon ses caractéristiques de multi-modalité et être appréhendée comme une infrastructure nodale. La ZAL associée à un nœud important (port maritime ou fluvial, aéroport, chantier de transport combiné) des réseaux de transport est souvent qualifiée de Hub logistique. N. Bounie (2017) se référant à la définition normalisée de l'OCDE pour *Logistics Center* (équivalent anglais) propose la traduction suivante : « *Un centre logistique est le nœud d'une aire géographique au sein duquel toutes les activités liées au transport, à la logistique et à la distribution des marchandises – tant à l'échelle nationale qu'internationale – sont réalisées par différents opérateurs [...] Afin d'encourager le transport intermodal de marchandises, un centre logistique doit de préférence être connecté à différents modes de transport (routier, ferroviaire, fluvial, maritime, aérien).* » ● **Parc logistique**, équivalent de la ZAL positionnant un accent sur l'aménagement (zone), accentue la dimension économique du regroupement d'activités du secteur d'activité. ● **Pôle logistique.** Accentuation économique spécialisée d'une aire, caractérisée par une densité élevée d'activités du secteur logistique, exercées dans des bâtiments isolés ou regroupées dans des zones. ● **Aire logistique** expression à sens étendu, de la « *famille des descripteurs les plus généraux des types d'espace* » (J. Lévy, 2013). Peut être employée pour désigner un espace d'accueil autoroutier pour les professionnels du transport aussi bien qu'une zone d'activités spécialisée en logistique, ou encore pour faire référence à un espace plus large d'échelle supérieure telle l'« *aire métropolitaine* », et contenir plusieurs sites logistiques.

Source multiples. J. Lévy-M. Lussault (2013). N. Raimbault (2014). N. Bounie (2017).

7.1-NOTION DE FLUX ET BASES D'APPREHENSION DES FLUX DE MARCHANDISES.

7.1.1-LA NOTION DE FLUX.

L'acception de cette notion est celle portée par les premiers sens en géographie tels que proposés par J-M Offner (2013) « *comme l'expression d'une circulation entre lieux sur une infrastructure* » ou encore, comme : « *lié[e] à l'idée d'une quantité en mouvement au cours d'une période déterminée* ». Cette approche technique est également accompagnée d'une valeur Géo [Politique. Economique], « *Car les flux sont à la fois ceux du pouvoir [...] et de l'échange [...]* ».

Les évolutions ont généralisé la terminologie, remis en usage un vieux mot du XIV^e siècle trouvant une nouvelle vie le 21/01/2014 par son adoption par la Commission générale de terminologie et de néologie. A l'origine associé à la géographie, à l'écoulement de l'eau, ainsi qu'aux connaissances médicales, il a trouvé sa place dans de nombreuses disciplines (mathématiques, physique, sciences de l'information et des communications) ainsi que dans les différentes spécialités descriptives des activités humaines. Ses expressions matérielles s'expriment dans celles des capitaux, celles des compétences et expertises, des technologies, des énergies, de connaissances et pratiques spécifiques, ou encore des biens culturels. En économie, la gestion des flux de matières et de marchandises donne naissance à la logistique, dont les acteurs sont « *spatiaux* » (M. Lussault, 2013).

L'expression flux de marchandises regroupe l'ensemble de celles destinées à être échangées, consommées puis recyclées et circularisées. Dénominateur commun de par leur nécessaire existence pour chacun des territoires constitutifs d'un espace économique étendu, les marchandises sont porteuses d'un grand nombre de problématiques communes. Leur résolution est en relation avec les caractéristiques du système de l'*EEE* ; avec le nombre des sous-systèmes territoriaux constitutifs (métropoles ; agglomérations ; villes ; interfaces ; portes ; nœuds). Nœud se réfère à un « *point de jonction ou d'entrecroisement des lignes dans un réseau* » (J-M Offner, 2013). Terme utilisé pour identifier l'un de ceux de l'architecture du mouvement, permettant son organisation par l'utilisation totale ou partielle du réseau constitué par l'ensemble des éléments constitutifs des nœuds de l'architecture des flux du « territoire » PSN (annexe A4.8).

Ce mot (flux) porte en lui les complexités des mouvements, de leurs rythmes ; de la circulation des flux de marchandises. Celui des flux intercontinentaux ou lointains, archétype d'une optimisation de la massification, faisant classiquement appel au maritime. Les grandes liaisons ferroviaires continentales de fret, développées jusqu'à ce jour sur le continent nord américain, connaissent un développement entre l'Asie et l'Europe (OBOR-BRI) ; en Europe (RTE-T). Celui encore des flux de type intra régional ou local, maritime courte distance inclus. Les unités géographiques de proximité et l'économie s'articulent ici dans un découplage avec les structures politiques et administratives s'agissant notamment de la fragmentation historique européenne sur des territoires de grande proximité et pour certains de faibles dimensions. Celui, enfin des flux de type circuits courts (proximité, flux de retour, économie circulaire) porteurs d'une solidité d'ancrage territorial d'acteurs économiques. Ces derniers concernent des familles étendues de produits, depuis ceux de l'agriculture, de l'alimentaire, jusqu'aux produits industriels selon les caractéristiques des tissus économiques territoriaux. La solidité de ces flux et circuits, portent une part significative d'une solidité économique appréciée par un critère de pérennité ou de territorialisation d'activités.

7.1.2-DE FLUX DE MARCHANDISES A FLUX DE MARCHANDISES-PRODUITS.

Avec marchandises, l'angle d'appréhension des flux privilégie une couleur économique commerciale plus que celle industrielle portée par le terme produit, quand bien même le fonctionnement optimal du système de flux d'une configuration de type PSN et de chacun de ses sous-systèmes, soit en étroite dépendance de la qualité industrielle, positionnée dans les enjeux globaux, des différentes opérations le constituant, assurant sa fluidité.

Privilégier un terme (marchandise) ou l'autre (produit) peut être analysé, du point de vue des flux, comme un dysfonctionnement formalisé notamment par O. Wight (1984, rapports et documents), compte tenu de l'interpénétration des fonctions de production et de commercialisation (É. Perrot, 2017) consécutives aux avancées et développement des TIC.

Quatre caractéristiques de fonctionnement de l'économie des flux orientent l'appréhension des flux de marchandises vers celle de marchandises-produits.

Celle de la référence à l'industrie, aux méthodes de gestion industrielle, mondialement acceptées pour l'ensemble des secteurs d'activités, incitant P. Veltz (2017) à soutenir la thèse d'une « *société hyper-industrielle* ». La pénétration de cette référence dans les secteurs de la logistique et des transports traduit une certaine régulation méthodologique des fonctions et opérations de ces secteurs imprégnés de la recherche permanente d'améliorations. Les mots clés de mécanisation, d'automatisation, de robotisation, de numérisation, de *webisation*, de standardisation, de normes, de coopération, de qualité, de simplicité, etc. sont communs aux secteurs industriel et de la logistique, sont applicables aux dynamiques de l'un comme de l'autre. Avec les mots, les concepts, les méthodes suivent, trouvent d'identiques applications pour la production d'objets, de services et de leurs combinaisons ; ou pour leur diffusion, leur distribution. Un entrepôt, une plateforme, un parc logistique, un port de commerce, maritime ou fluvial, sont avant tout perçus comme des unités industrielles spécialisées dans la production de services à cycles courts. Cette perception est soulignée par N. Raimbault (2014) se référant « *aux flux tendus [...] à une production de séries plus différenciées, suivant des cycles courts* » pour accroître la réactivité. Cette appréhension d'un noeud de la chaîne transport-logistique fait apparaître le temps comme une caractéristique de son mode de fonctionnement ainsi que le soulignent B. Steck et J. Lombard (2004) : « *le temps aussi, condition majeure de la fluidité et de la rapidité des circulations.* » La variabilité de l'appréhension de la durée du cycle étant en dépendance de la spécialité de l'opérateur (rotation : des navires pour un armateur ; des stocks pour un chargeur et/ou logisticien) ainsi que de son acceptation par la société vivant sur et par ce noeud de la circulation des marchandises. La fiabilité de la régularité temporelle des opérations, caractérisant un produit plus qu'une marchandise, représente le point d'équilibre de ces deux forces opposées (opérateur/société), une caractéristique du fonctionnement du noeud.

La seconde est le concept de réseau (figure 67) décrivant les localisations urbaines et leurs interrelations, celle des personnes, des activités ; présentant une grande proximité sémantique avec structure et conséquemment avec industrie. Concept clé, notamment pour les activités de la logistique et des transports pour lesquelles l'appréhension des organisations spatiales des sociétés (évolutions des distributions des systèmes urbains, règles d'occupation des sols) est un déterminant des implantations d'activités ; pour lesquelles les infrastructures constitutives des réseaux techniques (des transports, numériques) représentent l'une des conditions d'exercice de l'activité. La conjugaison de ces deux éléments structurels est à l'origine des architectures, spatiale et territoriale, nécessaires aux mouvements.

La troisième caractéristique de l'économie des flux orientant leur appréhension par marchandises-produits plus que par marchandises résulte de l'intensité des pressions environnementales / écologiques / climatiques associées aux mouvements. Les caractéristiques de ces pressions colorent d'une dimension industrielle leurs impacts appréciés au produit, au mouvement, au territoire. La durabilité de la présence de ces pressions oriente vers le développement d'une logistique durable, vers des modes durables de transport.

Enfin la dernière caractéristique provient des avancées des sciences et technologies de l'information et des communications organisant des processus normés, traduisant l'utilisation de méthodes et organisations de gestion structurées, éprouvées, d'origine industrielle. Ces avancées associées à celles des transports ont modifié le rapport au temps et à l'espace, permettent le pilotage des flux de l'offre par la demande émanant de l'industrie ou des réseaux de distribution, accompagné d'une captation en temps réel des données relatives à leurs dynamiques (traçabilité : des mouvements, géolocalisation des opérations, suivi d'avancement) ainsi que de leur mise en relation (actions déclenchées par les traçabilités). In fine, les données et informations nécessaires à l'économie des flux forment « une boucle de données » constitutives de la fabrication d'un produit-service plus que celle de la délivrance d'une marchandise.

Ces quatre caractéristiques (industrie et méthodes ; réseau et structure ; pressions et transitions ; informatique / télécommunication / Internet¹⁴² et fluidité des mouvements) attachées à la notion de flux orientent vers marchandises-produits plus que vers marchandises.

Cette appréhension des dynamiques de l'économie des flux par marchandises-produits plus que par celle de marchandises rend compte d'un regard intégrant la rigueur industrielle du traitement des flux comme bras de levier du développement économique de la Vallée positionnée dans les enjeux globaux, avec l'ambition pour PSN d'une reconnaissance de référence dans la recherche d'un positionnement mondial différenciateur. Cette

¹⁴² Illustré en logistique/transport/*supply chain* par les travaux de recherche sur l'« Internet physique » (définition d'un cadre d'interconnexion pour l'ensemble des prestations logistiques) utilisant la gestion par paquets normalisés des informations et messages transitant par Internet s'inspirant fonctionnellement de la standardisation des niveaux physiques et informationnels atteints par le transport maritime conteneurisé.

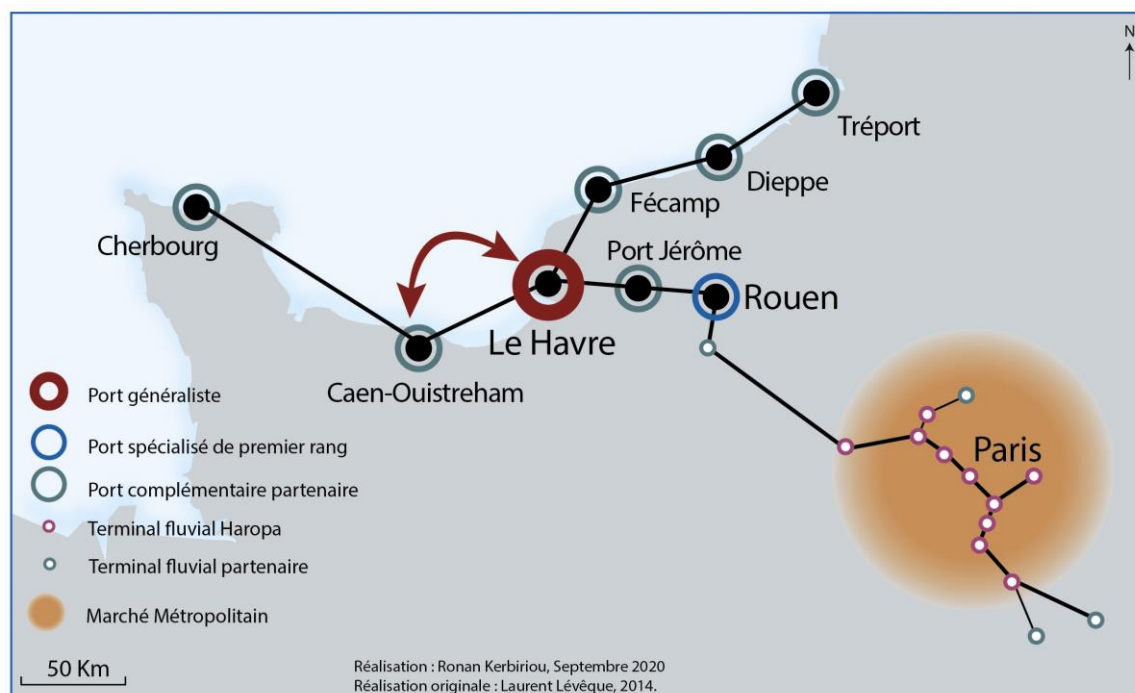
complémentarité des domaines commerciaux (marchandises) et industriels (produits), en permanence à équilibrer, rapprochée des évolutions des organisations et pratiques du commerce et de l'industrie s'est intensifiée sous les influences des modes de vie (impacts de l'E-commerce) et de celles des avancées des sciences de l'information.

Pour les flux de PSN, les références industrielles de l'approche marchandises-produits, conduisant les opérations des secteurs du transport et de la logistique, les attentes des propriétaires de marchandises (chargeurs) d'une qualité (régularité, fiabilité) de services de « bout en bout » orientent la recherche d'un fonctionnement différenciateur vers l'intégration dans les chaînes de traitement des positionnements (exemple : durée d'opération, rendez-vous, etc.) des différents acteurs intervenant sur les nœuds, interfaces, afin de limiter les incertitudes dans des plages de variations (négociées, acceptées) et permettre ainsi l'obtention d'une qualité globale d'un service global (« de porte à porte ») favorable à la notoriété, au rayonnement, *in fine* à l'attractivité.

Cette perception des flux internes à la Vallée, à cette échelle (figure 17), comme celle d'un système de flux composé de systèmes de maillons industriels établit un lien entre : les maillons, leurs caractéristiques de fonctionnement et les systèmes d'information assurant la gestion des systèmes constitutifs (typologie des flux) ; les possibilités de connexions et d'interconnexions aux nœuds et interfaces ; et, l'agilité développée par les acteurs économiques pour faire face aux transformations de leurs activités. Dans une optique de développement, cette perception est complétée, pour le système portuaire de la Vallée (ports maritimes et de l'intérieur : annexes A1.6 à A1.11 ; figure 70 [R. Kerbiriou]), pour les principaux nœuds (grands parcs logistiques), par un lien de dépendance avec leurs aires terrestres d'influence, conséquemment avec l'intensité de leurs connexions. La figure 70, détaillant la figure 17, stylisant le système portuaire interrégional de la Vallée, met l'accent sur les ouvertures maritimes, présente les connexions du corridor¹⁴³ de l'axe Seine pour desservir par le mode fluvial Paris-ville-monde et l'Île-de France. Dans ce schéma épuré, Port Jérôme se comprend par facilité de représentation graphique (structure des noms, faiblesse des distances) comme l'aggrégation des ports de Radcatel, de Port Jérôme, de Saint Wandrille, de Le Trait, tels qu'ils apparaissent dans la représentation des partenariats d'Haropa (31/01/2019).

¹⁴³ La notion de corridor est détaillée dans les sections 8.2 (composition entre architectures et corridor) et 8.3 (orientation clé de la construction de Paris-Seine-Normandie).

FIGURE 70. SCHEMA. SYSTEME PORTUAIRE INTERREGIONAL DE L'AXE SEINE (DEVPORT, SFLOG).



7.1.3-LES FLUX DE MARCHANDISES-PRODUITS DE LA VALLEE DE LA SEINE (VDS).

La mission de préfiguration (2019) en cours concernant l'organisation de la gouvernance d'Haropa est une reconnaissance de l'acuité des liens entre le développement économique de la Vallée et celui des flux de marchandises, entre les modes de transport et l'architecture des flux notamment celle qualifiée d'« *infrastructures logistiques* » (S. Masson, R Petiot, 2012). Cette mission est un élément de la concrétisation du premier axe du rapport du CGDVS (2012) : « *réaliser le Seine gateway* » dont le poids économique et social de l'économie des flux de PSN est présenté dans les annexes A1.2. Cette économie fait l'objet d'analyses sectorielles dans les éditions annuelles (2018, 2019) du CGDD (Commissariat général au développement durable. Chiffres clés du transport). Les analystes des médias professionnels commentant les évolutions de trafics de PSN, consolident avec un taux global de croissance 2018 de 2,5% le mouvement observé en 2017. Ils soulignent également la vulnérabilité du système portuaire de la Vallée telle que la pandémie du COVID la fait émerger (L'Antenne, 15/07/2020).

L'analyse documentaire permet de souligner plusieurs points.

- Tout d'abord une curiosité issue des observations en 2018 et 2019 de l'absence du GIE Haropa (2012) dans les deux rapports annuels d'analyses statistiques du CGDD, dans celui de 12/2018 consacré à l'« *activité des ports maritimes français* » en 2017.

- Ensuite un volume de flux de conteneurs vers/de l’Île-de-France (Assises Port du futur 2017, annexe A1.9/1) légèrement favorable¹⁴⁴ (compte tenu de la marge d’incertitude) aux ports maritimes de l’axe Seine (environ 50% : Le Havre, Rouen) comparativement aux parts de marché des compétiteurs nordiques de proximité (environ 43% : Zeebrugge, Anvers, Rotterdam). Cet ordre de grandeur, présenté en 2017, sur des données de 2016 de l’IAU d’Île-de-France, est à rapprocher de celui communiqué¹⁴⁵ en 2016 (« 35% des flux logistiques français empruntent » l’axe Seine) ; des tonnages de marchandises (A. Serry, 06/2019) expédiées vers l’Île-de-France par les ports du Havre et de Rouen (12 millions) comparativement à ceux de la Belgique (30 millions). Malgré la marge d’incertitude des données de 2016 (IAU-ÎdF), l’hétérogénéité des bases des mesures, l’analyse comparée (annexe A1.7/2) du trafic total des marchandises des ports de l’axe Seine comparativement à Anvers et Rotterdam, sur la période 2000-2015, révèle une fragilité d’Haropa.
- En troisième point une relative robustesse dans l’économie des flux de la Vallée apportée par le trafic stratégique des approvisionnements des aéroports de l’Île-de-France en carburant aérien assuré par la raffinerie de Gonfreville l’Orcher et le port pétrolier du Havre, compte tenu du taux de croissance attendu du trafic aérien (IATA₂₀₁₈. 3,5% / an. Doublement du trafic 2037/2017). Les événements à impacts socioéconomiques mondiaux (Covid-19), l’intensité durable de la pression des enjeux globaux ainsi que les mesures prises par les autorités politiques pour en diminuer les effets, les recherches des industriels et motoristes de l’aéronautique en ce sens, peuvent cependant à moyen terme entacher cette robustesse.
- Une hétérogénéité de secteur d’activités, à cycles différenciés, les filières d’excellence commune aux deux régions générant très majoritairement des flux de marchandises-produits (annexe A1.2/5). La notion de filière est comprise, en s’inspirant de la définition proposée par l’INSEE (10/2016) comme l’articulation (économique, productive, sociale, environnementale) d’interdépendances d’activités complémentaires entre des acteurs en coopérations, de l’amont à l’aval, pour transformer un produit brut en un produit fini (filiale industrielle), ou pour constituer une offre de services, ou encore pour renforcer, améliorer leur positionnement.
- Enfin une structuration normande (dés 2003) de la filière économique logistique autour de LSN (Logistique Seine Normandie) établissant le lien entre économie et territoire notamment auprès d’acteurs PME/TPE ancrés territorialement, complétée en 2004 par le pôle de compétitivité dédié Nov@log. L’ensemble, complémentaire, constitue les bases du fonctionnement d’un **“groupe”**. LSN rassemble les acteurs dans un réseau opérationnel, Nov@log apportant les expertises d’innovations au réseau. **“Groupe”** est entendu selon

¹⁴⁴ Le Havre, Rouen : 650 Kevp sur 1300 Kevp. Zeebrugge, Anvers, Rotterdam : 570 kevp sur 1300 kevp.

¹⁴⁵ Colloque de Cerisy, 06/2015, Préfet Philizot, in *in* Frémont Armand-Guermond Y., 2016.

l'approche de l'économie géographique de J. Bouinot (2007) relayant celle de M. Porter (1998) associant « *concentration géographique* », entreprises de « *branches industrielles proches* », le mode coopératif « *avec les universités, et leurs concurrentes* [en référence aux entreprises]. » Les critères *concentration* et *proximité industrielle* sont notamment développés par l'INSEE d'ÎdF dans l'encadré méthodologique de la note d'analyses, N°65 (09/2017) permettant d'identifier les **"Groupes"** d'une part, « *fluvial et portuaire* » défini comme « *compre[nant]d les établissements ayant une activité en lien évident avec ce domaine [...]* » ; et d'autre part celui des « *industries et services* » défini comme « *compre[nant]d les établissements n'appartenant pas au cluster "fluvial et portuaire", mais qui tirent parti des infrastructures portuaires et de la navigabilité des voies fluviales.* » Ce type d'organisation et de fonctionnement intervient sur tous les maillons de la chaîne de valeur (recherche-développement, formation, etc.), est identique à l'appréhension développée par J-J. Bavoux et L. Chapelon (2014) concernant le terme grappe.

La reconnaissance et l'appropriation des activités logistiques permet de proposer une définition (N. Bounie, 2017) de « **"groupe"** logistique » principalement articulée sur « *des agglomérations de différents type d'entreprises et d'opérations* » permettant de prendre en compte la diversité des acteurs, des opérations réalisées et services proposés, des secteurs d'activités (industriel, distribution, détaillant, entreprise spécialisée.)

Cette forme d'organisation du développement économique territorial basée sur « *l'intérêt de la concentration spatiale* » (C. Ghorra-Gobin, 2012) et des formes de coopération en réseau, fait appel aux notions de filière, de **"groupe"**, de système productif localisé (SPL). Leurs différentes définitions s'accordent sur le tronc commun formé par l'articulation : de l'économie territoriale (avec des variations d'échelle) ; de l'ancrage d'acteurs majoritairement constitués de PME-TPE ; du développement de coopérations ; de l'optimisation des moyens et ressources économiques. Ces analyses de **"groupe"** font ressortir : la primauté aux travaux de recherche-développement dans l'observation du partage de savoir-connaissance, une efficacité d'organisation dépendante de la distance, la concentration spatiale pour faciliter les coopérations par le développement des relations interpersonnelles professionnelles.

Les caractéristiques de la configuration PSN (faiblesse des distances, accessibilité des marchés, connexions intermodales) rapprochées de ces observations sont appréciées comme des atouts. Ils permettent d'attribuer aux flux un rôle significatif dans la construction de Paris-Seine-Normandie et sont complétés d'enseignements extraits de la recherche académique, de la pratique des grands acteurs.

7.2-LA RECHERCHE DE DIFFERENCIATIONS PAR LES FLUX : UNE QUESTION DIFFICILE.

7.2.1-ENSEIGNEMENTS DE RECHERCHES ET D'OBSERVATIONS DE PRATIQUES.

Les liens entretenus entre un **EEE** et l'organisation des flux qui lui sont nécessaires (échanges internationaux, économie linéaire et circulaire, circuits longs et courts) reflètent sa solidité économique propre, celle de ses acteurs et de ses territoires constitutifs, ainsi que sa notoriété mondiale. La revue de la littérature pose le cadre général de l'appréhension des flux de marchandises-produits à l'échelle de la Vallée, identifie des caractéristiques clés devant être prises en considération dans l'approche attribuant aux flux de marchandises-produits un rôle significatif tant pour la construction de PSN que pour leurs apports afin de renforcer (différenciations) la singularité de PSN.

- Tout d'abord les flux sont appréhendés au sein d'architectures positionnées sur une échelle : supérieure à celle de la métropole (L. Dabanc, A. Frémont 2015) ; intégrée à celle de l'Europe telle qu'analysée par L. Livolsi et C. Camman (2017). Ceux des « derniers kilomètres », étroitement liés à ces architectures, à la densité urbaine ou à des accessibilités compliquées, sont des concentrateurs de contraintes géolocalisées, représentent des champs d'innovations organisationnelles et technologiques, des expérimentations sur l'échelle la plus petite pour une appréhension du service logistique de « bout en bout ».
- En deuxième point la concentration en périphérie des métropoles des unités opérationnelles logistiques (L. Dabanc, A. Frémont, 2015). Cette évolution qualifiée de « *métropolisation logistique* », est issue de « *deux processus simultanés* ». Celui de la « *polarisation* » et du « *desserrement logistique* » (*glissement [...] vers les marges périurbaines*). Ces deux processus s'accompagnent d'une croissance de la taille des entrepôts, des plateformes, (D. Guerrero, L. Proulhac, 2016). Des analyses de longue période montrent une tendance vers l'organisation de grands parcs à connexions plurimodales, appréhendables comme des infrastructures de services (S. Masson, R Petiot, 2012).
- La structuration d'une industrie immobilière mondiale dédiée à la logistique (L. Dabanc, A. Frémont, 2015) articulée sur de grands acteurs intervenant sur des investissements significatifs (de plusieurs dizaines à deux ou trois centaines de millions d'euros) pour une durée de vie de l'ordre de vingt à trente ans, intégrant les « *échelles du global au local* » (N. Raimbault, 2015.)
- Il en résulte l'identification d'un besoin de schéma de structuration spatiale, d'aménagement, de planification sur une échelle inhabituelle et de celui du développement de coopérations avancées, telles qu'observé par L. Dabanc, A. Frémont (2015) dans les

chapitres 8¹⁴⁶ et 11¹⁴⁷, exprimées officiellement lors des conférences de la NACo de 2017. Ce besoin est également affirmé par N. Raimbault (2014) suite à l'analyse des « *enjeux logistiques au sein du SDRIF 2013 et du PDUIF 2014* » permettant d'apprécier la logistique comme un « *objet de la planification territoriale.* » Ce besoin prend une acuité particulière avec une politique de corridor (« *l'Axe Seine conduit à un changement d'échelle* ») qui déploie la logistique « *le long de corridors intermodaux maritimes et terrestres (Comtois, 2012) articulant les ports maritimes et des centres logistiques intérieurs, c'est-à dire des entrepôts et des terminaux.* »

- L'avant dernier point concerne l'importance des enjeux environnementaux et de santé, portés par les flux, leurs mouvements, leurs externalités ; et « *la forte corrélation entre "le développement du transport durable", "le développement logistique durable" et "le développement économique durable"* » (E. Sassi, 2019). Ces enjeux appréciés sur l'échelle méga-régionale et de l'Ile-de-France (L. Dabanc, A. Frémont, 2015), soulèvent nombre de questions identifiées par nombre d'auteurs. L'échelle des espaces économiques mondiaux accroît leur intensité : congestions et pertes de temps ; augmentation de trafics et GES ; effets plus ou moins nocifs portant atteinte à la vie ; coûts de maintenance des voiries ; concurrence d'attractivité entre municipalités voisines. Les innovations, les systèmes de régulation, ainsi que les mouvements de concentration des activités logistiques et de croissance de la taille des unités, contribuent à leur diminution. Selon O. Dollfus (1996, Ed. 2007), les congestions peuvent entraver « *les effets d'agglomération.* » Frémont Antoine , dans la même ligne d'idée, apprécie la congestion routière comme « *une entrave au développement des activités économiques* », et, donne (2012) la mesure des externalités du trafic routier pour l'Ile-de-France. L. Dabanc, A. Frémont (2015) précisent pour le transport routier de marchandises en ÎdF : « *est à l'origine de 59% des particules émises* » ; rappellent la permanence des suivis de mesures par la présentation des chiffres de 2006 et 2007. A. Serry (2019) dessine le panorama européen (pays/pays pour 19 pays) du coût annuel (2009) de la congestion routière représentant en France 0,9% du PIB national (3^{ème} pays européen par l'importance de ce coût.)
- Enfin le dernier point, concernant notamment les infrastructures nécessaires aux mouvements, fait émerger les questions de l'affectation des moyens et ressources, de la coordination interterritoriale des investissements, font appel à des expertises complémentaires relevant des sciences politiques et économiques. Ces champs de l'action appréciés comme relevant de la gouvernance (L. Dabanc, A. Frémont, 2015) prennent à l'échelle de PSN une acuité supérieure.

¹⁴⁶ « *Atlanta et Los Angeles : la ville comme gigantesque distribution center* »

¹⁴⁷ « *Penser autrement la métropole logistique : questions d'aménagement et d'urbanisme* »

Ces enseignements de recherches à différentes échelles, nationale, européenne, mondiale, sont complétés d'observations de pratiques de surveillance ou de pilotage de flux à même échelle. A valeur d'illustrations, peuvent être citées :

- Le suivi (indicateurs) et l'évaluation régulière des secteurs d'activité du transport et de la logistique d'un large territoire (annexe A4.2/1, *Toronto Region*, 2012, 2015). Cette pratique de la surveillance permanente des activités associées aux flux de marchandises-produits, considérée comme importante à cette échelle, permet d'affiner le positionnement flux-transport-logistique comparativement à d'autres grandes unités spatiales ou grands ensembles du nord Amérique. Cette pratique incite à développer un instrument de même veine permettant d'apprécier le positionnement flux de PSN comparativement à ses *alter egos* européens.
- Le pilotage des flux entre les nœuds d'un réseau physique multimodal, d'une échelle multirégionale, de Rheine Maas Schelde Delta à l'Autriche, par un outil numérique (2017, Quintiq, chapitre IX), ou encore le pilotage et la gestion des trafics du canal de Panama (2017, Quintiq).
- Deux évènements récents à résonnance mondiale permettent d'actualiser le poids des enjeux environnementaux et de santé associés aux flux. Le premier (10/2017) est la réunion sur Paris du réseau C40¹⁴⁸ de métropoles mondiales rassemblées pour promouvoir la lutte contre la pollution urbaine. Il fait état du rapport de *The Lancet* identifiant pour 2015, 9,5 millions de décès prématurés dus aux maladies causées par la pollution, dont 6,5 millions provoqués par la mauvaise qualité de l'air, rapport confirmé en 2019 par celui de l'*European Environment Agency*. Le second est la COP23 (Allemagne. Bonn. 2017). Les analyses techniques chiffrées (annexes A1.12/1 et /2) des émissions de GES, de CO₂ émises par secteur d'activités, accompagné de leurs évolutions depuis 1990 donnèrent lieu à la publication d'un rapport éclairant. Ces longues séries numériques, suivies et actualisées régulièrement, représentent des bases rationalisées d'identification de différenciations pour la Vallée compte tenu de l'affirmation grandissante des questions environnementales et climatiques (Business France 2019).

Ces enseignements et ces pratiques illustrent, pour PSN, l'importance des activités du secteur logistique (figure 66). L'organisation des flux, porteuse d'une significative part du développement économique durable des territoires, devient ainsi une caractéristique territoriale dont la visibilité renforce la notoriété, le rayonnement, accroît l'attractivité et le positionnement Géo [Politique. Economique] mondial de PSN sur cette question universelle. Cette caractéristique, étroitement liée au « territoire » (géographie et aménités, histoire et culture, population) questionne la méthode de la structuration spatiale logistique (A. Frémont,

¹⁴⁸ Autorités politiques de : Auckland, Barcelone, Copenhague, Le Cap, Londres, Los Angeles, Mexico, Milan, Paris, Quito, Seattle, Vancouver, etc.

in L. Dablanc, A. Frémont, 2015). L'échelle de PSN complexifie cette question méthodologique sollicitant l'ensemble des représentants des sciences sociales (sociologues, économistes, politistes, juristes), pour construire durablement un « territoire » dans l'échelle émergente des espaces économiques étendus. Depuis I. Cerdà, l'unité de l'organisation spatiale est le territoire urbain. Urbanisme : faiblesse du mot devant l'échelle de l'ensemble constitué par l'articulation de coopérations avancées interterritoriales. La structuration de la Vallée, la structuration de l'espace à l'échelle de Paris-Seine-Normandie, en intégrant les dimensions rappelées par A. Frémont, en sublimant celle d'une ingénierie pour construire dans la durée orientent l'appréhension de La Vallée de PSN comme le laboratoire de la conception d'une méthode générale de développement-aménagement d'un espace économique étendu apprécié sur les échelles nationale et européenne.

7.2.2-PENSER LES FLUX COMME ELEMENT D’AFFIRMATION DE LA SINGULARITE TERRITORIALE DE PSN.

Les bases de ces recherches et analyses renforcent, dans le positionnement Géo [Politique. Economique] recherché, le rôle clé attribué aux flux de marchandises, incitant à leur confier un rôle premier de même degré de priorité que ceux de l'énergie ou de la ville. Relevant de la nécessité de la vie, présents sur la totalité de l'espace humanisé, ils génèrent activités économiques et leurs lots de désagréments, d'externalités négatives pouvant porter atteinte à la santé des humains, rompre de grands équilibres par un couplage depuis environ cent cinquante ans entre croissance économique et marchandises, consommation de ressources et de produits, production de déchets (R. J. Garcier, 2012). Ces questions posées pour tous et pour chacun des ensembles économiques représentent pour l'ensemble PSN en construction un champ de recherches, à cette échelle, de leur résolution (sectorielle, partielle), de recherches de différenciations au service de son attractivité (notoriété, rayonnement, influence) et de son développement.

Cet accent, mis sur la fonction développement économique par les flux, a été particulièrement appréhendé lors de la période 2009-2012, dans les consultations du rapport du CGDVS (2012). L'économie des flux, notamment de marchandises, est apparue comme un thème stratégique du développement de la Vallée (rapport 2012 : *quatrième axe. Annexes : 1 et 2*). L'accent tonifie la dimension dénominateur commun de questions de fond, à résoudre par tous et pour chacun, recouvrant un ensemble de questions sensibles théoriques (concentration *versus* répartition) et concrètes (développement économique *versus* environnement) qui conduisent la façon dont les sociétés occupent l'espace en intégrant les enjeux globaux, traitent les pathologies naturelles (le cours de l'eau d'un fleuve peut détruire) ou issues des activités des hommes (les transports de marchandises provoquent des congestions, des nuisances diverses), associées à tout mouvement. B. Steck, J. Lombard (2004) rappellent : « *l'exigence du mouvement qui impose de la fluidité et supporter les effets négatifs de la réduction de celui-ci par la congestion.* »

La durabilité des enjeux globaux, la part en provenance des activités des transports et de la logistique (annexes A1.12) rapprochés de nos explorations (première partie, annexes A2, A3) ne permettent pas d'identifier un grand ensemble reconnu par une stratégie globale, par un programme pluriannuel d'actions, à cette échelle, ayant comme finalité la réduction des externalités du secteur logistique. Cette observation, tempérée par des actions localisées, sectorielles qui ne sont cependant pas à la hauteur de l'enjeu, attribue *de facto* un avantage à tout ensemble qui s'engagera concrètement dans cette direction, accroît *de facto* son potentiel d'attraction *a minima* en direction des humains. Cette reconnaissance utile au « territoire », à ses acteurs, à ses habitants ; sert son attractivité ; devient facteur différenciateur ; est porteuse d'une potentialité d'export d'une forme d'ingénierie de connaissances appuyée sur du factuel ; est un élément concret de son rayonnement. Attractivité issue des nouvelles façons de faire associées aux nouveaux enjeux, tout en retenant l'assentiment des acteurs économiques. Attractivité issue d'une diminution des risques pour des stratégies d'investissements (parcs et pôles logistiques) de par leur inscription dans une dynamique territoriale d'ensemble visible, pérenne. Attractivité encore, issue d'une haute qualité de connaissances, de savoirs, d'expertises dans l'Art (ou le génie ou l'ingénierie) du développement et de l'aménagement d'un territoire. Export vers tous les pays, territoires, perméables à la proposition d'une articulation coopérative de territoires, confrontés à la résolution des tensions entre développement économique et enjeux (adaptations, transformations). Export des connaissances, des expertises, des modèles développés dont celui de la gouvernance, et des actions engendrées. Export des services d'acteurs économiques (grands, petits) directement impliqués dans la concrétisation des orientations et travaux de l'articulation territoriale des flux, proposant leurs expertises pour faciliter la mise en œuvre d'organisation territoriale de même veine. Export enfin des produits directement liés à la construction de l'espace économique (équipements divers, outils numériques, innovations) mais également élargi aux marchandises sur-avec lesquels il est mis en œuvre.

Les nouvelles façons de traiter les flux de produits ou de marchandises, les nouvelles formes organisationnelles, peuvent aider à résoudre (même partiellement) l'intensité concurrentielle qui ne fera qu'augmenter (tous les : secteurs, produits, territoires). Selon cette approche, le traitement des questions de flux de marchandises, important en soi, pour les autorités publiques et les acteurs économiques, devient une thématique de l'ordre du fondamental, supérieure à la dimension économique des mouvements physiques associés qu'elle doit cependant intégrer. Il est porteur d'un ensemble d'éléments constitutifs du rayonnement et de l'influence du rayonnement.

La singularité, de « *la structure géographique* » (J-P. Hubert, 1998) de Paris-Seine-Normandie, par ses caractéristiques propres (faiblesse des distances, circulation fluviale permanente, largesse des champs d'activités économiques, positionnement géographique

européen) orientent le concret de la singularité de son modèle global et de ses modèles de flux, vers un double positionnement, celui d'une spécificité architecturale propre connectée à celui de l'architecture européenne. La notion de corridor (section 8.2.1, revue des approches, figure 78 ci-après), pour sa propre architecture, avec l'atout de la géographie physique, s'impose rapidement. L'accroissement des compétitions sur toutes les échelles, l'augmentation mondiale du nombre d'acteurs, celle du nombre de grands ensembles redessinent les positionnements. En Europe, la relative stabilité de ces derniers (figure 58), oriente la dynamique de ces positionnements vers le développement des connexions entre ces grands ensembles. Les systèmes de flux de marchandises de Paris-Seine-Normandie sont à positionner sur cette double échelle, avec la recherche d'une reconnaissance d'exemplarité dans leurs organisations ainsi que dans la résolution de l'ensemble des externalités.

7.2.3-CERNER LES CHAMPS DE DIFFERENCIATIONS PAR LES FLUX.

L'organisation mondiale de l'occupation de l'espace humanisé s'orientant vers des formes d'espaces économiques étendus a initialisé pour la Vallée un mouvement de structuration sur la base d'approches analytiques structurées de type AFOM-SWOT¹⁴⁹ (rapports et documents : rapports interconsulaires, 10-18/11/2011) ; d'articulation de coopérations interterritoriales (Regards croisés, Les actes, 2019) ; d'une mission d'organisation des entités portaires de la Vallée (CIMER : 11/2018. Préfiguration : 02/2019.)

Pour les flux physiques ce mouvement se traduit par l'architecture nécessaire à leurs mouvements. Les atouts (Seine et villes sur Seine ou de proximité immédiate, ouvertures maritimes, culture internationale, taille des marchés, aires d'influences, etc.) de la configuration PSN facilitent l'établissement du lien entre organisation des flux et architecture. Ces atouts, naturel et culturel, la diversité des activités et les ouvertures, constituent les composants clés d'une architecture de flux appréciée sur les échelles nationale (annexes : A1.2/1 et A1.6/2 pour les ports maritimes et fluviaux ; A1.2/5 pour les plateformes multimodales) et européenne (annexe : A1.11 pour les réseaux et nœuds des transports). Elle est appréhendée comme facilitatrice des orientations linéaire et circulaire de l'économie. La série de binômes économies/transitions, société/cohésion, flux/mouvements, oriente la structuration vers ceux d'architecture/systèmes, et organisation/outils numériques. Vers ceux spécialisés dans le pilotage de flux, ainsi que vers ceux spécialisés en modélisation-simulation pour contribuer à développer une intelligibilité des faits spatiaux par l'exploration des effets d'interactions spatiales (D. Pumain, hypergeo.eu, art. 73 ; F. Moriconi-Ebrard, 2013). Notamment pour les flux de marchandises, celle classique orientant vers système, vers modèle (modèle : gravitaire, d'interactions, de position) – (C. Grasland, hypergeo.eu art. 2 et présentation de cours).

¹⁴⁹ Atout-Faiblesse-Opportunité-Menace; Strong-Weakness-Opportunity-Threat

Ces atouts ont à composer avec un mimétisme comportemental mondial d'attractivité de l'ensemble des autorités et dirigeants, politiques et économiques. D. Pumain dans sa contribution (J-M. Offner et al., 2014) à l'actualisation du texte de 1993 établit l'association entre les concurrences d'attractivité et la généralisation de comportements mimétiques : « [...] *plus il y a de chances pour qu'aux mêmes causes succèdent les mêmes effets.* »

L'analyse de D. Pumain accorde indirectement un crédit au constat de la répétition d'observations mondiales et européennes de la première partie, montrant la généralisation de la structuration spatiale (spatialisation, territorialisation) vers des espaces économiques étendus, tout en interrogeant leur appréciation comme « *des marques d'une évolution historiquement irréversible* ». Cette thèse appréhende les évolutions des mouvements d'occupation de l'espace habité comme positionnées dans ce long mouvement de l'urbanisation s'exprimant depuis J. Gottmann sur une échelle supérieure à celle de la ville, à celle des mailles territoriales politico-administratives courantes. En ce sens elles sont inscrites dans le mouvement historique de l'urbanisation dont l'accélération accroît le degré d'irréversibilité, la probabilité d'une organisation de l'espace habité sur des formes d'espaces économiques étendus imbriquant urbanisation et spatialisation.

Les lignes directrices du mouvement sont, pour PSN positionnées dans ces évolutions, à conjuguer pour identifier des orientations différenciatrices. Dans l'espace du nord-ouest européen, elles se traduisent dans des priorités d'actions articulées sur : les infrastructures ; l'économie (prix, fiscalité) ; la fiabilité du fonctionnement (composantes de : compétitivité, productivité, qualité.) Depuis quelques temps, ces priorités s'orientent vers l'innovation (organisation, technologies) ainsi que vers l'affirmation d'un positionnement sur des enjeux mondiaux liés à la vie (environnement, climat, biodiversité), à des transitions (énergie, économie), aux impacts socio-économiques (RSE). La diversité de ces orientations, le mimétisme d'attractivité accentué par les classements mondiaux et les comparaisons, la diffusion de bonnes pratiques, complexifient la recherche d'orientations différenciatrices pour PSN, positionnent la difficulté de l'entreprise dans la catégorie des questions de fond.

La dépendance du dynamisme des marchés domestiques ne différencie pas, peut faire émerger des vulnérabilités. La différenciation par les infrastructures (services associés et outils numériques inclus) est déterminante, tout comme celles du développement des hinterlands. La différenciation économique par la compétitivité prix (A. Silem et al., 2018, C-D Echaudemaison et al., 2019) d'une réelle efficacité est d'un pilotage compliqué. Celle basée sur une stratégie d'alliance entre Haropa et l'un de ses alter egos mondiaux, pratique relativement fréquente chez les grands acteurs mondiaux (B. Garrette, P. Dussauge, 1995¹⁵⁰), recouvre une étendue et

¹⁵⁰ Exemples de pratiques organisationnelles pour des projets à fort contenu stratégique pouvant être une source d'inspiration, ne pouvant être traduites à l'identique pour les projets constitutifs de la structuration de la Vallée, de la production de Paris-Seine-Normandie.

une épaisseur de thèmes (règles d'organisation du capital, de gouvernance ; liaisons étatiques ; étroitesse des relations avec les organisations opérationnelles armaturelles et les gestionnaires des terminaux) dont l'exploration, hors de portée de cette thèse, est en dépendance des orientations et décisions de la mission de préfiguration.

Les dynamiques d'organisation de la Vallée depuis 2009/2012 et les atouts de sa configuration ; le mimétisme dans la recherche de différenciations d'attractivité et celles des espaces économiques étendus de proximité ; permettent de préciser (figures 71 et 72), les champs à potentiels différenciateurs des flux de marchandises-produits de la Vallée à explorer.

FIGURE 71-TABLEAUX. IDENTIFICATION (1/2) DES CHAMPS DE DIFFERENCIATIONS RETENUS (ECHELLE PSN).

DOMAINES D' ACTIONS (1)	SIGNIFICATION (mots clés)	PRIS EN CONSIDERATION
■ Fonctionnement	▶ Gouvernance (social, juridique, finance)	▶ Champs : « <u>hors thèse</u> ». ▶ En <u>dépendance de la mission de préfiguration</u> . (Cf. Lettre de mission. 07/02/2019).
■ Economie	▶ Dans ses différentes composantes (Prix, fiscalité, etc.)	
■ Enjeux mondiaux (énoncés déterritorialisés)	▶ Environnement	
■ Infrastructure	▶ Structuration spatiale	
■ Innovation	▶ Numérique	▶ Signification des champs précisée ci-dessous.
(1) compte non tenu des interrelations		
Jean-Yves Pérodou		

Les mouvements du secteur des transports et de la logistique, dans ce qu'ils produisent (externalités), dans ce qui leurs sont nécessaires (structure), dans l'outillage de leur gestion (numérique), constituent le dénominateur commun à ces trois champs.

FIGURE 72-TABLEAUX. IDENTIFICATION (2/2) DES CHAMPS DE DIFFERENCIATIONS RETENUS (ECHELLE PSN).

▼ ENVIRONNEMENT ▼	▼ CONDITIONS D'EXERCICE DU MOUVEMENT ET ORGANISATION DE L'ESPACE ▼		▼ OUTIL ▼
▼ EXTERNALITES ▼	▼ STRUCTURATION SPATIALE. ▼		▼ NUMERIQUE ▼
■ Enjeu global • par tous et pour chacun • compétiteur de proximité compris ■ Transversales	■ Corridor • FR (<i>Vallée</i>) • EU (<i>connexions</i>)	■ Notion banale • Acceptation mondiale • Diversité des mises en œuvre (<i>culture, économie, géographie, etc.</i>)	■ Utilisations banalisées ■ Diversité de technologies (<i>représentative de modèle d'organisation</i>) ■ Pilotage des flux (<i>ressources : figure 04</i>) ■ Système de systèmes
	■ Architectures (<i>spatiale, de flux</i>)	■ Ressources nécessaires aux mouvements	
	■ « Infrastructures logistiques »	■ Polarisation d'activités sur de grandes plateformes (<i>tendance mondiale lourde</i>)	
Jean-Yves Péroudou			

Cette définition de champs identifie des expressions de différenciations relativement cernées (annexe A1.12/4), favorables à la visibilité mondiale de PSN. Elles sont positionnées à la

confluence de la relation circulaire entre l'environnement (enjeux globaux), de l'aménagement (structuration, architectures, corridor), et des outils numériques (pilotage des flux) ; dont le cumul représentent pour Paris-Seine-Normandie une « *fenêtre d'opportunités en faveur des modes ferroviaires et fluviaux* » selon L. Dablanc, A. Frémont (2015.) Ces auteurs s'exprimant pour l'Île-de-France sur des modes de transport faiblement utilisés, soulignent les apports de ceux massifiés, favorables à une appréhension de PSN comme un corridor dont l'atout naturel est à ce jour sous-utilisé ; articulent une logique, extensible à la Vallée, entre le développement durable, la compétitivité économique, l'insertion dans les flux européens et mondiaux.

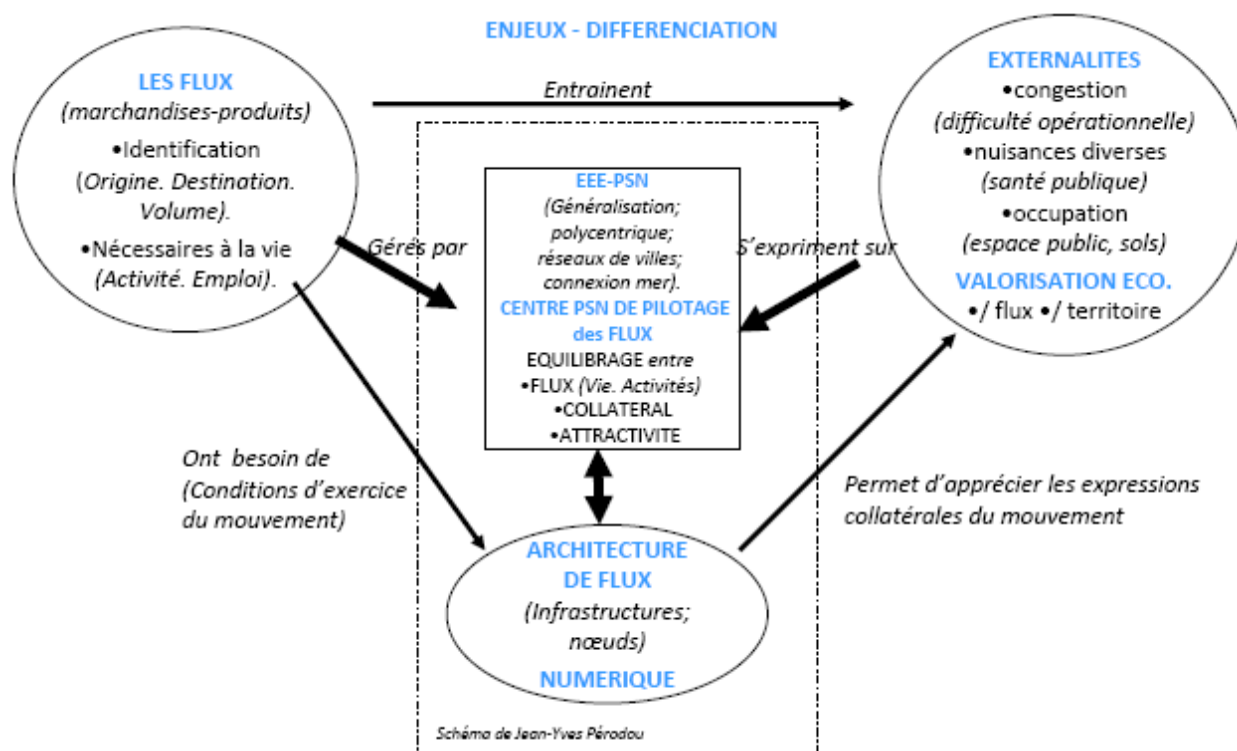
Les questions des énoncés déterritorialisés, se posant à tous et devant être résolues par chacun, des externalités associées à tout mouvement, notamment à ceux indispensables à la vie, aux flux de marchandises, enjeu du XXI^e siècle représentent pour PSN ainsi que pour sa ville-monde un défi d'importance illustré par le positionnement de Paris (21^e position) sur le critère environnement par le classement 2018 de la *Mori Foundation*. Pour mémoire, cette question était déjà identifiée, proposée comme une perspective de recherche par S. Durand dans sa thèse (2001) portant sur « *analyse et modélisation spatiales à long terme du transport national de marchandises* ». L'auteur proposait déjà deux orientations de recherches compte tenu de la « *croissance inévitable des transports* ». Celle de la nécessité de « *réfléchir sur l'organisation spatiale des activités et du système des transports.* » Celle de « *l'intégration des critères environnementaux dans les mécanismes de régulation des transports.* » Ce champ de recherches, faisant appel aux avancées de la connaissance (systémique, outil numérique d'aide à la décision, externalités des mouvements des flux) est à l'origine de la publication N°59 de la revue *2001 Plus*. Initialement centrée sur la ville, l'intensification des externalités se fait sentir en 2019 sur l'échelle supérieure de PSN (réduction de la vitesse sur l'A13 de Paris à Caen).

Trois enjeux différenciés pour l'EEE Paris-Seine-Normandie émergent. L'un structurel porté par les architectures, spatiale et de flux. Le second relève du fonctionnement de l'architecture des flux par leur pilotage. Le troisième concerne l'utilisation d'informations et données associées aux mouvements permettant d'apprécier les externalités, de les transmettre préalablement aux mouvements. La confluence de ces enjeux, pouvant s'exprimer concrètement par un centre de pilotage des flux à l'échelle de l'EEE_{PSN} (figure 73).

Cette recherche de champs de différenciations à partir des enjeux, trouve sur PSN un crédit *a minima* analytique de faisabilité et pourrait inciter les forces et parties prenantes (Etat, collectivités, Haropa et chargeurs, acteurs économiques et socio-économiques, laboratoires de recherche) à explorer cette voie. Le fil directeur de cette orientation, associant territoire/structuration et territoire/développement se justifie par : les actions du range nord de proximité (J. Charlier, Université de Cergy, 09/2018), favorables à l'implantation d'infrastructures logistiques européennes, de structuration des transports (connexions : ferroviaire, fluviale) et de la logistique (base arrière) de l'arrière-pays ; l'importance

économique accordée à une diminution de transport/externalités ; par l'importance du critère environnement tant dans les classements qu'auprès des grands acteurs économiques.

FIGURE 73-SCHEMA. ENJEUX ASSOCIES AUX FLUX DE MARCHANDISES-PRODUITS. CENTRE DE PILOTAGE.



La réduction des externalités associées aux flux des marchandises-produits prend une signification différenciante (création d'une différence) à l'échelle de la Vallée. Cette approche attribue aux actions de structuration spatiale, d'organisation, d'échelle PSN, la vertu de contribuer à la résolution des enjeux globaux tout en intégrant les rationalités, économique et sociale.

Les enchevêtrements d'interdépendances (économiques, matières premières stratégiques), celles associées aux pathologies des flux (marchandises-produits et externalités) ; les différentes expressions du mimétisme orientent la recherche vers celle des questions se posant à tous. Le mimétisme et l'échelle des interdépendances conduisent la recherche vers l'organisation des architectures nécessaires aux flux des marchandises-produits par des coopérations interterritoriales avancées (02/2019, Les actes) entre les territoires constitutifs de PSN. Cette approche soutenue par une visibilité numérique peut relever de la construction d'une différenciation (opportunités potentielles) compte tenu du nombre restreint à ce jour d'**EEE** informant le Monde d'orientations concrètes positionnées sur l'échelle du temps long.

In fine, pour l'ensemble Paris-Seine-Normandie la différenciation recherchée par et avec les flux a pour finalité l'attraction, complétant celle essentiellement économique : de la qualité de vie auprès des hommes (talents, recherche, centres d'expertises, etc.) ; d'une reconnaissance durable par les propriétaires de marchandises (chargeurs : industriels,

distributeurs) de bonnes conditions organisationnelles et de traitement socio-économiques des flux intégrant les enjeux globaux ; d'un espace réceptif à l'accueil d'acteurs économiques positionnant leurs activités sur ces champs. Cet enrichissement (évaluable) du contenu de l'attractivité servant la notoriété, le rayonnement, et *in fine* l'influence par un *modèle*.

L'approche du développement économique de la Vallée et de ses territoires par la structuration spatiale de l'architecture de ses flux peut s'appréhender comme inscrite dans le débat soulevé par J-M Offner (1993). Vingt ans plus tard l'auteur (J-M Offner et al., 2014) confirme sa première analyse rappelant que son objet d'alors était de dénoncer « *les lacunes méthodologiques* » concernant les effets attendus (*mythe*) « *des infrastructures de transport [...] dans la prise de décision.* »

Dans le même numéro (L'espace géographique, 2014) *d'autres spécialistes, en géographie ou en aménagement* par leurs contributions à la discussion scientifique renforcent le bien fondé des dynamiques de construction de la Vallée. Ces auteurs tout en reconnaissant l'absence d'automaticité de l'effet structurant des infrastructures de transport, celle d'un lien de causalité directe, déjà reconnus en 1993, soulignent l'importance : des variations de contexte (F. Beaucire : rôle de l'Europe dans l'aménagement du territoire) ; la permanence du triptyque, transports/territoires/développement (O. Ninot) ; l'appréhension des infrastructures dans un processus de développement (M. Delaplace) ; à combiner avec d'autres facteurs pour construire un projet de territoire (A. Frémont) et surtout celle du temps. Long, il montre la présence d'effet structurant (A. Bretagnolle) des infrastructures de transport. Court, il montre des résultats attendus d'actions de différenciation qui peuvent apparaître comme dérisoires (D. Pumain).

Ces six analyses, contre-points de celles de J-M Offner, valorisent : le rôle des infrastructures nécessaires aux activités de l'économie des flux ; le projet du « territoire » PSN construit avec l'ensemble des forces et parties prenantes (CGVDS ; DIDVS ; acteurs : politiques, économiques, représentatifs de la société) ; la résurgence du développement de la Vallée dans un contexte de crise mondiale pour continuer à préparer l'avenir ; tout en soulevant (M. Delaplace *,méthode* ; A. Frémont, *l'urgence de* ; ou les difficultés associées A. Bretagnolle) la nécessité d'évaluations des infrastructures de transport. Point de méthode soulevé par le CGVDS (rapport 2012) regrettant son absence à l'échelle de PSN. Ces auteurs expriment une réponse de tempérance par rapport au caractère définitif de l'analyse de J-M Offner qui cependant permet de soulever la question de la méthode.

L'articulation du lien entre les nœuds des infrastructures de transport et les ZAL (zones d'activités logistiques) recherchant des ouvertures intermodales, inhérente à la notion d'architecture de flux, exprime une structuration dont l'effet est appréhendé comme un levier du développement économique de PSN et de ses territoires. Les notions d'architecture(s) de flux, d'infrastructure(s), de nœud(s) sont réunies par le concept de réseau. Apprécié d'un

« *point de vue technico-économique* » (J-J. Bavoux, L. Chapelon, 2014) l'infrastructure PSN recouvre trois ensembles : celui de l'infrastructure proprement dite (annexes A1.6, A1.10, A1.11/2 à A1.11/5 ; C. Distler, 2012 ; G Di Méo, 2013) déclinée au pluriel selon les modes pour PSN ; celui de l'infostructure défini comme « *le système nerveux du réseau* » (N. Curien in G. Pflieger, 2012) concernant le fonctionnement (pilotage, contrôle, voire contrôle-commande selon les équipements) de l'infrastructure par l'information ; et celui des services disponibles sur l'infrastructure, très fréquemment couplé avec le précédent (N. Curien in G. Pflieger, 2012).

A partir du document CPIER 2015-2020 (04-2019) le couple infostructure/services est illustré par la plateforme de dématérialisation des opérations administratives de la société SOGET ainsi que par le Système d'Information Fluviale. Les autres illustrations relevées (parmi celles proposées) sont orientées vers l'équipement de l'infrastructure (bornes d'alimentation électrique des bateaux fluviaux), vers des expérimentations tournées vers le mode routier (les projets : E-Way-Corridor pour le transport de marchandises, TEVAC pour les véhicules individuels). L'étroitesse du lien infostructure/services, et surtout l'appropriation en un peu moins de cinq ans de l'échelle globale de la Vallée, de PSN, sont illustrés par trois projets. Le premier concerne la définition, à partir des besoins des acteurs économiques (entreprises, ports, filières) d'une organisation « *intégrée de la logistique et des transports* » faisant émerger une structuration spatiale fonctionnant en réseau. Le second vise à définir un « *Seine Valley Community Valley* », interopérable, ayant pour objet de contribuer au développement économique de « *toute la chaîne d'approvisionnement industrielle et logistique* ». Le troisième, « *Trafis Lab* » d'échelle internationale a pour objet la « *facilitation des échanges commerciaux* » par simplification des « *processus et procédures de passage aux frontières* » en renforçant la « *sécurité des flux* » et la sûreté.

Le réseau est apprécié conceptuellement comme « *l'espace d'excellence des humains* » (J. Lévy, 2013). Le couple infostructure/services, l'initiation des projets de la structuration spatiale logistique de la Vallée, du « *Seine Valley Community Valley* » aboutissent à un schéma de fléchage des grandes ZAL (services) de PSN, présente un caractère différenciateur dans une appréhension par l'extérieur, s'analyse comme un facteur d'attractivité. Pour des investisseurs, conservant leur liberté dans le choix de telle ou telle ZAL, un tel fléchage est appréhendé comme une diminution de questions compliquées en ce sens qu'il signifie en amont :

- la réalisation d'études sur la rationalité des potentiels d'implantation dans la Vallée selon les spécificités d'activité et les typologies de flux ;
- la prise en compte des questions environnementales associées aux diverses externalités des activités associées aux flux et à leurs mouvements ;
- une adéquation avec les différentes expressions de la régulation publique dans l'occupation des sols ;

- des potentialités de services, de coopérations, associées à la concentration d'acteurs spécialisés sur les flux ;
- des potentialités d'études, de recherche-développement associées à la proximité des établissements supérieurs de la Vallée.

Ces différents points s'analysent comme la construction d'un ensemble de facilités réduisant les délais nécessaires aux prises de décision. La concentration sur de grandes ZAL à l'échelle de l'espace/réseau de PSN, justifie « *au sens du calcul économique, [... la] politique publique de rationalisation de l'occupation des sols* » (N. Bounie, 2017) permettant d'accroître l'efficacité des activités.

7.2.4-LIMITES DE L'APPROCHE.

L'attribution d'un rôle majeur à l'économie des flux dans la construction de PSN et à son attractivité, tout en recherchant des champs de différenciations comparativement au range nord de proximité, renforce le besoin de l'articulation entre : l'architecture nécessaire aux flux ; leur pilotage numérique ; leur contribution à la résolution d'une problématique mondiale (externalités). Cette articulation s'organise entre :

- le réseau des ressources des nœuds (*supra*) des architectures, spatiale et de flux (ressources disponibles pour les opérations) ;
- le pilotage numérique des flux entre ces différents nœuds ;
- l'appréciation et la communication des externalités associées aux flux du réseau dans l'objectif de contribuer à leur meilleure connaissance, à l'identification d'actions pour leur diminution.

Cette approche de l'organisation de l'économie des flux de PSN, favorable à son attractivité par la reconnaissance de son positionnement actif sur un enjeu mondial à énoncé déterritorialisé, valorise l'adéquation entre développement économique et l'atout que représente la Seine appréhendée comme un « corridor vert ». Cette approche, ne sous-estime pas les thèmes du fonctionnement et de l'économie, ni celui du financement dans un environnement contraint. Ni celui du thème central de la gouvernance, définissant l'espace de l'identification des faisables sur les différentes échelles géographiques et temporelles. Ensemble de questions en dépendance de la gouvernance de PSN, de la mission de préfiguration en cours.

Cette articulation de développements à l'échelle de PSN peut apparaître comme une limite comparativement à la richesse de la production doctorale depuis les années 2010 orientée sur métropole, fleuve et logistique telle que développée par J. Debie (2018b). Limite dans la mesure où, sans ignorer les questions de logistique urbaine spécifiques à cette échelle, elles ne sont volontairement pas abordées. L'échelle de J. Debie est urbaine. L'échelle de PSN est celle d'une organisation spatiale supérieure à l'unité ville (métropole) et en contenant

plusieurs. Malgré cette différence l'économie des flux reste déterminante. Les points (nœuds) externes à la ville, à la métropole, détiennent l'information des flux produisant les externalités qui se concentrent sur elle. Son « *illustration* » de « *la double mise à l'agenda politique et scientifique de la question de la logistique et du transport de marchandises dans l'aménagement urbain français* » provient selon son analyse du fait que « *cette question était traitée principalement à l'échelle interurbaine et pour tout dire sous le prisme des infrastructures routières nécessaires au transport de marchandises sur longue distance* ». La configuration PSN, la complémentarité du mode massifié ferroviaire et de la disponibilité d'une voie navigable appréhendée dans l'architecture des flux de la Vallée, représentent des atouts pour contribuer à « *la régulation d'une activité aux externalités négatives nombreuses tant du point de vue des flux (congestion/émission) que de la localisation des entrepôts* ».

7.3-A L'ECHELLE DE LA VALLEE, LA COMPOSITION «FLUX/EXTERNALITES»-«STRUCTURATION/ARCHITECTURES» : FACTEUR DIFFERENCIANT POUR FAIRE EMERGER LA DIFFERENCE DE PARIS-SEINE-NORMANDIE.

7.3.1-DE L'INITIATION POLITIQUE D'UNE « RESPONSABILITE COLLECTIVE » A « FACTEUR D'ATTRACTIVITE INDUBITABLE ».

L'importance des questions environnementales et écologiques (échelle locale) et climatiques (échelle globale à résonnances locales) est formalisée par P Claval (1968) par son usage d'une expression d'actualité (« *restauration des équilibres écologiques* ») ainsi que par le rappel des externalités soulevées par les géographes et urbanistes (« *la pollution atmosphérique, la congestion des centres, de l'asphyxie des quartiers d'affaires traditionnels.* ») Trente quatre ans plus tard, (2002, discours du Président J. Chirac), la France étend politiquement sur l'échelle mondiale la prise de conscience de l'intensité des enjeux globaux. Dix sept ans seront nécessaires pour leurs trouver une traduction officielle dans le rapport 2019 du tableau de bord de l'attractivité de la France (Business France) : « *C'est là un facteur d'attractivité indubitable à l'heure où les enjeux écologiques deviennent de plus en plus pressants.* »

Positionnée à l'échelle de la Vallée la recherche de la réduction des externalités des flux des marchandises-produits est appréhendée comme différenciante, dans le sens de la création d'une différence, appréciée tant par rapport au positionnement des grands espaces économiques élargis que par rapport au compétiteur de proximité qui oriente ses investissements vers la structuration de son proche hinterland.

Les évolutions des sociétés et de leurs acteurs politiques, économiques, sont appréhendées par des relevés de media illustrant la prise de conscience de l'importance des enjeux globaux, des exemples d'actions concernant la réduction des externalités (négatives). Ils témoignent d'une diversité d'expressions d'échelle territoriale et spatiale depuis la

ville/métropole vers des unités supérieures région/province, ainsi que transversalement sur des secteurs d'activités.

A. J. Lo (The Conversation, 30/11/2015) mentionne l'initiation par la Chine depuis 2010 du « *plus grand marché du carbone au monde* » et la mise en place (2013) de programmes expérimentaux dans sept métropoles mondiales et deux provinces devenant ainsi des laboratoires. D. Pialot (La Tribune, 03/03/2016) synthétise une étude du *University London College* présentant l'effort (réduction des externalités / au nombre d'habitant) de la ville-monde de PSN comme très significatif (« *Paris est la ville qui y consacre le plus de moyens.* ») G. Gamberini (La Tribune, 12/11/2016) éclaire sur le positionnement anticipateur d'acteurs économiques internationaux (Banque postale, Engie, Société générale, Véolia) mettant en place « *un "prix carbone interne", qui se décline en une panoplie d'outils visant à les rendre plus résilientes à la transition énergétique* » pour anticiper les évolutions des réglementations, se préparer à la mise en place « *d'un prix du carbone externe* », orienter, diriger les investissements. Ces positionnements résonnent avec les messages de C. Comtois (2018, Le Havre, séminaire) témoignant des pratiques analytiques de financiers concernant l'exigence de satisfaction à des critères environnementaux pour l'obtention de financements d'équipements portuaires. J. Cameron, C. Huhn (rapports et documents : ET index Ltd, 2016) développent une approche d'intégration du facteur risque carbone dans les portefeuilles des investisseurs, de production d'indices, dans le but « *de créer des stratégies d'investissement bas-carbone personnalisables.* » L'économiste N. Stern (The Conversation, 19/11/2017) pose le pragmatisme de l'attractivité (« *devenir des lieux [villes] de vie et de travail attractifs* ») du lien entre les questions environnementales et territoire. Il souligne également l'appréciation économique des externalités associées aux flux qui doivent être intégrés dans « *le prix des biens, des services et des activités.* » Message confirmé par de nombreuses études portant sur les évolutions des prix des prestations de services de transport et de logistique (rapports et documents, Cushman & Wakefield, 01/2019. Annexe A8.8.)

L'intensité de la prise de conscience de l'importance des enjeux globaux, et de leur importance du point de vue attractivité, n'est cependant pas sans soulever nombre de difficultés dont celles européennes de mise en œuvre du marché du CO2 appréciées par P. Coussy (The Conversation, 11/12/2017) comme : « *le fruit d'un difficile équilibre entre ambition climatique et protection de la compétitivité de l'industrie européenne.* » Ou encore, à l'origine d'une expression iconographique exacerbée comme le soulignent C. Bellora, J. Fouré (media : CEPII, 13/12/2017) suite à la décision du Président des Etats-Unis de retirer son pays de l'accord de Paris. Cette décision déclencha nombre d'initiatives d'Etats fédérés s'associant dans une Alliance, regroupant certaines provinces canadiennes, s'engageant à le respecter sur leur territoire.

Ce balayage d'indices sur la vitalité de grandes orientations de fond, économiques, sociétales, accentue pour les flux de marchandises le sens des mesures (annexes A1.12). Depuis 1997 les entrepôts et plateformes sont analysées selon une classification (MEDDE) permettant d'apprécier leur positionnement par rapport aux questions de sécurité, environnementales, énergétiques, et par là même d'apprécier celui du territoire d'implantation. Le « N » de PSN regroupant les professionnels des flux (LSN), initia des actions de sensibilisations, poursuivies en 2018 par la création d'un label RSE. L. Dablang, A. Frémont (2015) illustrent l'importance de ces questions à l'échelle méga-régionale américaine, thème central des conférences 2017 de la NACo. La diversité de ces signaux, celle de leurs origines et de leur multiplication, la variété des échelles de leurs expressions, illustrent l'état d'avancement de la *responsabilité collective* depuis 2002, font émerger trois directions du processus de maturation.

Tout d'abord malgré les difficultés, l'appréhension des questions environnementales aux niveaux des Etats et des grands acteurs économiques significatifs. Ces prises de position de grands acteurs sont renforcées par la création récente (La Tribune, 16/01/2019) de l'« *Alliance to End Plastic Waste* » (AEPW), visant à éliminer les déchets plastiques, disposant à son lancement d'un fonds doté de plus d'un milliard d'euros. Ces signaux renforcent les travaux sur l'économie des flux de J-F. Arvis et al. (Rapports et documents : Banque Mondiale) dont l'édition 2016, « *comme les deux précédentes éditions* », souligne les attentes mondiales concernant la gestion de l'empreinte environnementale et d'une logistique durable (« *la demande d'une logistique internationale respectueuse de l'environnement* »), confirmées par l'édition 2018.

Ensuite la prise en considération par les acteurs des flux : des impacts environnementaux négatifs associés à leurs activités ; de l'inscription de leurs actions dans l'orientation économique du développement durable (OPALE ; qualité environnementale des plateformes et entrepôts ; norme européenne EMAS¹⁵¹ ; organisations entre acteurs pour diminuer l'empreinte CO2 ; apports du transport combiné). Ensemble de préoccupations identifiées par l'UE, initialisées par les transports et la logistique, s'étendant progressivement à l'ensemble des composantes du flux depuis l'amont des opérations industrielles de transformation, jusqu'à l'opération finale de la livraison, en intégrant la RSE, ainsi que D. Akono et V. Fernandes (2009) le synthétisent.

Enfin, la présence, dans ce mouvement général, de deux éléments constitutifs de PSN (laboratoire, développement durable) identifiés par le quatrième axe du rapport 2012 du CGDVS, confirmés par le CPIER 2015-2020 (Ed. 04/2019) appréhendant la Vallée de la Seine comme « *un laboratoire [7 occurrences] pour l'aménagement des territoires* », comme un terrain d'exercice du développement durable (33 occurrences).

¹⁵¹ Eco Management and Audit Scheme.

Cette généralisation d'un accord global sur les enjeux, malgré leurs difficultés de mise en œuvre, a été analysée par l'exploration de la littérature internationale (période 2004-2009^{Début}) par C. Belin-Munier. Elle illustre l'intérêt mondial croissant des acteurs de l'économie des flux pour les questions étroitement imbriquées de responsabilité sociale, d'environnement et de développement durable ; la multiplication des travaux de recherche ; identifie le besoin de dépasser l'analyse technique de la chaîne. Analyse identifiant les principaux leviers des stratégies orientées développement durable dans la chaîne logistique : les pressions de la réglementation ; la demande du consommateur ; les parties prenantes ; les groupes de pression ; la perte de réputation ; la recherche d'un avantage concurrentiel.

L'accord de nombreux acteurs politiques et économiques sur les enjeux globaux, malgré les difficultés de mise en œuvre d'actions correctrices (transitions ; transversalité des flux ; interrelations entre : responsabilité sociétale, environnementale, développement durable), flèche la recherche d'une différenciation à l'échelle de PSN (encore à ce jour), incite à se servir de cet accord comme d'une opportunité pour positionner mondialement la Vallée.

7.3.2-LA DIFFERENCIATION PAR LA MAITRISE DES ENJEUX GLOBAUX ASSOCIES AUX FLUX.

Maîtriser est compris comme « *avoir une bonne connaissance de quelque chose* », avec l'objectif à terme de « *se rendre maître de phénomènes difficilement contrôlables* » (Larousse, 2016). Les flux physiques des marchandises-produits détiennent une valeur stratégique d'ordre premier selon la logique de l'enchaînement des propositions suivantes.

- La stabilité politique et économique mondiale repose pour partie sur les échanges commerciaux.
- Les échanges mondiaux se réalisent majoritairement par la mer.
- Les sociétés sont en dépendance de l'économie des flux.
- Les flux associés génèrent des externalités dont l'intensité : porte atteinte à la santé ; entache les opérations des acteurs ; représente une charge économique pour les opérateurs et la collectivité.

L'acuité de ces enjeux est appréhendée mondialement (Etats ; acteurs économiques ; organisations intervenant mondialement ; société civile). Les flux de marchandises représentent dès lors, pour un espace économique étendu en dépendance de l'économie des flux, l'un des champs de la recherche d'un positionnement différenciateur à finalité attractivité. Cette identification est guidée par : l'universalité des énoncés des questions de flux à cette échelle ; le positionnement d'influenceur mondial (notoriété, rayonnement, influence, élément du *soft power*) d'un grand ensemble reconnu pour son modèle d'organisation et de fonctionnement et la traduction pragmatique de l'attractivité de ce positionnement.

Les externalités négatives, numériquement limitées quant à leurs énoncés génériques, en relation directe avec les flux quant à l'intensité de leurs expressions représentent une sorte

de défi commun. Flux de marchandises, flux de matières et d'objets, ceux des quotidiens particuliers et industriels, s'appuient sur des organisations spécifiques, des infrastructures dédiées, font appel à une multiplicité de champs sectoriels de savoirs et pratiques complémentaires, relevant des sciences humaines et sociales ; de l'environnement ; de celles de l'information ; de celles de la gestion ; et de celles de l'ingénieur.

La dynamique humaine, aimantée par la ville, trouvant une sorte de paroxysme dans les métropoles et mégalo-poles, se poursuit vers des espaces géographiques et économiques d'échelle supérieure étendant, selon l'approche d'E. Soja (Cerisy, 2003), la nodalité du Monde aux : « *régions économiques organisées en réseaux de nœuds urbains [sont] devenues des forces motrices puissantes de l'économie mondiale* ».

A ces échelles, les questions à résoudre, associées aux mouvements de l'urbanisation vers la spatialisation, se banalisent, accroissent leurs acuités de par l'augmentation significative du nombre des concentrations urbaines et sur de grands ensembles. Les évolutions positives des progrès réalisés (connaissances, santé, espérance de vie, etc.) renforcent la prégnance de ces questions devant la précision des mesures (annexes A1.12). Leur multiplication, leur diffusion rapide voire instantanée, accroissent, généralisent la banalisation des énoncés et la convergence d'orientations de résolution, voire de solutions, relevant d'un système organisationnel en lien avec la structuration de l'espace, avec des coopérations interterritoriales, avec la culture des peuples.

Cette complexité se matérialise par trois ensembles génériques de problématiques imbriquées.

- Premièrement, celui concernant la localisation des émetteurs-récepteurs de flux, quels que soient : leur forme (terminaux, parcs logistiques, plateformes, réseaux des points de livraison) ; les flux (massifiés, peu massifiés, inverses, de l'économie circulaire) ; la réalisation d'opérations de valeur ajoutée. L'émetteur-récepteur de type terminal est un point fixe souvent incontournable. Celui de type parc/plateforme est soumis à une force centrifuge par rapport aux centralités des marchés, le récepteur final étant souvent soumis à une force centripète. L'équilibre économique entre ces forces est le reflet de l'architecture spatiale et du réseau des ressources de l'architecture de flux, en dépendance de stratégies d'occupation du sol.
- Deuxièmement, celui concernant les modes de transport utilisés, combinaisons intermodales incluses, l'ensemble constituant un mix transport composant avec les équilibres économiques des opérateurs respectifs. Le massifié pour les acteurs soumis aux forces centrifuges ; la dissémination pour les flux sporadiques, ou faisant appel à une « massification miniaturisée ». L'équilibre économique des opérateurs, en relation avec le premier ensemble, est en dépendance de règles économiques.

- Enfin, troisièmement, celui concernant l'organisation et la régulation de l'ensemble (fluidité/équilibre économique des opérateurs ; règles de circulation-occupation/diversité des usages ; externalités/santé publique ; environnement/préservation des espaces ; etc.) exprimant la croissance de difficultés globales issues de la rencontre entre une *physique des fluides* et les évolutions de l'occupation de l'espace humanisé (spatialisation, urbanisation). Cet ensemble de questions relève des règles d'une société, de son appréhension de la qualité de vie tenant compte des nouveaux enjeux sociaux et environnementaux.

Les flux au sein des **EEE**, représentent ainsi, par essence, un système global formé des éléments de l'architecture spatiale, reliés par un réseau d'interdépendances. Le fonctionnement optimal (A. Silem et al., 2018 ; C-D. Echaudemaison et al., 2019) de l'ensemble (ou, partiel par secteur ou type de flux), la gestion des différentes problématiques des flux dont le défi commun des externalités, représentent : un enjeu de différenciations pour les opérateurs ; un avantage comparatif pour les territoires et pour celui de l'ensemble formé de l'assemblage des systèmes territoriaux (figure 74).

FIGURE 74-TABLEAU. EXPRESSIONS PATHOLOGIQUES ET ORIENTATIONS CORRECTRICES DIFFERENCIATRICES.

PATHOLOGIES ET ORIENTATIONS CORRECTRICES					
	EXPRESSION	PORTE ATTEINTE A :	ORIENTATIONS CORRECTRICES	ACTION DE TYPE	DIFFERENCIEANTE PAR :
■Foncier	■Disparition d'espaces (naturels, agricoles.)	■L'équilibre de la vie, y compris sa dimension économique	■Concentration des émetteurs-récepteurs (Parcs multi-activités) ■Productions agricoles (proximité urbaine)	■Architecture spatiale (à cette échelle) ■Règles d'occupation des sols ■Aménagement	■Méthode-Outils (définition de l'architecture spatiale) (Grands parcs. Echelle de la Vallée)
■N°1 du Mouvemnt.	■Congestion (~ 1% PIB)	■Fluidité ■Diminution de la compétitivité des opérateurs ■Santé publique	■Régulation par systèmes de contraintes (normes, économie, organisation)	■Règles de circulation (régulation) ■Assistance par la régulation numérique	■Outils numériques. (Pilotage. Aide à la décision. Modélisation-simulation)
■N°2 du Mouvemnt.	■Externalités diverses (CO2. G.E.S. Particules. Bruit.Etc.)	■Santé publique ■Occupation de l'espace public	■Transports massifiés (fret,) ■Les transitions (motorisation, etc)		■Evolutions technologiques diverses. (émergentes, non stabilisées, marchés en maturation)

Jean-Yves Péroudou

Complémentairement aux externalités directes des flux, la localisation géographique des EPL (figure 69) et ZAL (figures : 69, 75 et 76), mesure de l'attraction d'un territoire pour l'économie des flux, et facteur d'attractivité, est le résultat d'un équilibre entre des considérations nodales (réseaux de transport), économiques (proximité des marchés ; prix du

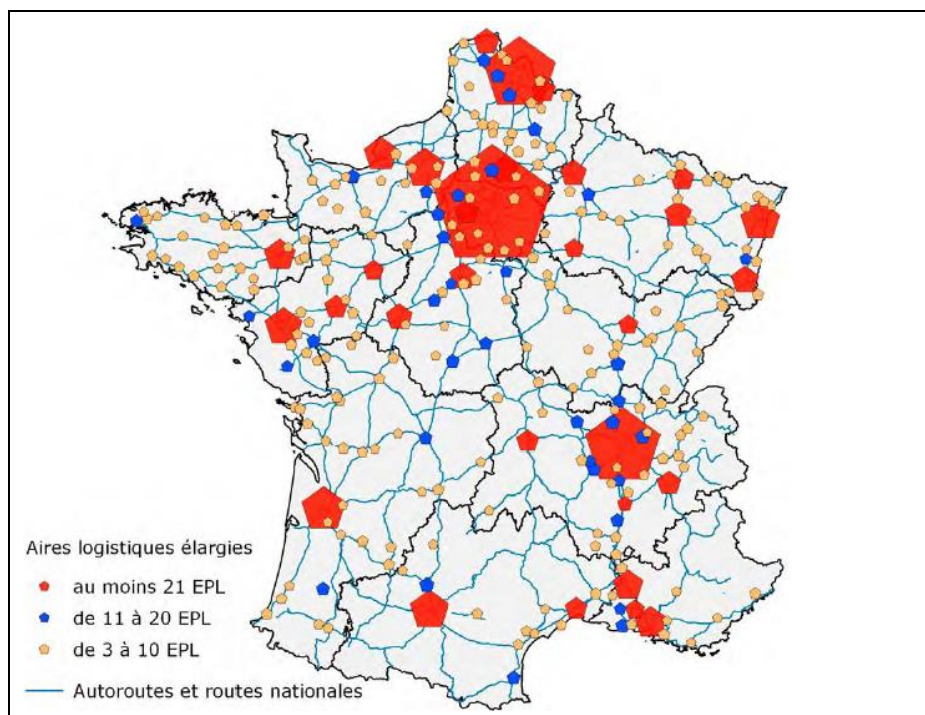
foncier) et sociales (collaborateurs qualifiés) ; environnementales (normes, zones protégées), et de préservation des sols.

L'INSEE dans son analyse de la caractérisation des espaces consommés (édit. 2017. Période : 2005-2013) apprécie la contribution des entrepôts (type d'utilisation), à la consommation d'espace, selon les types de construction (en % des surfaces) : à 7% pour ceux de Type 2 (artificialisation de masse) ; à 3% pour ceux de Type 3 (continuité de bâti) et à 4% pour ceux de Type 4 (mitage). La consommation annuelle d'hectares est de 45,41% (pour le type 3), de 41,45% (pour le type 4) et de 13,14% (type 2). Le rapprochement des données statistiques de l'artificialisation de masse de type 2 (entrepôts : 7%. Global national : 13,14%) est souligné par l'analyse de l'INSEE « *l'artificialisation de masse [...] représente une part souvent faible de la surface consommée* » (annexe A1.12/5.) Cette analyse est renforcée par le rapport de France Stratégie (07/2019) faisant notamment apparaître une contribution d'environ 28% (sous-estimée selon les auteurs) des infrastructures de transport¹⁵², dont 23,9% pour les réseaux routiers, dans l'artificialisation de masse, que viendrait accroître un mitage dont le « *bilan écologique [...] est souvent plus négatif [note 5 : Sauf pour l'écoulement des eaux pour lequel l'impact est limité]* » (INSEE, 2017) des unités logistiques de petites dimensions (« *extension des réseaux et services* », INSEE, 2017). Ces données statistiques confirment la tendance lourde de concentration sur de grandes unités (D. Guerrero, L. Proulhac, 2016), de limitation des dispersions, de la faible part supportée par ces outils industriels dans l'artificialisation des sols.

Cette tendance peut être à l'origine d'une mise en tension des couples territoire/emplois et écologie/externalités particulièrement pour de très grandes unités logistiques de distribution électronique de masse, localisées à proximité immédiate d'agglomération urbaine et provoquer des résistances de la population (illustration emblématique, entrepôt de 160 000 m² : Le Figaro, 08/05/2019). Sur l'échelle nationale, la figure 75 illustre cette tendance par une carte également utilisée par le dossier de presse des services du Premier ministre (16/09/2019) pour rappeler l'importance du secteur logistique ainsi que « *la position de la France en matière logistique* » (classement 2018 de la Banque mondiale : 16^e rang). La carte de la figure 75 fait apparaître une marge de progression appréciable pour la Vallée de la Seine tirant moyennement de profits logistiques des échanges internationaux du système portuaire ainsi que de la disponibilité du corridor notamment fluvial. Cette représentation « vue d'en haut » est confirmée par les détails de la figure 76.

¹⁵² Non définies précisément. Extraits : « *routières ou des parkings* » ; « *effets négatifs des infrastructures de transport globalement proportionnels aux flux de transport* »

FIGURE 75-CARTE. LOCALISATION : AIRES LOGISTIQUES ELARGIES (SOeS-CGDD, 2015) ; 292 ZAL (N. BOUNIE, 2017).

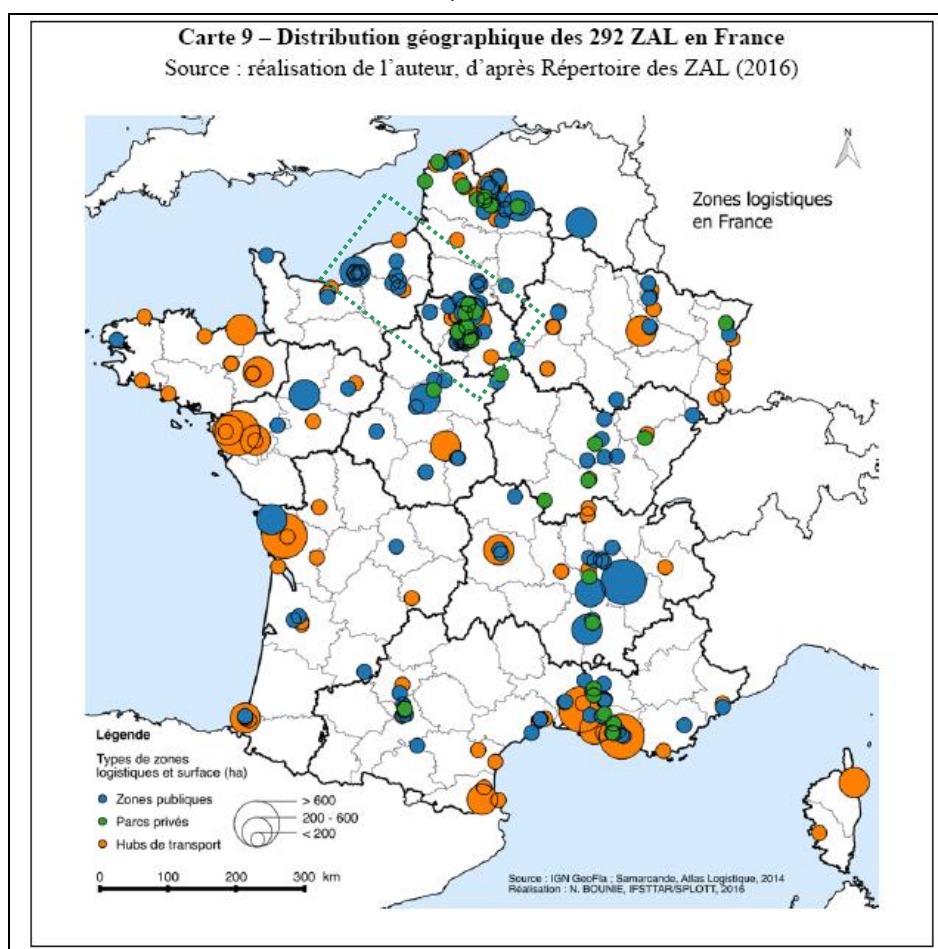


Nota1. Les pastilles rouges représentent une aire logistique. La taille de la pastille est proportionnelle au nombre d'EPL > à 5000 m² présent dans cette aire.

Nota2. EPL : entrepôt et plateforme logistique

Source. SOeS/CGDD : données 2015 ; Ed. 03/2017

FIGURE 76-CARTE. DISTRIBUTION GEOGRAPHIQUE DES 292 ZAL EN FRANCE. THESE 2017 : BOUNIE N.



Nota3. ZAL : zone d'activités logistiques

Source. Nathan Bounie, (thèse, 2017)

Le point de convergence politique (Gaillon, 01/2017 ; Les actes, 02/2019) entre les autorités des deux régions de la Vallée, les projets récents initiés par la DIDVS (CPIER 2015-2020 [04/2019]. *Supra* : structuration spatiale, Seine Valley Community System, Trafis Lab) présentent un contexte favorable pour envisager à l'échelle de la Vallée, malgré les difficultés inhérentes à l'échelle (étendue des questions en interrelation, annexe A1.12/3), la formalisation, à partir du rapprochement de l'évaluation du SDRIF (Région ÎdF 2019) et du SRADDET de la Normandie (2019/2020), d'une ambition partagée (déclinée en projets, temporalisée) de structuration de l'espace de la Vallée animée par les préoccupations environnementales, par la réduction des externalités associées aux flux.

Les impacts des externalités, sur la santé, ceux sur l'économie, ceux sur les orientations d'occupation et de préservation d'espaces, ceux enfin sur l'utilisation du temps (ressource précieuse) représentent des enjeux significatifs que les passages de transit intensifient. Ces enjeux produisent de l'intelligibilité, dépassent les sensations, sont de grande prégnance, sont communs à l'ensemble des espaces et territoires mondiaux, s'intensifient. Leurs expressions pathologiques sont, dans les transitions en cours, partiellement en voie de résolution par : les modifications comportementales des acteurs économiques spécialisés ; et par celles technologiques des systèmes de propulsion ; et par les nouvelles organisations de la mobilité partagée, autonome ; ou encore, par la fluidification de l'inter-modalité. Ensemble d'orientations à porter au crédit des efforts réalisés pour diminuer les effets négatifs des flux, contrebalancés par les effets positifs de l'économie des flux qui sont à apprécier sur différentes échelles (locale, intra-inter *EEE*, échanges lointains).

Le développement économique, les externalités négatives établissent des liens entre flux et territoire, permettent d'envisager leurs articulations comme une orientation du rayonnement et de l'attractivité. Ces liens entre systèmes de flux et articulation de territoires influencent l'Agir pour une production d'échelle supérieure. Ils le positionnent dans la dynamique de l'accord de Paris sur le climat, signé en une seule journée, par 175 Etats, dont l'entité politique de l'Union européenne dotée des compétences *ad hoc* (Traité sur le fonctionnement de l'U.E. : art. 191 ; art. 192 § 1). Pour mémoire, le précédent record datait de 1982, avec la Convention de l'ONU sur le droit de la mer paraphée par 119 pays.

Les secteurs d'activités de la logistique et des transports devant faire face à de profondes évolutions (économiques, sociales, technologiques, environnementales) représentent des champs de recherche et d'actions pour la reconnaissance d'un positionnement mondial de la Vallée. La résolution des questions des flux (optimisation des moyens et ressources ; intégration des enjeux environnementaux et sociaux ; identification de nouvelles : organisations, infrastructures ; déploiement numérique) associée à ces évolutions devient un élément de notoriété, de rayonnement, d'influences, dont la visibilité renforce la

singularité existante, *in fine* renforce le « territoire », les acteurs économiques, l'attractivité de l'ensemble.

Cette approche, articule un ensemble de critères qui véhiculent, pour un territoire, une image concrète de prise en compte des besoins et attentes des opinions nationales, européennes, mondiales (politique, géopolitique) ; de ceux et celles d'acteurs économiques et investisseurs (économie, géo-économie), sur les enjeux environnementaux et climatiques, de santé ; *in fine*, une image de responsabilité, de solidité, de stabilité, éléments constitutifs de l'attractivité, de la solidification de la ville-monde par le développement de la Vallée.

7.3.3-LA STRUCTURATION SPATIALE DE LA VALLEE : UNE VOIE DE DIFFERENCIATION POUR PARIS-SEINE-NORMANDIE.

La multiplication de signaux représentant des engagements d'acteurs, la multiplicité des approches de réduction des externalités (monétisation et taxe ; règles et normes ; transformations technologiques) très majoritairement orientés sur les véhicules qui les produisent, sur l'échelle de la ville et depuis peu sur celle portuaire, expriment la maturation d'une *responsabilité collective*, flèchent un espace de différenciations à investiguer pour les flux de marchandises-produits par les infrastructures logistiques nécessaires, facteurs d'attractivité et de développement.

Associer « prestations logistiques » à infrastructure, signifiant classiquement « ouvrage » pour assurer la communication entre lieux de l'espace géographique, caractérise l'« Espace infrastructurel » de la Vallée par « *Les infrastructures – soit les ouvrages de génie civil et les équipements ancrés au sol qui sont le support physique des flux de transport – représentant une composante essentielle mais non exclusive de cet espace* » (M. Magnan, 2016). S. Masson et R. Petiot, positionnent en 2012, dans les évolutions mondiales de l'organisation industrielle, le glissement de la vocation de l'entrepôt vers celui d'une appréhension d'infrastructure : « *Véritable nœud des schémas logistiques, la plate-forme est aujourd'hui sortie de son statut réducteur de simple entrepôt* » (figure 69.) Les auteurs appuient cette position par le rappel d'analyses récentes permettant d'appréhender la double vocation de la dimension matérielle de l'économie des flux : celle, classique, d'une fonction de gestion en charge d'opérations physiques et administratives ; celle de l'élément physique nécessaire, condition à la réalisation des différentes opérations associées aux flux des marchandises-produits.

La synonymie entre infrastructure et la *structuration* (figure 4) propre à la logistique (figures 66, 69 : ZAL, site, parc, plateforme) traduisant les polarisations d'activités et les concentrations (mondiale, européenne, nationale) est à rapprocher des documents stratégiques clés (CGDVS, rapport 2012 ; DIDVS, CPIER 2015-2020, 04/2019) ; du développement d'organisations conçus comme des systèmes. En leur sein, la plateforme assurant une fonction de nœud est assimilable à un « ouvrage », est appréhendable comme une infrastructure à espérance de vie plus courte comparativement à un viaduc, un pont, une

autoroute ou encore une voie de chemin de fer. Cette approche interroge la place de ce type d'infrastructure dans l'organisation spatiale, la positionne comme : « *la manifestation spatiale de l'organisation des flux [et obéissent obéissant] à un schéma d'inscription spatiale spécifique.* » (S. Masson, R. Petiot, 2012.). Cette approche subordonne ainsi son inscription territoriale au préalable d'un schéma ; présente une similitude avec celle de l'espace institutionnel (E. Evrard, 2014) au sein duquel les acteurs politiques, économiques, les forces et parties prenantes, exercent leurs responsabilités pour contribuer à son développement ; considère sa présence comme un facteur d'attractivité du développement territorial. Les « *support(s) physique(s) des flux de transport* » comprennent également les zones d'activités logistiques (ZAL) par leur insertion dans les architectures, spatiale et de flux de la Vallée.

La structuration spatiale par les infrastructures des flux, contributrices à la résolution des externalités, se construit : par les nœuds internationaux (aéroport, port) dans les échanges mondiaux ; par les réseaux de circulation et de communication ; et, par ceux des pôles, sites, parcs, plateformes logistiques accroissant la disponibilité des marchandises aux marchés et l'accessibilité à ces derniers.

Cette approche de l'attractivité d'un secteur d'activités localisées à la confluence des fonctions classiques (stockage, inventaire) d'un entreposage et de l'ajout sur la marchandise de valeur(s) par la réalisation d'opérations de type industriel, augmente la fonction première, permet l'appréhension de marchandise-produit, reconnaît la spécificité de cette *véritable industrie*. Cette approche attribue également à l'organisation spatiale des infrastructures logistiques, un rôle clé dans le développement et le maintien d'un tissu économique (industrie, distribution) en conciliant enjeux environnementaux et adaptation des acteurs. Enfin, cette approche prend en considération « *la tendance progressive à la concentration de ces sites logistiques [est] éclairée par les enseignements théoriques de la Nouvelle Économie Géographique (NEG).* » (S. Masson, R. Petiot, 2012), consolidée par les travaux de D. Guerrero, L. Proulhac (2016), les analyses de N. Raimbault (2017) concernant les orientations stratégiques du SDRIF (2013, « *nouvelles plateformes logistiques [multimodales] (...) peu nombreuses mais de dimension suffisante* ») et du PDUIF (2014). Le cadrage de ces deux documents s'appuyant « *sur les dimensions du développement durable en tentant d'articuler les enjeux environnementaux et les enjeux économiques, etc.* ». Ce mouvement est à l'origine d'une tension, analysée par S. Masson et R. Petiot, synthétisée ci-dessous (figure 77), entre deux schémas dont la résolution à l'échelle de PSN est en dépendance des acteurs politiques, économiques et socioéconomiques, de la gouvernance.

FIGURE 77-TABLEAU. LA LOGISTIQUE DURABLE : UNE TENSION ENTRE DEUX SCHEMAS.

APPRECIATION DE LA TENSION SUR CRITERES DE : ↓	INFRASTRUCTURE LOGISTIQUE (1) – SCHEMAS EN TENSION	
	POLARISATION D'ACTIVITES <i>Efficacité logistique spatiale</i>	REPARTITION D'ACTIVITES <i>Equité logistique spatiale</i>
► Externalités du lieu	• Optimisation foncière • Meilleure adéquation avec les contraintes environnementales	• Dissémination (<i>bilan environnemental</i>) • Foncier éclaté (<i>consommation</i>)
► Performance du nœud (élément d'un réseau)	• Concentration des investissements (<i>équipements lourds</i>) • Possibilité de mutualisation. • Meilleure adéquation avec l'objectif d'optimisation des coûts	• Multiplication des flux transport aval • Peu favorable à la massification des flux • Difficulté de branchement direct aux réseaux d'infrastructures de circulation • Difficulté du report modal de la route
► Vocation	• Regroupement spatial d'activités	• Relais pour un parc
► Localisation	• Périphérie des métropoles ET proximité immédiate de nœuds multimodaux	• Périphérie immédiate des métropoles
(1) Infrastructure logistique : aire (<i>échelles : EEE, régionale, métropolitaine</i>), pôle, ZAL, site, parc, plateforme		
Jean-Yves Péroudou.		

Les enjeux globaux de l'environnement largement partagés, les adaptations, transformations en cours pour diminuer l'intensité des externalités de l'économie des flux, les tendances lourdes de concentration des traitements terrestres des flux sur des « infrastructures logistiques », contributives d'une diminution d'externalités localisées, ouvrent pour PSN un champ de différenciation à explorer pour rechercher la reconnaissance d'une trajectoire d'attractivité. P. Leroy et M-G Suraud (2014) analysent « *l'appropriation par l'économie* » des questions environnementales ainsi que leur rôle clé appelé à « *devenir un facteur structurant du développement économique* ». Cette formalisation exprime, cinq ans après l'intervention de V. Lavaud-Letilleul au Festival international de géographie de 2009, l'appréhension d'une maturation des questions environnementales pour des espaces étendus, pour des territoires complexes comme ceux des villes portuaires.

Nombre de signaux de différentes provenances (annexe A1.12/6) incitent à accorder aux actions de structuration spatiale par les *infrastructures logistiques* une attention particulière en ce sens qu'elles représentent un équilibre entre : le nécessaire mouvement et ses externalités qu'elles contribuent à diminuer ; l'impératif de santé économique des acteurs ; le développement économique des territoires de leurs implantations et ceux des bassins de vie et d'emplois.

Les analyses, observations, concernant le lien entre structuration de l'espace et mesures, réduction des externalités associées aux flux, hors avancées technologiques (motorisation) et/ou organisationnelles (mobilité partagée, mutualisation), permettent d'identifier trois tendances de fond, installées, actives chez les acteurs politiques, économiques et au sein de la société, se manifestant à différentes échelles.

La première, associée à l'économie circulaire, est orientée vers une réduction de la consommation d'un type de marchandise-produit et conséquemment des flux associés (illustration en section 7.3.1 : AEPW), ou vers l'optimisation des processus de transformation (*supra*. Figure 62, partie 2) par le réemploi de matières en fin de cycle de vie.

Les deux suivantes, comparativement à la première tendance centrée sur la marchandise-produit, s'attachent à une réduction des externalités associées aux flux. Celle la plus commune de l'échelle de la ville pour rendre, acceptables, vivables, les pressions des externalités par des systèmes de régulation de la circulation, et des systèmes organisationnels structurants à petite échelle pour la livraison terminale des marchandises-produits. Echelle faisant l'objet de classements mondiaux sur les thématiques de la ville la plus agréable ou la plus polluée. La seconde est celle de l'espace européen, bénéficiant depuis 2010 de la structuration à grande échelle des RTE-T (chapitre VIII), visant à développer le massifié et le report modal.

Ces tendances de fond, investies par les acteurs économiques pour leur propre besoin (Etude AURH 06/2018), développent la capacité des flux à accroître leur rôle dans les schémas de structuration spatiale (plateformes intérieures, bases arrières), dans les concentrations d'activités permettant d'équilibrer les impératifs économiques et de maîtriser les externalités. La structuration spatiale se met ainsi au service de la résolution d'enjeux globaux ne connaissant pas les frontières, pouvant concrètement être visualisés à l'échelle des grands ensembles économiques et de vie, notamment européens, par les représentations satellitaires¹⁵³ de l'Agence Spatiale Européenne. La structuration spatiale de la Vallée apparaît ainsi comme une orientation clé de la construction de PSN, comme facilitatrice de l'accueil d'activités logistiques en réalisant les arbitrages entre le développement territorial et les conditions de vie des habitants. Le lien entre structure spatiale et organisation sociale pour trouver le schéma acceptable (ou les, selon les types de flux) et accepté, relève d'une gouvernance équilibrant les parties prenantes : l'Etat, les collectivités, les acteurs économiques et socioéconomiques.

La convergence des signaux de structuration spatiale par les activités logistiques (architecture de flux, *infrastructures logistiques*) observable en Belgique, Allemagne et au Portugal (L. Livolsi, C. Camman, 2017) ; les projets à l'échelle de la Vallée initiés par la DIDVS ; les rapprochements entre les autorités politiques des régions de l'ÎdF et de Normandie (Gaillon, 2017 ; Regards croisés, 2019) incitent à l'initiation d'un projet de structuration spatiale à partir des principaux documents des deux régions (SDRIF, 2013 ; SRADDET de Normandie, 2019). Cette structuration apporte par ailleurs, sur le lien entre l'ÎdF et la Normandie, une réponse aux difficultés de mise en œuvre du SDRIF telles qu'analysées par F. Ascher (Pouvoirs locaux, 2007),

¹⁵³ www.esa.int/Applications/Observing_the_Earth/Copernicus/

flèche (forme de régulation) les actions de l'industrie immobilière logistique telle que décrite par N. Raimbault (2015).

CONCLUSION. RENFORCER L'INFLUENCE MONDIALE DE PARIS-VILLE-MONDE PAR LA DIMINUTION, A L'ECHELLE PSN, DE L'INFLUENCE DU COUPLE MOUVEMENTS/EXTERNALITES DES FLUX DE MARCHANDISES-PRODUITS.

L'appréciation du risque d'une diminution des influences mondiales de Paris est à l'origine d'une résurgence du développement-aménagement de la Vallée positionnant Paris-Seine-Normandie comme l'antidote à ce risque. Les champs de différenciations, pour soutenir la construction de PSN, sont à rechercher dans leur capacité à consolider les influences de Paris-ville-monde à cette échelle. Le chapitre VI pose, en ces directions, les orientations différenciatrices génériques de la qualité de vie (ressource), de l'attraction des hommes (connaissance, recherche), et de l'orientation économique vers le développement durable, l'économie de la circularité complémentaire de celle linéaire. Ce premier chapitre de la partie III poursuit sectoriellement, comparativement à d'autres expressions possibles, la continuité du raisonnement démonstratif par l'économie des flux des marchandises-produits compte tenu de leur poids économique et social sur les échelles nationale et régionale (ÎdF et Normandie), de leur caractère indispensable à la vie, du rôle des échanges commerciaux dans la stabilité mondiale.

La prise en considération du caractère stratégique de la mission en cours, positionnée à l'échelle de la Vallée, concernant la structuration institutionnelle d'Haropa, moteur de l'économie des flux, conduit à écarter (choix de la thèse) tous les sujets concernant l'organisation du système portuaire de la Vallée ainsi que les dimensions économiques associées à cette stratégie ; à retenir comme champs de l'influence et de différenciations, ceux à fortes expressions mondiales sur le XXI^e siècle, soit les enjeux globaux associés aux flux.

Le raisonnement démonstratif montre, par les faits, l'existence et la prégnance de ces enjeux chez les autorités politiques et dirigeants économiques malgré l'expression de prises de position contraires. Ces enjeux sont mesurés (annexes A1.12) ; orientent concrètement les positionnements et décisions d'acteurs économiques tant sur le plan d'une préparation à leur monétisation que sur celui d'une orientation de leurs propres activités. L'impossibilité de nier : d'une part, l'existence du couple flux/externalités ainsi que les efforts/adaptations des acteurs pour diminuer voire réduire significativement les négatives ; d'autre part, le poids et le rythme de progression de ces dernières accentuant la pression des enjeux ; prédéterminent l'identification des champs de différenciation de l'économie des flux pour renforcer les influences mondiales, et l'attractivité, de Paris-Seine-Normandie, de Paris.

Le couple « territoire »-territoires/structuration spatiale voit ainsi son importance s'accroître, attribuée à l'organisation des réseaux techniques de circulation (Banque Mondiale.

LPI₂₀₁₈. Infrastructure : France en 12^e rang) et à ceux de la logistique la capacité à diminuer les pressions du couple flux/externalités ; à accroître l'ancrage de celui de « territoire »-territoires/développement.

« *Le facteur d'attractivité indubitable* » de la prise en considération des « *enjeux écologiques* » (Business France, 2019), les tendances mondiales des acteurs de l'industrie immobilière (concentration sur de grands parcs ; massification des flux amont vers ces centres ; valorisation des noeuds multimodaux) contribuant à optimiser l'occupation foncière, à ancrer un développement économique multi-facettes (services associés) fléchent également la recherche de différenciations.

Cette approche génératrice d'une tension entre « *concentration pour être efficace* » et « *saupoudrer des ressources [...] au risque de conduire à l'inefficacité* » (S. Masson, R. Petiot, 2012) oriente vers un schéma de structuration spatiale à l'échelle de la Vallée, définie par une « *gouvernance territoriale logistique* », associant la diversité des intérêts des parties et forces prenantes.

Cette structuration spatiale, complémentairement à l'analyse des évolutions des positionnements des acteurs sur les infrastructures clés¹⁵⁴ de PSN (première partie, section 3.3), l'identification des externalités des flux (par marchandise-produit ; par mode de transport ; par mouvement de transport ; par territoire [origine/destination]), représentent des pistes de différenciation, des éléments constitutifs de la personnalité de PSN. Appuyées par une visibilité numérique l'image de la Vallée est ainsi positionnée à la confluence de l'économie des flux et d'enjeux se posant à tous, affirme son existence, joue un rôle incitatif apprécié tant de l'interne que de l'externe. Plus l'horizon est lointain, plus l'influence de la visibilité du chemin, sécurise, attire (J-F Thisse, 2007, « *les investisseurs n'aiment pas l'incertitude.* »)

L'importance de la structuration spatiale de la Vallée par l'économie des flux dans la construction de Paris-Seine-Normandie est prolongée (chapitre suivant) par le lien entre la configuration spatiale (B. Elissalde, 2004 [*configuration spatiale*] ; B. Debarbieux, M-C. Fourny, 2004 [*configuration matérielle des objets géographiques*] ; R. Brunet, 2005 [*configurations territoriales*] ; M. Vanier, 2010 [*configuration interterritoriale*] ; P. Krugman, 2010 [*information et structure spatiale*] ; J. Lévy, 2013 [*configuration spatiale*]) apprécié comme favorable et la notion de corridor.

¹⁵⁴ CSNE et connexion fluviale européenne ; Serqueus-Gisors et massification ferroviaire le Havre-Paris ; réseau routier et contournement de Rouen.

CHAPITRE VIII-PARIS-SEINE-NORMANDIE : UNE CONFIGURATION PROPICE A LA CONSTRUCTION DE L'ESPACE INFRASTRUCTUREL DE L'AXE SEINE PAR LES ARCHITECTURES ET LE CORRIDOR DE LA VDS.

PRESENTATION DU CHAPITRE VIII ET LOGIQUE DU RAISONNEMENT.

Les espaces économiques étendus, initient un mouvement d'organisation de facture coopérative interterritoriale (politique) pour adopter une structuration spatiale, la traduire en architecture spatiale (aménagement) ; et ingénieuriste pour traduire cette dernière en architecture de flux permettant le développement d'un corridor de fret, terme mettant l'accent sur la marchandise-produit. La configuration spatiale de la Vallée s'apprécie comme un espace infrastructurel compte tenu de la « *forte liaison entre l'infrastructure de transport, le système territorial et les zones logistiques* » (E. Sassi, 2019) nécessaires aux flux.

Les nombreux atouts (géographie/Seine ; histoire/culture ; villes sur Seine/ de proximité immédiate ; connexions (annexes A1.11) ; échanges mondiaux/portes maritimes normandes) ; les enseignements de la littérature (impacts d'enjeux globaux ; concentration en périphérie de parcs logistiques de grandes dimensions ; définition d'un réseau de nœuds ; besoin de définition d'une stratégie logistique nationale ; etc.) et pratiques ; orientent l'appréhension du lien entre structuration spatiale (figure 4) et flux vers une organisation de l'espace pour traiter et opérer les flux selon les caractéristiques des réseaux physiques, supports des flux, vers une appréhension relevant de l'architecture.

L'architecture organise un volume, ses espaces (interne, externe) et leurs interrelations ; une pensée, une action, en termes de structures pour faire tenir ensemble des éléments physiques, tout en recherchant au-delà de la technique un équilibre entre beauté, fonction, économie. Avec architecture spatiale, la pensée s'organise sur la structuration d'un espace donné (la configuration PSN) à partir des constituants (métropoles, agglomérations, villes, portes, nœuds) existants et de ceux projetés ainsi que sur les flux de marchandises-produits de cet espace. Relevant du registre formé par le couple politique/économie, équilibrant développement économique et enjeux globaux, l'organisation des mouvements, les possibilités de circulation, sont au cœur du schéma à cette échelle. Avec architecture de flux la pensée s'organise sur l'organisation des réseaux (figure 67) portant l'intensité des flux (portes, terminaux, parcs) nécessaires à la circulation des marchandises ; sur les infrastructures des transports et de leurs interconnexions modales ; sur des connexions avec des éléments architecturaux éloignés, dont pour l'*EEE_{PSN}* les connexions avec les espaces économiques européens.

La structuration spatiale appréhendée par architecture spatiale et architecture(s) de(s) flux permet notamment : de faciliter les opérations des acteurs économiques spécialisés ; d'équilibrer les tensions entre les vocations des espaces (naturels, agricoles, d'activités) ; de

mieux cerner les externalités associés aux flux ; d'identifier les nœuds « critiques » (ports, parcs) vers lesquels porter les efforts (optimisation des moyens-ressources, massification, emploi).

La logique du raisonnement de ce chapitre articule le lien incontournable entre flux et architecture (section 8.1) à partir d'un rappel de la littérature concernant les pôles logistiques (approche globale/concentration) ; les ZAL (concentration en périphérie/nombre limité.) Cette articulation (structuration spatiale, architecture spatiale, architecture de flux) de l'espace infrastructurel de la Vallée, posée comme un levier du développement économique logistique (section 8.2), oriente vers la notion de corridor abordée par la littérature. La structure du corridor apparaît comme une composition (arrangement, assemblage) d'architectures de flux, posant le paradoxe fluidité/fécondité. Le corridor de l'axe Seine (section 8.3), équilibrant la dissymétrie européenne de l'architecture des corridors RTE-T, est l'instrument de la production de Paris-Seine-Normandie. Il sera fabriqué selon les orientations de la « *vision partagée* [... du] *projet collectif mobilisateur* » stratégique de la mission de préfiguration, dont le « *programme d'investissements cohérent et soutenable* »¹⁵⁵ aura à composer avec celles de l'Union européenne (enjeux globaux, politique de *green deal*) pour positionner durablement la Vallée dans une trajectoire soutenable et différenciante. Le raisonnement montre que le lien incontournable entre flux et architectures conduit inexorablement à la construction du corridor de l'axe Seine dans le processus de production de Paris-Seine-Normandie pour solidifier la place mondiale de la ville-monde.

8.1-FLUX ET ARCHITECTURE : UN LIEN INCONTOURNABLE.

8.1.1 -UN SIECLE ET DEMI : L'EXPRESSION TEMPORELLE DU LIEN.

Comparativement à I. Cerdà qui théorisa (1867) l'urbanisation en s'appuyant sur l'application concrète de Barcelone, l'échelle du XXI^e siècle oriente la recherche vers la production d'une théorie générale de la spatialisation illustrée par les dynamiques de la Vallée de la Seine, de Paris-Seine-Normandie. Conceptuellement selon J. Lévy (2013), I. Cerdà perçu « *l'intelligence de la ville comme un tout* » ; conçu « *une prospective à long terme qui articule une vision d'ensemble du développement* » ; affirma « *la nécessité pour la ville de se transformer profondément* » devant la puissance transformatrice des évolutions technologiques de son temps (chemins de fer, télégraphe) ; appréhenda l'espace comme « *un immense système technique dont il faut comprendre les logiques pour pouvoir le transformer* ». Cent cinquante ans plus tard, ces appréciations conservent toute leur pertinence. Les évolutions technologiques des réseaux se sont poursuivies, élargissant les horizons vers de nouveaux inimaginables par I. Cerdà ; ont à composer avec des évolutions contextuelles qualifiables de

¹⁵⁵ Lettre de mission du 07/02/2019.

transformations. La population mondiale a augmenté¹⁵⁶ d'un facteur de près de 5. Les enjeux globaux intensifient chaque jour leur présence. L'échelle « *de la nécessité [...] de se transformer profondément* » a changé, passant de l'urbanisation à la spatialisation.

Ces bases ont été développées par J. Gottmann (rôle historique des doctrines géographiques) ; par D. Pumain regrettant l'absence d'une théorie générale de l'espace (05/2004. Hypergé. Art. 86.) ; par le CGDVS (2012) appréhendant la Vallée de la Seine comme un Tout nécessitant une approche globale, tout en regrettant l'absence d'un instrument de méthode. Ce dernier point rencontre le besoin d'une redynamisation de la méthode d'évaluation socio-économique par les institutions publiques (09-2014/12-2017. Trésor. France stratégie. R. Guesnerie). Les évolutions d'échelles amplifient les « *contraintes* » sans faire disparaître « *la nécessité* ».

Les flux des marchandises de PSN portent en eux l'expression d'organisations (règles : du commerce, des échanges) et de systèmes (réseaux d'infrastructures : physique ; numérique) organisés sur un territoire composite (régions, départements, pôles métropolitains, villes). Ils orientent les adaptations, les transformations, vers deux directions génériques faisant apparaître une tension temporelle.

- D'une part, pour les acteurs économiques des flux, vivant au plus près du rythme du Monde, celle du développement d'une agilité, d'une souplesse, d'une réactivité. Ces caractéristiques comportementales sont illustrées par N. Fabbe-Costes (2005) concernant la gestion dynamique des *supply chains* appréhendées comme « *un arrangement temporaire [...] qui répond à une demande ou concrétise une proposition collective.* »
- D'autre part, pour les autorités publiques en charge de la préparation de demain, celle d'une mise en adéquation entre les façons d'occuper espace et territoire, de les articuler, dans une architecture spatiale de temps long intégrant l'intensification d'enjeux globaux.

Cette tension, en termes d'aménagement, doit de plus composer avec l'organisation spatiale des modèles émergents (circulaire dont recyclage, RSE), associés aux traitements *post*-cycle de vie des marchandises-produits, dont les flux représentent des sources de matières entrant dans de nouveaux cycles de transformations. Une territorialisation d'activités spécialisées se profile dépendantes des positionnements des acteurs politiques, économiques et d'innovations. L'épaisseur (approvisionnement, traitements *post* consommation) du trait d'union entre les flux de marchandises-produits et le couple territoire-développement économique, s'accroît ainsi sur l'échelle des grands ensembles avec la hauteur du nombre.

La conjugaison de ces transformations et de leurs impacts territoriaux, oriente vers l'interdisciplinarité dans une composition notamment entre les connaissances de la géographie, dans la diversité de ses expressions (politique, économique, sociale, humaine,

¹⁵⁶ 1900 : environ 1,65 Mdr d'h. 2017 : environ 7,55 Mdr. d'h. Source : www.planetoscope.com

quantitative), et celles des sciences et technologies des flux (*supply chain*, logistique, transports) et de l'information (pilotage, modélisation-simulation, dématérialisations physiques et administratives, organisations numérisées [*pre-action-post*] des chaînes et réseaux).

Cette approche d'appréhension des adaptations basée sur un rapprochement entre celles comportementales des acteurs économiques spécialisés sur les flux de marchandises, et leur parallèle dans l'organisation territoriale, impacte les développements économiques ; influence le pouvoir d'attraction ; concerne la solidité des sociétés. Ces transformations touchant toutes les sociétés, les anciennes et les nouvelles, visibles dans les façons d'occuper le monde (J-P. Rodrigue, 2015, 2017), quelles que puissent être les formes prises, sont accentuées par les avancées de connaissances, de savoirs et de pratiques remettant en cause des organisations, des modes de fonctionnement, des équilibres imparfaits mais identifiés, instables mais connus socialement.

8.1.2 -LA STRUCTURATION SPATIALE DE LA VALLEE, BASE DES ARCHITECTURES NECESSAIRES AUX FLUX

La qualité du fonctionnement des flux de PSN, dépendante des services associés à l'architecture physique, reposant sur un nombre limité de composants de base (annexes A4.8), est un déterminant significatif de la qualité de la vie (professionnelle, individuelle) et du rayonnement de l'ensemble, de son attractivité dans une proportion *a minima* égale à celle de ses descriptifs quantitatifs. Cette dépendance est en relation étroite avec les orientations et rythmes que les acteurs de la Vallée, publics et privés, de l'économie des flux accordent à leur propre positionnement par rapport à cette ligne directrice.

La transversalité des flux logistiques génère une synonymie avec l'approche globale (L. Livolsi, C. Camman, 2017). Les auteurs rappellent que le morcellement de la chaîne sur ses composantes fonctionnelles « *ne répond ni à la problématique d'optimisation globale de la performance de ces chaînes en termes de délais et de coût, ni à celle de leur durabilité.* »

La dépendance des sociétés à l'organisation des flux est impactée avec une intensité grandissante, suite aux évolutions des connaissances et nouvelles pratiques qu'elles permettent, tout en reposant sur des composants d'architecture bien identifiés. L'intensité cumulative des influences de multiples pressions (standardisations mondiales d'unités/méthodes ; impératif de fluidité/critère de positionnement compétitif ; agilité d'organisations en réseaux ; enjeux de société ; environnement) oriente cette organisation vers une structuration ainsi que L. Livolsi et C. Camman (2017) le soulignent dans leurs développements sur l'échelle européenne (concentration des flux sur de grandes plateformes, petit nombre de pôles). Cette analyse permet d'apprécier PSN comme l'élément d'une architecture massifiée européenne et nationale de flux, renforce l'appréhension structurelle, valide les expressions d'architecture spatiale et de flux.

Cette approche confirme les analyses de S. Masson et R. Petiot (2012), de D. Guerrero, L. Proulhac (2016. Cybergeog. Doc.773) notamment dans leurs éléments conclusifs montrant la progression de la concentration (*dans un petit nombre de pôles*) des « *pôles logistiques périurbains* », justifiée économiquement par les effets d'agglomération « *dans la localisation des activités logistiques.* » Ces effets contributifs d'une amélioration des situations des acteurs économiques du transport routier (*réduction de la part des trajets à vide*) évitent de plus une dispersion « *des nuisances générées notamment par le trafic de camions.* »

In fine, le nombre, sa hauteur, sa concentration, les distributions spatiales des clients et marchés qui en résultent, orientent : la dynamique des flux ; la localisation des opérateurs ; vers une architecture de flux de réseaux à structures concentrées (*et non d'un éparpillement*) (D. Guerrero, L Proulhac)

Ces références académiques, appuyées sur/par des argumentaires analytiques quantitatifs de longues périodes, incitent à compléter ou à approfondir des études de cas régionales ou locales, en l'espèce sur la Vallée, en intégrant les spécificités territoriales, afin de contribuer à l'émergence du schéma d'un réseau à concentrations de pôles émetteur-récepteur de flux, optimisant leurs localisations.

Le lien d'un siècle et demi, la diversité et la profondeur des évolutions, orientent vers un approfondissement de l'architecture spatiale de l'échelle de l'*EEE_{PSN}*, par la formalisation d'un schéma général d'aménagement logistique, « *instrument de planification territoriale [...] fixant les orientations fondamentales de l'aménagement du territoire* » (A. Akakba et al. 2014, cité par E. Sassi, 2019), conjoint entre l'Ile-de-France et la Normandie, à l'échelle de la Vallée, accompagné d'une identification de projets relevant de l'échelle PSN. Schéma dont les lignes directrices (pour l'Ile-de-France) proposées par N. Raimbault (2014) s'articulent sur un nombre limité de plateformes logistiques (« *peu nombreuses mais de dimension suffisante* »), dessinant ainsi une architecture (« *rôle structurant* »), tout en intégrant les questions environnementales et le respect des « *cadres de vie.* »

Ce type d'approche, identifié par la recherche tant en France qu'en Allemagne qui l'a concrètement mis en œuvre par l'organisation de villages de fret (N. Bounie, 2017), peut être logiquement déclinable pour le développement de la Vallée via une articulation à trois niveaux.

- Celui des ZAL et grands parcs logistiques (figure 69) articulant les activités industrie-distribution-logistique ; de grandes dimensions ; à nombre défini ; externes aux concentrations urbaines.
- Celui d'entrepôts de moindre dimension, tenant un rôle de relais territoriaux, à proximité immédiate de ces concentrations, voire intégrés, de rayonnement local, inscrits dans le développement économique territorial.

- Enfin celui des diverses solutions de distribution fine pouvant prendre appui sur des lieux ou des systèmes urbains dédiés.

Ce schéma pose l'équilibre entre la concentration de trafics sur des nœuds spécialisés et le développement d'une diversité des trafics pour chaque nœud comme une réponse possible aux risques (multiplication des infrastructures, concentration des circulations) associés au succès de l'attractivité logistique d'un lieu tels qu'analysés par B.Steck et J.Lombard (2004). Cette approche, abordée par les précisions terminologiques (figure 4 ; annexe A5.3), présentée pour les grandes infrastructures des flux dans le rapport 2012 du CGDVS (*Des attentes fortes sur des équipements « incontournables »*), est conditionnée au développement des coopérations interterritoriales entre les régions de l'ÎdF et de la Normandie (Accord de Gaillon, 01/2017 ; Les Actes, 02/2019).

L'observation en France et Europe du mouvement de concentration des flux sur de grandes plateformes, dans un petit nombre de pôles, offre ainsi une réponse à de multiples enjeux :

- l'optimisation de l'utilisation du foncier et la préservation des espaces naturels, agricoles ;
- l'optimisation des ressources et moyens économiques et technologiques à mobiliser ;
- le développement d'une économie servicielle adaptée à la logistique, aux activités industrielles les plus proches des flux, aux flux du recyclage (Chalal Maddine-Malik, 2014), et de la logistique inverse (flux de retour) ;
- une facilitation de transitions notamment énergétique (accélération de la transition par la concentration d'utilisateurs équipés de mobiles et équipements de manutention à motorisation décarbonnée) ; et ou, opérationnelle (accélération des possibilités organisationnelles de mutualisation, impacts sur la compétitivité, les externalités) ;
- le développement économique du (des) nœud(s) (la concentration, l'agglomération, entretient sa propre dynamique) ;
- la possibilité d'envisager une fluidité contrôlée ou dirigée.

Cette approche établissant un lien de dépendance entre architecture spatiale (organisation de l'espace) et articulation des systèmes de flux (architecture de flux) fait également apparaître la difficulté de l'articulation entre l'équilibre global et les spécificités locales, (concentration *versus* dispersion, concurrences *inter* territoires), dépassant l'appréhension de l'architecture des flux.

Ce dernier lien fait référence : à une double hétérogénéité quantitative et qualitative, d'éléments constitutifs (territoires) d'un Tout composite ; aux nombreux rapports diversifiés s'exprimant de façon souvent différenciée qu'ils entretiennent entre eux ; à des dépendances et interdépendances. Il fait également avec systèmes référence, à l'appréhension de la diversité

des flux d'un ensemble composé de sous-ensembles spécifiques, reliés entre eux par un réseau d'influences, de matières, d'énergies, d'informations, possédant chacun ses propres règles, conventions. L'équilibre dynamique de l'ensemble, du système de flux, faisant apparaître une relation circulaire inséparable entre trois composantes.

- La dominante économique de type commercial porteuse de la vitalité de la dynamique globale.
- Celle économique de type industriel porteuse de la solidité du système, de sa fiabilité opérationnelle, de sa résilience, s'exprimant par chacun des sous-systèmes.
- Enfin la dominante économique d'interfaces à double expression : celle des portes de communication physique avec les espaces et territoires plus lointains ; et en *intra* PSN, celle des nœuds, des connexions et interconnexions et de la fluidité des transferts, entre les différents modes de transport sollicités, positionnés dans leur contribution à la réduction des externalités.

Les grands ensembles économiques et de vie dont Paris-Seine-Normandie, partagent ces questions de structuration spatiale, d'architectures (grands centres, nombre limité, localisation), articulant des familles de systèmes de flux de marchandises-produits (caractéristiques : physico-chimiques ; rythmes : d'approvisionnement, de consommation, de couverture des besoins ; variété des canaux de distribution ; spécificité des équipements ; réglementations) de leurs marchés, des variations comportementales des parties prenantes. Il est raisonnable de penser que la proposition PSN (schéma, structuration, architectures) appréciée comme une référence, voire un modèle, serve l'attractivité du système global, celle de ses constituants territoriaux, celle de ses opérateurs économiques. Cette formalisation ouvrant un champ de notoriété, de rayonnement à résonance mondiale, élément concret du rôle actif de l'influence contenue dans la notion mondialement acceptée de *soft power*.

8.1.3-L'ARCHITECTURE DES FLUX: LEVIER DU DEVELOPPEMENT DE L'ECONOMIE LOGISTIQUE TERRITORIALE DE PSN.

La standardisation mondiale des unités de transport reporte la spécificité du flux sur/dans ces unités, autorise le développement d'une relative autonomie par rapport aux caractéristiques des marchandises pour appréhender, voire définir, la notion d'architecture de flux. Avec cette approche, la caractérisation d'un système de flux est déportée sur l'architecture de flux du réseau, sur/dans les nœuds ou lieux d'interface, pour répondre à l'injonction de fluidité, élément de la compétitivité du système (ou des systèmes) et de l'attractivité d'un territoire (AURH. 06/2018), du passage d'un univers vers un autre, du maritime vers le terrestre et *vice versa*, ou du passage d'un mode à l'autre.

L'implantation, la distribution des zones d'activités logistiques (ZAL, figure 69) n'étant pas aléatoire (N. Bounie, 2017 : figure 75 et 76), la valorisation des nœuds du réseau des marchandises-produits de PSN est en relation avec leur capacité à les accueillir. La conjugaison

de ces deux éléments de structuration (ZAL, nœud) définit l'architecture des flux de la Vallée, et par là celle du développement de l'économie de ses flux. D'une part, les nœuds du réseau de transport et d'autre part la localisation sur ces nœuds, ou à leur proximité immédiate, de ZAL véritables « *usines logistiques* » (N. Raimbault, 2014) de part l'intégration de certaines opérations industrielles au sein des entrepôts tendant à transformer ces unités logistiques en unités industrielles. La conjugaison des deux constituants ainsi que cette dépendance forment une réponse aux mouvements de concentration géographique du secteur, de localisation des ZAL en périphérie urbaine, ainsi qu'aux préoccupations de développement territorial.

Appréhendées comme des « *réceptacles d'activités économiques – impliquant une analyse en termes d'économie industrielle – et dans laquelle les infrastructures n'en sont qu'une composante* » (N. Bounie, 2017), la ZAL est « *moins une infrastructure à part entière qu'une modalité d'agglomération d'activités économiques* » qui ne peut cependant exister sans l'appui d'infrastructures de transport. La ZAL localisée sur un nœud du réseau de transport représente l'apport des services du nœud, est assimilable à un système productif localisé. Elle est une forme de territorialisation du développement économique.

En effet l'analyse statistique de N. Bounie (2017) consolide le point de repère de N. Raimbault (2014) proposant selon la taille et la fonction logistique assurée entre 10 et 95 emplois par hectare. Par ses travaux de recherche N. Bounie confirme que les ZAL sont des « *supports de l'accueil d'activités génératrices d'emplois* », avec une contribution emploi à l'hectare calculée statistiquement comme faisant apparaître « *une densité moyenne des bâtiments logistiques de 66 emplois par hectare, avec une forte dispersion cependant* » (écart-type de 186). Il affine ainsi les points de repère communs attribuant aux ZAL une capacité à générer entre 30 à 50 emplois par hectare pour les plateformes fonctionnellement dédiées au stockage et entre 150 à 200 emplois pour celles dédiées à la messagerie. Cependant, compte tenu des difficultés d'obtention de données statistiques et de leurs impacts sur les modèles économétriques utilisés, les apports des ZAL concernant leur rôle d'accueil d'activités indirectes ainsi que la capacité des ZAL à générer « *des synergies de voisinage, source de gains d'efficacité pour les activités qui y sont implantées* », à « *faire cluster* » semblent plus mitigés, ne sont pas mécaniques, sont en dépendance « *des modalités de la concentration des activités logistiques* » (N. Bounie). De très faibles corrélations statistiques, n'exprimant aucune causalité, positives (surface de ZAL et croissance de l'emploi) ou négatives (surface de ZAL et croissance du nombre d'entreprises) ou inexistantes (présence sur ZAL et amélioration de productivité) sont relevées.

Le choix final du site relève de la stratégie d'optimisation des acteurs économiques, c'est-à-dire de leur « *recherche du coût logistique global minimal, tel qu'il résulte de l'optimisation du nombre de sites de stockage et du coût de transport* » (A. Beyer, 1999) rappelé par N. Bounie, ainsi que d'arbitrages entre les régulations publiques (réglementations, aides diverses, prix du foncier) et marchandes (externalisation, immobilier spécialisé). Les acteurs des

flux recherchant l'équilibre économique entre les possibilités intermodales d'un nœud, la proximité de leur marché et les différentes formes de régulation.

Le rôle clé d'une architecture de la structuration physique nécessaire aux mouvements des flux s'appréhende par les évolutions terminologiques. Entrepôt et plateforme deviennent des mots courants, communs, pour désigner le bâtiment d'une unité industrielle spécialisée dont les utilisateurs (opérateurs des flux : chargeurs, prestataires) soumis aux mêmes pressions opérationnelles ont tendance à « s'agglomérer » dans des zones d'activités spécialisées (ZAL) sur l'ensemble des services logistiques. Cette concentration permet de les appréhender comme des « infrastructures logistiques » ou « *la manifestation spatiale de l'organisation des flux et obéissent à un schéma d'inscription spatiale spécifique* » (S. Masson, R. Petiot, 2012).

Cette concentration spatiale d'un secteur d'activité dont l'autonomie émerge (par rapport aux approches classiques séparant industrie et services) est illustrée à l'échelle nationale par les figures 75 et 76 (*supra*) qui visuellement font apparaître des territoires à forte concentration.

L'approche des liens entre les notions et concepts (structuration spatiale, architecture spatiale, architecture de flux) associés aux mouvements des marchandises-produits orientent vers la systémique (cadre scientifique méthodologique) dans une continuité méthodologique avec les géographes cités en introduction générale, avec ceux de Cerisy 2003 (mouvement) et du FIG 2016 (vitesse). Elle oriente également vers la théorie des systèmes pour appréhender les flux de marchandises à cette échelle ainsi que vers les applications numériques (outillage) appréhendées comme des leviers pour aider à trouver et à gérer la bonne organisation du système global, sans nuire pour autant à la liberté des acteurs.

8.2-LA STRUCTURATION DE L'ECONOMIE DES FLUX DE LA VALLEE : UNE COMPOSITION ENTRE ARCHITECTURES ET CORRIDOR.

Les autorités politiques, les dirigeants économiques, l'Union, se trouvent en ce début du XXI^e siècle, pour les grandes infrastructures qui structurent, voire modèlent, espaces et territoires, dans une situation comparable à celle de leurs *alter egos* de la grande période de réorganisation urbaine du XIX^e.

L'échelle modifie le champ d'expression des adaptations à réaliser. Au XIX^e l'enjeu est porté par l'organisation des grandes capitales, de leur territoire. Fin XIX^e et première moitié du XX^e, il est porté par les réseaux nationaux d'infrastructures de transport. Au XXI^e l'enjeu s'exprime, pour les pays européens, sur deux échelles complémentaires. D'une part, sur celle de l'*intra-compartiment* (J. Gottmann, 1952) de chaque membre de l'Union. D'autre part sur celle de l'espace européen. Au sein de chacune d'elle, il s'agit d'organiser les interconnexions entre : des polarités économiques ; des portes maritimes, des nœuds intérieurs, celles de territoires desservis directement ou indirectement.

Ce changement d'échelle attribue à la notion de corridor « *faiseur de liens* », mondialement généralisée depuis les années 1950, un rôle clé dans l'affirmation de l'existence-reconnaissance d'un **EEE**, de PSN (cf. conclusion du chapitre). Cela signifie également qu'en l'absence de la reconnaissance de cette qualification pour une structuration spatiale, notamment pour la Vallée bénéficiant de l'atout du fleuve, la reconnaissance de l'existence de Paris-Seine-Normandie est entachée.

8.2.1-CORRIDOR : UNE REVUE DES APPROCHES INSTITUTIONNELLES ET ACADEMIQUES.

La littérature sur l'organisation de l'espace par les flux est de grande richesse. Malgré l'absence des entrées corridor et couloir, la présence du mot axe dans le dictionnaire de J. Lévy-M. Lussault (2013), partagée avec infrastructure pour les entrées fleuve et flux, corridor est accepté es qualité infrastructure de connexion de transport. Elle est au service : des agents économiques à l'origine de la demande de flux ; des acteurs économiques spécialistes du traitement des flux ; du développement économique des territoires (améliorer l'accessibilité, désenclaver, exploiter des ressources localisées.) Cette appréhension de corridor comme une infrastructure accentue la fonction circulation entre des lieux connectés auxquels elle confère « *une fonction sociale créatrice de territoire/territorialité.* » (G. Di Méo, 2013.)

En dépit de la difficulté d'une « *transposition délicate dans l'espace géographique* » (J. Debie, C. Comtois, 2010), le succès du concept le sort du cadre d'un usage strict de la terminologie des géographes. L'appropriation mondiale du concept est porteuse de sens. L'universalité d'un concept s'apprécie par l'intensité des forces centrifuges qui l'éloignent de sa discipline d'origine. Elle s'apprécie également à l'aune de son instrumentalisation par les autorités, dirigeants et responsables politiques (Etats), par les institutions internationales et régionales appréciant comme bénéfique sur différentes échelles au développement économique cette forme de structuration spatiale et territoriale, par les acteurs économiques (N. Fau, 2019).

Pour la Commission européenne, un corridor est un : « *ensemble de lignes ferroviaires établies sur le territoire des Etats membres reliant des terminaux stratégiques comportant un axe principal, des routes alternatives et des voies qui les relient.* » (J. Debie, C. Comtois, 2010). Cette définition traduit l'orientation stratégique de la construction politique de l'UE par le développement de l'économie territoriale des flux via l'architecture d'un réseau d'interconnexions principalement ferroviaires. En effet, selon les experts¹⁵⁷ de la revue Transports (N°494, 11/12-2015), l'approche territoriale guida le processus européen de définition des corridors et de leurs nœuds « *qui devaient être interconnectés pour former un réseau noyau.* » La notion fondamentale de « réseau noyau » recouvrant les « *grandes agglomérations et de grands carrefours (hubs intérieurs, ports, aéroports), autant de nœuds qui*

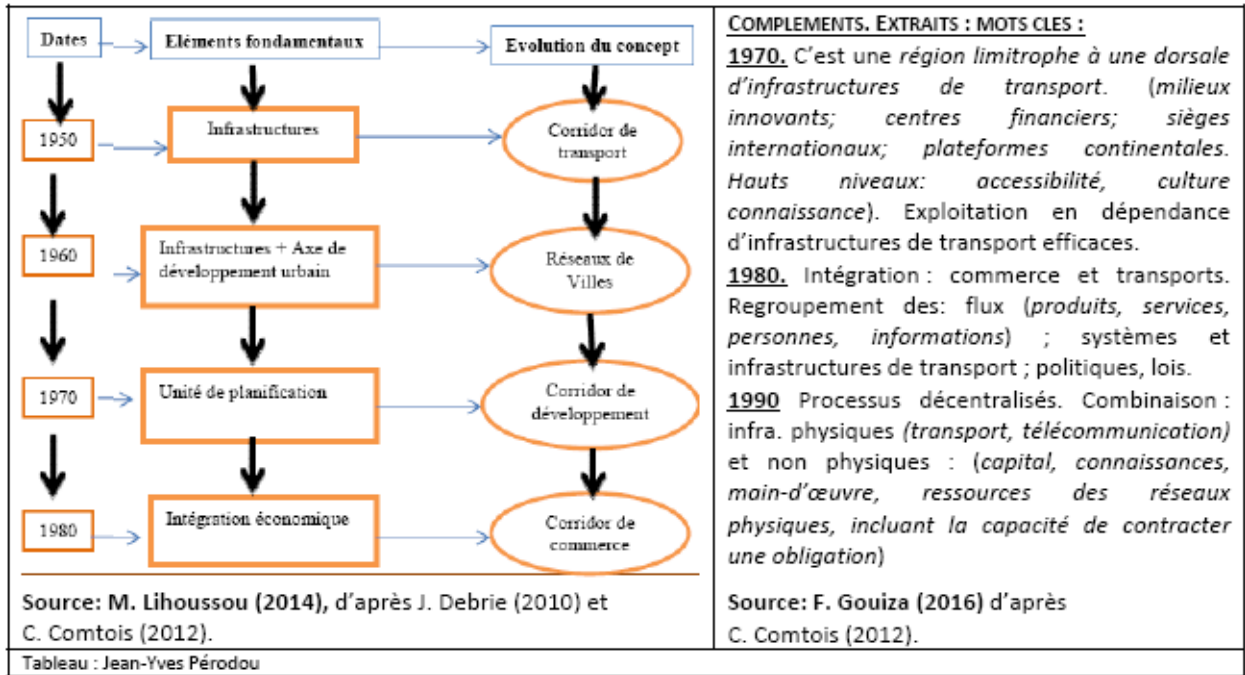
¹⁵⁷ Reynaud Christain, Buguellou Jean-Baptiste, Chen Zheng, Decoupigny Christophe, BG.

ont été inscrits dans les textes officiels. » L'importance de ce processus de structuration s'appréciant par « le choix de priorités et donc de financements » des choix initiaux. Cette analyse est partagée par les agences d'urbanisme de la Vallée de la Seine (2017).

Le Canada (2007), dans le prolongement (2002) du Forum sur l'Intégration Nord Américaine (J. Debie, C. Comtois, 2010), élargit la notion à l'ensemble des modes de transport « d'importance nationale pour le commerce international dans une zone géographique définie. » Du point de vue de la mer, la notion de corridor peut être appréhendée comme un prolongement terrestre de celle « d'espaces couloirs » appliquée aux espaces maritimes par C. Ducruet (2005-2008), notamment pour la desserte de(s) l'arrière pays portuaire. Pour Y. Alix (2012) les corridors de transport : « peuvent apparaître comme des couloirs de trafics », à forte « dimension infrastructurelle » appréciée « comme un pré-requis » nécessaire à la circulation ; en étroite liaison avec les phénomènes de polarisation territoriale autour d'eux « tant pour les activités industrielles que de distribution. » Pour C. Comtois (2012) corridor rime avec « outil de développement économique » et « concentration de flux » d'une forme « de configuration linéaire. » J-P. Rodrigue (2017, annexe A8.9) met l'accent sur les flux et les infrastructures dédiées, selon leur typologie, pour permettre leurs mouvements.

M. Lihoussou (2014) retrace les évolutions de ce concept majeur (1950, 1980) à partir des travaux de J. Debie (2010), de C. Comtois (2012), enrichies pour les années 1990 par F. Gouiza (2016) – (figure 78).

FIGURE 78-SCHEMA. EVOLUTIONS DU CONCEPT DE CORRIDOR : M. LIHOUSSOU (2014) ; F. GOUIZA (2016).



Les appréhensions ont ainsi évolué (« quatre évolutions majeures », J. Debie, C. Comtois, 2010) depuis celle d'infrastructures physiques, vers une vocation de développement

des réseaux urbains (urbanisation interconnectée), puis vers celle du développement économique intégrant l'intermodalité (développement durable) et la compétitivité (le réseau formé), les dimensions politiques (intégration) et de financements (planification publique/acteurs privés), pour arriver depuis la décennie 1990 à une appréhension de gouvernance accordant une place aux territoires constitutifs « *Les corridors de commerce* [signifiant : potentiel de développement] *sont de plus en plus "le résultat de processus de décision décentralisés"*. »

Les explorations, institutionnelles et académiques, de cette notion mature au succès mondial incontestable (J-P. Rodrigue, 2017 ; N. Fau, 2019), accordent au principe (politique) de l'échange inter/trans/territorial (économie), sur différentes échelles (structuration spatiale, architectures), ainsi qu'à l'organisation (géopolitique) des supports physiques (infrastructures) et de l'offre de services (numérique) les permettant, la vertu de contribuer au développement économique des territoires.

La vitalité du développement territorial articulé sur un corridor repose ainsi sur la circulation des marchandises-produits, sur les fonctions, logistique (ancrage territorial) et transport (interrelation physique), positionnées dans la complexité d'une confluence réunissant : les sciences politiques (coopérations trans/interterritoriales) ; la géographie (aménagement du territoire, infrastructures) ; la finance (construction multi acteurs) et l'économie des réseaux et des flux (micro, macro, géo-économie) ; la sociologie (société civile, forces et parties prenantes) ; l'informatique et les systèmes (continuité multimodale, fluidification de flux discontinus)

L'approche terminologique empirique de la présence du mot corridor dans neuf documents sur dix ans (annexe A5.3 ; 2009/2019) relatifs à la structuration du développement de la VDS fait apparaître deux grandes utilisations de cette référence pour guider la construction de PSN. Celles des années de conception (2009, A. Grumbach ; 2012, rapport au Premier ministre) suivies des prolongements des experts des agences d'urbanisme (2015, 2016, 2017) mettant l'accent sur le positionnement européen de la Vallée et la connexion du Havre-Port de Paris avec l'ouest de Allemagne (Mannheim.) Le corridor de l'axe Seine (CAS), corridor européen, est caractérisé par les activités des transports amalgamant celles logistiques, et différentes actions associées aux enjeux globaux (transition écologique, innovation). Celles de l'association de la VDS au maillon ouest du corridor européen Atlantique (Rail Fret Corridor 4) ainsi qu'au transport ferroviaire de marchandises du Havre à Paris, faisant apparaître le besoin de renforcer le maillon portuaire dans les échanges nationaux terrestres.

Le rapprochement de cette notion, universellement acceptée, pour construire le développement territorial associé à la construction de Paris-Seine-Normandie accentue l'articulation de quatre éléments dont les deux premiers sont relatifs à deux concepts au cœur de la géographie.

- Celui de l'espace dans lequel il s'exprime. Le corridor de l'axe Seine, caractéristique de PSN, est à appréhender dans une double échelle (agences d'urbanisme, 2017), une double appartenance spatiale : celle de la Vallée du Havre à Paris; celle de l'architecture des réseaux européens (RTE-T). Cette appréhension de PSN articulant une double architecture de flux massifiés, contributrice à la diminution des externalités, renforce le positionnement mondial recherché pour la ville-monde.
- Le deuxième est celui de territoire, des territoires desservis ou traversés, bénéficiant ainsi de façon directe ou indirecte, *via* les facilités d'accès à une ossature du mouvement et aux ouvertures qu'elle apporte, d'une composante du développement économique. Pour les territoires de PSN le corridor de la Vallée porte le potentiel de développement par celui de l'économie des flux s'exprimant sur les nœuds constitutifs du corridor.

Les deux autres éléments relèvent d'une ingénierie de l'architecture spatiale et de flux.

- Celui de l'infrastructure ou ossature, principale condition de la réalisation des flux, de la circulation des biens et des personnes, avec le développement de connexions à partir/sur les nœuds (annexes A4.8). Pour la construction de PSN, la Seine offre, naturellement, une disponibilité d'« infrastructure ».
- Enfin celui des services proposés, physiques, organisationnels, réalisés à l'aide d'outils numériques.

Les analyses de N. Fau (2019, Introduction. *Comment étudier ?*) concernant les corridors transnationaux, notamment ceux du Sud-Est asiatique, soulignant le rôle clé des « *têtes de corridors* » ou des « *bouts de ligne* », contribuant à renforcer le « *poids régional* » des pôles (« *bien implantés* » ou « *émergents* »), soulèvent les questions géopolitiques, de gouvernance, des « *enjeux de pouvoirs* » (C. Raffestin, 1980 ; J-M. Offner, 2013 ; J-L Chaleard, 2019) ; celles du paradoxe fécondité/fluidité des formes de territorialisation des nœuds d'un corridor. Les appréciations concernant les effets « couloir ou tunnel » associés à corridor sont cependant à tempérer. D'une part par les analyses de M. Lihoussou (2014), qui sans nier leur existence, apprécie le corridor comme « *un atout véritable [développement économique] aux territoires traversés* » ; qui « *loin d'être un couloir, mais un système dans lequel tous les maillons coopèrent* », « *concentre et distribue des flux de différents modes à des centres logistiques le long d'un axe principal* ». D'autre part, par la section suivante illustrant les fonctions de concentration et de distribution telles que mises en œuvre par le corridor emblématique européen Rotterdam/Venlo-Duisburg ainsi que par la section 9.1.3 complétant récemment (2017) cette organisation de l'espace par un outil numérique de pilotage des flux entre les principaux terminaux à cette échelle. Ces différentes questions conduisent à la formalisation d'un schéma interrégional, entre l'IdF et la Normandie des aménagements logistiques/industriels à l'échelle du corridor de la Vallée, pour concilier les objectifs de

développement économique et social des territoires du corridor de l'axe Seine, ainsi que mentionné précédemment par rapprochement du SDRIF et du SRADDET normand.

8.2.2-LE PARADOXE FÉCOND DES ARCHITECTURES DE FLUX DES CORRIDORS POUR LE DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL.

La notion de corridor appréhendée comme une forme de structuration spatiale est composée d'une succession de points qui impulsent : « *le mouvement. [...], où tout ce qui circule est pris en charge par tous les processus et toutes les actions qui en conditionnent la meilleure fluidité, là est le lieu de transport.* » (B. Steck, J. Lombard, 2004.) La fluidité, caractéristique du fonctionnement d'un corridor et de chaque nœud ou point constitutif (figure 67), fait apparaître une ligne de tension avec la fécondité du mouvement sur les points appréciée selon un critère socio-économique.

Ou, dans une formulation interrogative : la diversité des connexions massifiées terrestres d'un nœud d'un corridor ou d'une porte (point d'un corridor) et l'accroissement de la fluidité du mouvement des marchandises sont-ils féconds pour l'économie territoriale, celle du point ? Selon M. Lihoussou (2014) « *Les corridors fonctionnent généralement suivant trois critères fondamentaux que sont : la capacité, la fluidité et la gouvernance.* » La fluidité est définie comme « *un processus de flux tendus. C'est un système de juste à temps et de défaut zéro qui est attendu des corridors de transport.* » Une organisation intégrée des réseaux de transport d'un corridor apparaît ainsi comme incontournable pour atteindre un niveau élevé de qualité de fonctionnement directement inspiré de l'organisation industrielle.

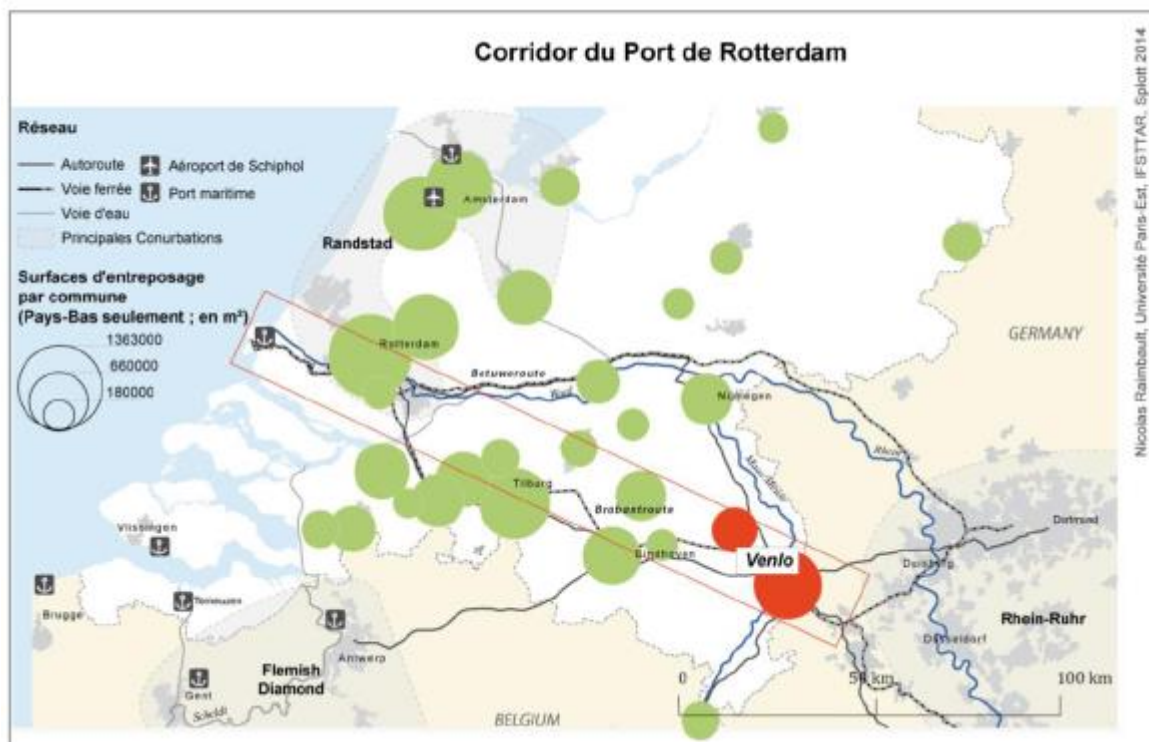
Dans une appréhension logique poussée dans ses limites : la fécondité territoriale maximale d'un nœud (ou point) du corridor étant appréciée à l'aune du développement des conditions économiques de vie des personnes vivant sur-dans ce nœud ; si le flux est soumis à une rupture de fluidité, quelle que puisse être la raison de cette immobilisation (accidentelle, souhaitée, provoquée), sur le nœud en question les conditions économiques sont maximales.

Les observations en Europe du nord-ouest montrent que les portes d'échanges les plus dynamiques (J. Charlier, Le Havre, 12/06/2017 ; L'Antenne, 15/07 et 20/07/2020) offrent les plus grandes possibilités de connexions massifiées, de liaisons avec des territoires de proximité ou éloignés. Cette appréciation empirique peut être mesurée pour chaque porte maritime européenne par une sorte d'indice¹⁵⁸ de connexion. Plus cet indice est proche de 1 plus l'intensité du développement économique par les flux pour la porte considérée est élevée. Ces mêmes observations (lien entre multiplicité des connexions et développement) montrent que ces mêmes territoires accueillent le plus grand nombre européen de parcs logistiques

¹⁵⁸ En s'inspirant du calcul de la mesure de « l'effet tunnel » développé par J.-J. Bavoux et L. Chapelon (2014), il pourrait être calculé comme suit : *nombre de nœuds ferroviaires européens opérationnellement accessibles à partir d'une porte / nombre total de nœuds ferroviaires européens*. Il est de forte probabilité que cette approche soit étendue à d'autres critères que le nœud ferroviaire (ex. le nombre d'EDC), et/ou qu'elle soit à l'origine d'un indice composite synthétisant les différentes approches.

(European Distribution Center), situés à proximité de ces portes. Cette approche est illustrée par les cartes de la figure 79 ci-après de N. Raimbault (2014).

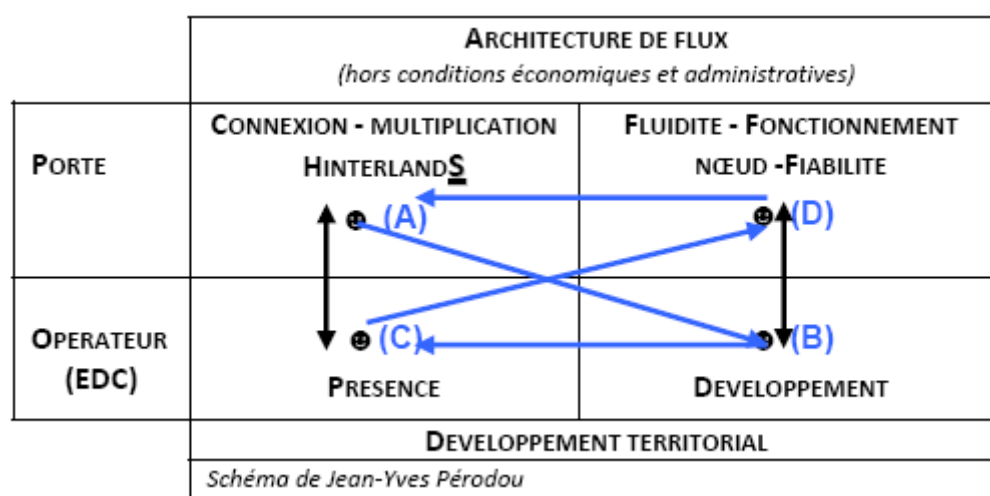
FIGURE 79-CARTES. CORRIDOR DE ROTTERDAM. N. RAIMBAULT 2014.



Ces deux cartes permettent visuellement d'observer que nombre de « *surfaces de stockage* » dont des « *centres logistiques* » ne sont pas directement localisés sur la porte maritime de Rotterdam mais sur des communes bénéficiant des facilités multimodales. Elles illustrent également la création d'un avantage concurrentiel (compétitif/comparatif) par la conjugaison des notions de corridor et d'architecture de flux. Selon l'analyse de N. Raimbault (2014) ce développement est le fruit de la radicale mutation des principes directeurs de l'aménagement (fin des années 1980), de conditions institutionnelles d'une stratégie tournée vers l'hinterland, et de « *la reconnaissance de la logistique comme constituant un secteur économique en soi, défini autour de l'attraction et la gestion des flux internationaux.* »

Les connexions fluides d'un nœud d'une architecture de flux, également appréciées par leur fiabilité, renforcent le nœud et le territoire, deviennent élément d'attractivité. La fécondité d'un apparent paradoxe élève au rang de stratégie du développement de l'économie des flux d'une porte, la recherche de la diminution de sa dépendance aux marchés de proximité immédiate, pour son propre bénéfice, celui de ses acteurs et des territoires de son aire d'influence. Cette fécondité paradoxale est synthétisée par la figure 80 ci-dessous.

FIGURE 80-SCHEMA. CONVERGENCE ENTRE LE DEVELOPPEMENT TERRITORIAL ET L'ARCHITECTURE DES FLUX.



Ce schéma représente la fécondité de la multiplication des connexions d'une porte (A) vers des hinterlands, vers un (des) acteur(s) (chargeur ou opérateur spécialisé) territorialisé en (B), qui pour son propre développement et acteur territorial de (B), peut être incité à se rapprocher de (A) par une présence (C) afin de bénéficier de la fonction de nœud (D) de la porte (A) dont la multiplicité des connexions crée un « *effet d'entraînement* » (A. Silem et al., 2018 ; C-D. Echaudemaison et al., 2019).

La littérature relève également, par l'entrée analytique de l'effet d'agglomération, que des distributions centralisées de population, aux extrémités d'un corridor ou sur ses nœuds, favorisent les capacités d'adaptation des corridors de transport. Cette approche (N. Fau, 2019) établit un lien entre la concentration du nombre et une meilleure position d'agilité des

territoires, notamment ceux positionnés sur le trajet. Elles consolident l'analyse de 2015 des experts de la revue Transports (N°494, 11/12-2015) et illustrent le renforcement de la construction de l'Union par le développement économique des territoires.

8.2.3—STRUCTURATION/CONNEXIONS/FLUIDITE : CRITERES DE L'EXISTENCE-RECONNAISSANCE DE L'ECONOMIE DES FLUX DE PSN.

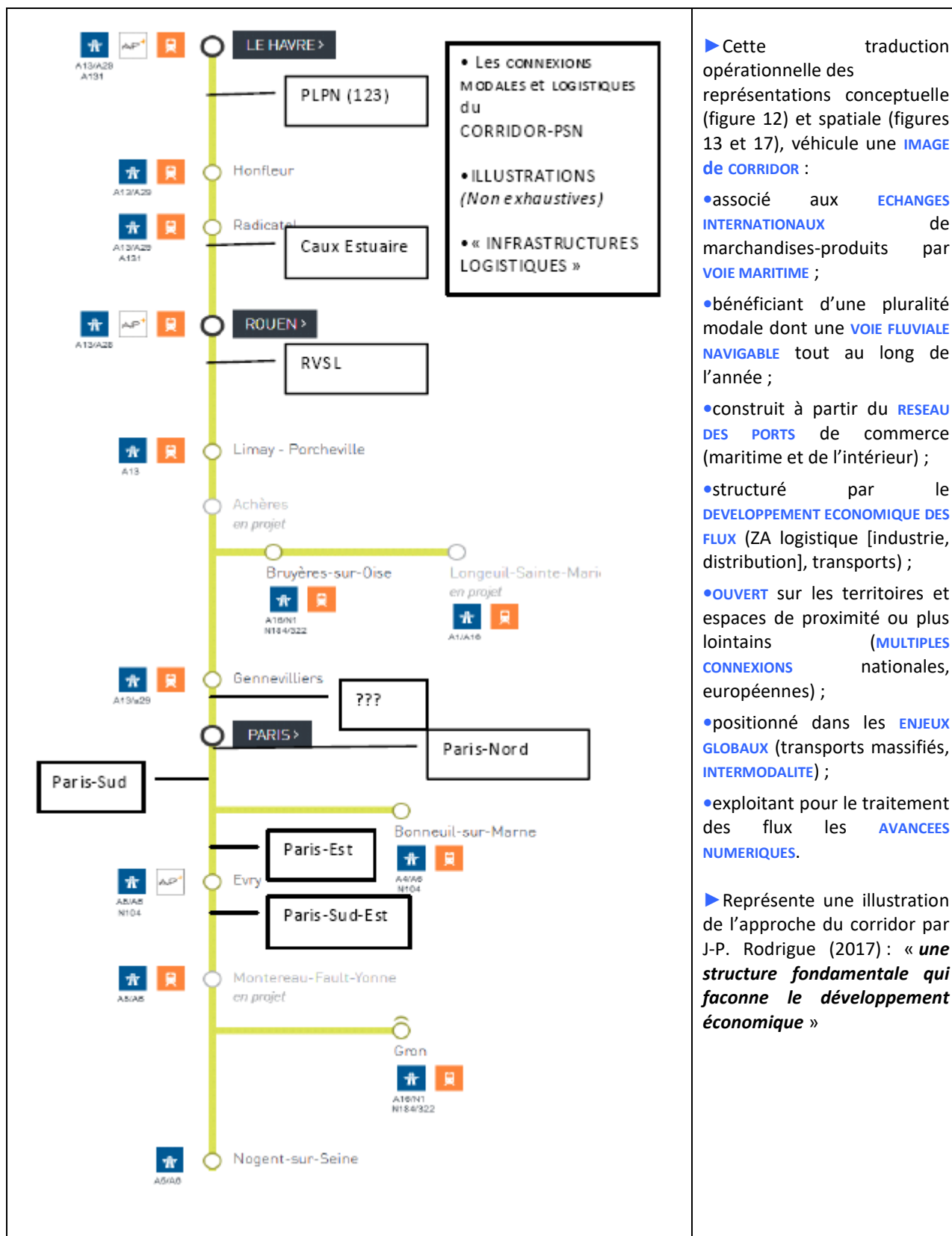
La référence du corridor pour guider la structuration spatiale de la Vallée ; les interconnexions entre les points de son réseau nodal (architectures de flux) et les possibilités de connexions élargies selon les caractéristiques nodales ; ainsi que le raisonnement basé sur les faits du paradoxe fécondité/fluidité, forment les constituants clés de l'économie des flux de la Vallée. Ils établissent le lien entre les éléments d'une architecture de flux et le développement économique de la Vallée, de ses territoires.

Le CPIER 2015-2020 (04/2019) propose en cette direction nombre de projets (section 7.2.3) dont une approche du corridor logistique de la Vallée de la Seine développée par le cabinet Samarcande Transport Logistique Territoire (*Pour un RER multimodal fret*) ayant pour objectif de « *Proposer une vision systémique et intégrée du fret et de la logistique sur la Vallée de la Seine, [...] une offre intégrée [...] de] Structurer une offre [...] reposant sur des liaisons multimodales et des PF logistiques ...* » Il est à noter que ce projet, permettant d'identifier « *un schéma de desserte multimodal de l'axe Seine* », s'appuya sur les analyses de l'AURH (2018) concernant le « *système portuaire et logistique belge* ».

Cette approche (figure 81) initie l'appréhension de PSN comme une ossature de corridor par ses principales connexions modales ; permet selon l'analyse de Frémont Antoine (2012) d'assurer une « *reconnexion du fleuve et de la ville [qui] ne peut se concevoir que dans une stratégie volontariste d'aménagement des territoires de la logistique* » à l'échelle de la Vallée. Elle est à étoffer par une représentation des grands pôles logistiques, des ZAL, pour renforcer cette appréhension, accompagnée d'une gouvernance conçue sur le modèle européen des corridors ferroviaires afin de solidifier l'appréhension de PSN comme un corridor notamment vis-à-vis de la Commission.

Cette représentation opérationnelle structurée, représentative de l'organisation de l'économie des flux de la Vallée, valorisant la Seine et ses connexions modales, pouvant être à l'origine d'une offre globale, véhicule également auprès des investisseurs et des chargeurs, une image de corridor structuré à multi-connexions modales, nationales et européennes, prenant en considération (et positionné dans) les enjeux globaux (réduction des nuisances par les transports massifiés), renforçant par la même l'image mondiale tant de la ville-monde que des territoires de Paris-Seine-Normandie.

FIGURE 81-SCHEMA. HAROPA. CORRIDOR PARIS-SEINE-NORMANDIE ET « INFRASTRUCTURES LOGISTIQUES ».



Pour renforcer vis-à-vis de la Commission la recevabilité de l’instruction de la construction du projet global Paris-Seine-Normandie (et de ses projets constitutifs), ce schéma

est également à compléter de la connexion à l'architecture européenne des flux par le Canal Seine Nord Europe (CSNE) bénéficiant des soutiens de l'Union, de l'Etat français, d'un accord (22/11/2017) des trois instances représentatives de la société civile (CESER : Hauts-de-France, Île-de-France, Normandie ; annexe A1.3/3).

L'avis (13/12/2017, annexe A1.3/3) du CESER de l'Île-de-France suggérant le développement d'une coopération interrégionale avec le Grand Est, permet également d'amenuiser l'impact d'un éloignement des cœurs économiques européens, facilite les accès à partir de Strasbourg à trois corridors ferroviaires du réseau RTE-T (annexes A5. RFC1 : Rhin/Alpes. RFC2 : Mer du Nord/Méditerranée. RFC4 : Atlantique).

Les questions de géopolitique (enjeux de pouvoirs-gouvernance/développement territorial), associées à cette approche (structuration, architecture, corridor), pointées par la recherche et le CGDVS (J. Debrie, C. Comtois, 2010 ; A. Rufenacht, Y. Alix et al. 2012 ; J-L. Chaleard, 2019), bénéficient cependant pour leur résolution d'un contexte général favorable apprécié d'une part par l'accord des parties prenantes pour poursuivre la construction de Paris-Seine-Normandie (DIDVS, 2019 : Les actes ; entretien) et d'autre part par la mission de préfiguration en cours (Lettre de mission : projet stratégique) freinée par la temporalité des urgences.

8.3—LA NOTION DE CORRIDOR : UNE ORIENTATION CLE DE LA CONSTRUCTION DE PARIS-SEINE-NORMANDIE.

La généralisation mondiale de cet élément de construction d'une architecture spatiale de l'économie des flux, est arrivée à un point tel d'acceptation, de mises en œuvre, de pratiques normées, comme instrument du développement économique territorial, que les rubriques du schéma (figure 78 ci avant) de M. Lihoussou (2014) et de F. Gouiza (2016) présentant ses évolutions font l'objet de mesures précises.

La déclinaison analytique d'un enchaînement linéaire de critères (transport/multimodalité / logistique/cadre institutionnel / développement/économie / commerce/potentiel) permet de qualifier officiellement (R. Banomyong, 2014, cf. N. Fau, 2019) le développement d'un corridor par un grade (de 1 à 4, le plus élevé) confirmant ainsi l'acceptation et la généralisation de cette notion dans le développement territorial ainsi que (ci-après) l'appréciation de J-P. Rodrigue (2017, annexe A8.9).

La Vallée de la Seine présentant une configuration favorable pour une reconnaissance de corridor, est appréciée comme tel par les experts des agences d'urbanisme de la Vallée (annexe A5.3), par les chercheurs (F. Gouiza, 2016, M. Magnan, 2016). Malgré les avancées réalisées (*supra* section 3.3.5 : les infrastructures de la VDS, une tension ternaire [notamment Serqueux-Gisors]), les utilisations textuelles (*supra*, section 8.2.1 : revue des approches institutionnelles et académiques) de cette notion apparaissent plus positionnées dans l'utilisation d'une référence que comme une traduction de l'approche globale initiale

permettant d'associer cette figure du développement territorial à l'image de PSN, retardant de ce fait l'appréhension et la reconnaissance de Paris-Seine-Normandie comme un corridor européen et mondial.

8.3.1—LE CORRIDOR DE L'AXE SEINE OU L'INSTRUMENT DE PARIS-SEINE-NORMANDIE POUR SOLIDIFIER LA VILLE-MONDE.

Les explorations académiques, les observations de pratiques établissent un lien instrumental entre la recherche ou l'affirmation d'un positionnement mondial et la structuration de l'espace par la forme du corridor appréhendé comme favorisant le développement économique par les flux de marchandises-produits.

Les analyses et représentations de J-P. Rodrigue (2017) positionnent le corridor de fret et ou urbain, au cœur même de l'appréhension de la structuration de l'espace des grands ensembles mondiaux. L'auteur appréhende le corridor comme l'une des trois catégories conceptuelles de l'organisation régionale de l'espace ; distingue (annexe A.8.9) les corridors formels (« *élargi[ssent] le cadre de planification et d'investissement des acteurs* », « *une forme de gouvernance a été mise en place* ») des corridors fonctionnels (« *réalité opérationnelle* »). Les plus structurés combinent ces deux caractéristiques. Se déployant à différentes échelles (nationale, régionale, internationale), le corridor est apprécié comme « *une structure fondamentale qui façonne¹⁵⁹ le développement économique* ». La dimension structurelle de la notion de corridor, appréciée comme « fondamentale », la positionne conceptuellement comme possédant un caractère instrumental.

N. Raimbault (2014) positionne le développement du corridor Rotterdam/Venlo comme le fruit d'orientations politiques/économiques des Pays-Bas définissant « *la stratégie spatiale nationale* » (1988) à partir d'une analyse du positionnement de Randstad appréciée comme « *la seule métropole néerlandaise en compétition avec Londres, Paris et Milan et donc qu'il faut soutenir* » (cf. note de synthèse, IAU-IdF [2006] de même sens). Ces politiques publiques de l'Etat constituent « *une rupture avec son approche traditionnelle des activités logistiques au travers des seuls enjeux de transport* » (N. Raimbault, 2014) évoluèrent (loi de 2013) vers un positionnement de plateforme logistique et une stratégie de développement de l'hinterland du port de Rotterdam structuré autour « *de plusieurs centres logistiques multimodaux.* » Malgré l'asymétrie comparative soulignée par N. Raimbault entre le corridor Rotterdam/Venlo connectant deux régions métropolitaines (Randstad/Rhin-Ruhr), et le corridor de l'axe Seine connectant la ville-monde/région-capitale au 5^e complexe portuaire maritime du range nord (A. Brennetot, 2019), il est à remarquer que les dynamiques initiales présentent une grande similitude. Dans les deux cas l'enjeu est celui de l'affirmation d'un positionnement Géo [Politique. Economique] sur les échelles européenne et mondiale. Pour Randstad, dont la

¹⁵⁹ « *shaping* » pouvant également se traduire littéralement par « détermine ».

renommée économique mondiale repose sur le rang du port de Rotterdam (1^{er} européen. 2015 : 8^e mondial [trafic total], 11^e mondial [trafic conteneur]), l'enjeu est celui de l'affirmation européenne d'une « *agglomération polycéphale* » (G. Baudelle, 2013, *in* Place publique [media]), absente du classement international GaWC (2018) (Amsterdam : 33^e rang mondial, 1^{ière} de la catégorie Alpha -) ; annexe A3.2/1) ; cependant cette même ville est positionnée au 6^e rang mondial du classement de la Mori Foundation (2019). Pour Paris ville-monde, l'un des premiers centres mondiaux d'influences, soumis aux pressions de la compétition internationale (GaWC 2018, Mori Foundation 2019), l'enjeu est celui du raffermissement de ce positionnement par ses ouvertures maritimes, ainsi que comme l'un des cœurs économiques européens (cf. débats sur la « banane bleue » ; annexes A3.2/2 et A3.2/3). Dans les deux cas, la réponse à l'enjeu est la structuration spatiale d'un corridor de développement par les flux logistiques. L'énoncé de la problématique à résoudre est commun. Les orientations stratégiques de résolution sont identiques (principe de convergence). Les configurations géographiques sont différentes. L'appropriation applicative des orientations stratégiques est en relation avec cette différence et celles culturelles (politique, économique, administrative, etc.) spécifiques à chaque pays. Cette analyse confirme par le fait l'appréciation conceptuelle précédente ainsi que le caractère instrumental de la notion de corridor.

Ce caractère, est notamment illustré par sa contribution dans les classements des grands ensembles économiques et de vie positionnant le corridor du Saint-Laurent au 4^e rang des espaces économiques d'Amérique du Nord (Vallée de la Seine XXL, 2017). Ce corridor bénéficie en effet des investissements massifs du Gouvernement fédéral pour le développement des corridors de transport également accompagnés de la création d'un centre de données.

Enfin, les analyses (rôle clé des : « *têtes de corridors* », « *bouts de ligne* » ; renforcement du « *poids régional* » des pôles) de N. Fau (2019) correspondent aux dynamiques à l'origine de la résurgence du développement de la Vallée de la Seine pour renforcer la place mondiale de Paris ville-monde, aux appréhensions des documents fondamentaux (Rapport 2012 : 14 occurrences ; Schéma stratégique 2030 : 6 occurrences ; CPIER 2015/2020 [04/2019] : 3 occurrences).

Ces références issues de la recherche et d'exemples de mise en œuvre illustrent le succès et l'instrumentalisation de la notion afin d'entraîner le développement économique territorial par une structuration de l'espace. Au-delà des fonctions de désenclavement ou de renforcement de la construction politique (EU) d'un espace contribuant à la solidité de l'ensemble, renforçant le tout et ses parties, du point de vue des flux, PSN bénéficiant d'une configuration géographique favorable, est appréhendé comme un corridor de fret, positionné sur l'échelle nationale, du Havre à Paris par la Seine et du Havre à l'ÎdF pour les autres modes ; ainsi que sur l'échelle européenne.

8.3.2-LE CORRIDOR DE L'AXE SEINE : UN EQUILIBRAGE A LA DISSYMETRIE EUROPEENE DE L'ARCHITECTURE DES CORRIDORS.

L'envergure applicative de la notion de corridor est illustrée en Europe par les interconnexions des réseaux ferroviaires de transport (RTE-T) et les services associés, entre ses mers, ses portes maritimes d'échanges, les territoires à ses marges et ses marges entre elles. Ces réseaux représentant une sorte de viabilisation de l'espace, deviennent une préoccupation première sous les effets conjugués : d'une part des externalités des mouvements orientant pour leur réduction vers un mode massifié ; et, d'autre part, du développement économique territorial des nœuds ferroviaires du réseau appelé à s'accroître sous l'influence des flux transcontinentaux.

Onze corridors officiellement reconnus, bénéficient du support économique de l'Union, dont les neuf premiers centrés sur le mode ferroviaire avec les corridors n°3, n° 4, n° 5, n° 8 (annexes A5.1) lancés le même jour le 23/02/2015, à Vienne, accompagnés de l'ambition d'une convergence des différents systèmes de signalisation, de pilotage, pour fluidifier les échanges, les mouvements, la circulation des marchandises. Leur caractéristique architecturale est celle du développement de l'inter-modalité par la prise en compte de la variété des terminaux, de ceux portuaires maritimes, jusqu'à ceux de chargement-déchargement des territoires traversés aux nœuds des connexions routières ou fluviales ou encore aériennes. Chacun d'entre eux bénéficie d'un modèle de gouvernance multi-acteurs par l'association des représentants politiques au sein de l'*Executive Board* ; de ceux des expertises technologiques des réseaux ferroviaires avec le *Management Board* ; enfin de ceux des partenaires opérateurs avec les deux *Advisory Group*. Celui des opérateurs de transport (RAG) et de terminaux (TAG.) L'étage coopératif des groupes consultatifs pouvant être analysé comme une potentielle ouverture vers les acteurs économiques, d'une priorité accordée jusqu'ici aux acteurs politiques, pour mettre en œuvre une politique d'envergure.

La révision du règlement n° 913/2010 organisant ce dispositif ainsi que le bilan critique du printemps 2016 de l'*European Shippers* ; permettent d'extraire des enseignements utiles pour la construction de PSN.

- Tout d'abord l'importance d'un dispositif de gouvernance pour construire et structurer un espace de flux par la forme du corridor. Comparativement à l'échelle transnationale des corridors du RTE-T (multiplicité de juridictions) l'organisation d'un dispositif de gouvernance pour le corridor de l'axe Seine est appréciée d'une difficulté moindre (unicité juridictionnelle), quand bien même la Vallée et ces réseaux partagent la difficulté de l'identification d'accords sur des convergences (développement territorial, priorités des projets) entre une multiplicité d'acteurs aux intérêts divergents.

- Le deuxième enseignement est celui d’une visibilité d’ensemble de l’espace des flux et de chacun des corridors. Cet enseignement d’existence-reconnaissance, apprécié par l’existence de leur site Internet (annexe A5.1), facilite leur appropriation par les forces et parties prenantes du développement économique des territoires et des acteurs (endogènes, exogènes).
- Enfin, celui de la nécessité de dynamiser la construction par la recherche de la participation de l’ensemble des forces et parties prenantes par la prise en compte des attentes et besoins des clients¹⁶⁰ (chargeurs) et des territoires pour l’élaboration d’une offre commerciale transeuropéenne de bout en bout. Une contribution numérique initialisée par la Commission (07/2016) proposa une participation des chargeurs dans le dispositif de gouvernance *via* un MAG (*Market Advisory Group*. Troisième groupe consultatif) pour renforcer le dispositif décisionnel collaboratif ; fidéliser la clientèle ; et de ce fait renforcer les corridors.

Malgré un regard analytique positif (structuration par les flux/intégration ; modèle de gouvernance ; développement territorial/nœuds ; réduction des externalités) cette architecture présente un défaut d’équilibre, de part l’absence d’une transversale Ouest-Est, positionnant *de facto* le corridor de la Vallée en marge. Cette absence de symétrie, est acceptée non dans son acception géométrique mais comme un défaut d’équilibre, une dissymétrie, dans l’architecture des interconnexions européenne des flux.

Les représentations (figure 26) de R. Brunet (*Treillage européen*. Abstraction géométrique) et celle de G. Baudelle (*L’araignée rouge*. Grands couloirs de flux) font apparaître une concentration de nœuds ferroviaires au sein des parties nord et centrale de la mégalopole, une faiblesse des connexions des territoires de la façade Manche-Atlantique. Seules les villes de Lille et de Strasbourg ainsi que le sillon rhodanien, localisés en « périphérie ouest de la banane bleue », bénéficient de connexions avec les corridors. Ces représentations éclairent l’appréciation de positionnement défavorable des portes maritimes de Paris-Seine-Normandie (La Vallée de la Seine XXL, 2017).

Les agences d’urbanisme observent des faiblesses dans le maillage de l’hexagone, dans les interconnexions européennes du moteur de l’économie des flux de la Vallée, et, questionnent sur : « *la stratégie de l’Etat français vis-à-vis de ses ports et vis-à-vis de l’Europe*, ». Cette appréciation est également partagée par L. Dablang et A. Frémont (2015). Ils observent une structuration du RTE-T favorable aux ports du Delta d’Or, le renforcement de la dorsale européenne de Londres à l’Italie du Nord ainsi que « *Dans le cadre du Grand Paris* » la pression concurrentielle s’exerçant sur l’axe Seine et son système portuaire.

¹⁶⁰ Bilan renforçant les éléments de l’édition 2017 du *Baromètre de perception des chargeurs sur le transport ferroviaire*, d’Eurogroup Consulting.

Cette asymétrie dans l'architecture spatiale des flux sur l'échelle européenne trouve une résonnance avec celle géographique d'A. Beyer (2007) de la notion : « *Au-delà d'une donnée statique, la symétrie est fille des flux, de la circulation ou de son empêchement.* » L'axe fonctionnel de la symétrie européenne, orienté nord-sud, met en regard les corridors européens avec le corridor PSN, confirme la filiation de cette notion avec flux et circulation. Sur base de la caractéristique stratégique de la centralité géographique de la position (J. Gottmann. 1952), PSN forme un corridor relevant de la catégorie des corridors européens, facilitateur des flux nationaux et de ceux européens orientés Ouest-Est par l'organisation de liaisons ferroviaires massifiées interconnectés ; favorable au développement économique des territoires, à la réalisation des objectifs environnementaux nationaux et européens (annexe A5.4)

Cette asymétrie renforce le poids des pôles économiques historiques positionne à la marge les territoires Manche-Atlantique. Elle représente une incitation à la structuration de la Vallée par des réalisations qui porteront Paris-Seine-Normandie comme l'un des pôles économiques de l'Europe (CGVDS, rapport 2012 : « *Certaines réalisations ponctuelles [...] ne fourniront à la France etc.) Absence (asymétrie) et défaut (dissymétrie) d'équilibre dans l'architecture européenne des flux amplifient la vulnérabilité (M. Reghezza-Zitt, 2012 ; M. Lussault, 2013), dans un contexte de croissance de la régionalisation des échanges, d'une porte des échanges internationaux positionnée à la périphérie des pôles européens ; accentuent la dépendance d'une unique aire d'influence, celle de proximité.*

La vulnérabilité de PSN est entendue comme « *une caractéristique du système dont on doit s'imprégner pour permettre à celui-ci de progresser* » M. Lussault (2013). Ce même auteur lui attribuant le rôle vertueux de « *vecteur des dynamiques économiques, sociales, culturelles* » pour positionner un espace sur une trajectoire de soutenabilité. Cette approche est confortée par le projet identifié depuis environ une vingtaine d'années par le port du Havre, analysé par R. Lauterfing (1999) par le développement d'interconnexions avec les pôles économiques européens. La lecture des représentations schématiques des corridors renforce l'approche de R. Lauterfing ; incite à appréhender le positionnement de PSN au sein de l'architecture européenne des flux massifiés. L'un des rôles du corridor PSN, apprécié tant des points de vue, national, européen que de celui des territoires des façades Manche-Atlantique, réside dans la multiplication des possibilités de connexions pour des flux et activités, logistiques et industrielles, avec les pôles économiques européens. Le CAS contribue ainsi à résoudre tant pour la place mondiale de Paris, pour l'hexagone, que pour l'Europe une double externalité du mouvement (opération/congestion ; population/santé) identifiée depuis quelques temps (R. Lauterfing -1999 ; IAU-ÎdF-2009), soulevée à nouveau par l'étude des agences d'urbanisme (2017) appréciant « *L'absence d'itinéraire de contournement de la région parisienne* » comme une faiblesse pour l'économie des flux de la Vallée et pour l'Europe.

La configuration géographique de PSN, en elle-même particulièrement favorable à la qualification de corridor européen, est cependant appréhendée comme un « *maillon essentiel* » (agences d'urbanisme, 2017) depuis l'acceptation de son raccordement (2013) au corridor Atlantic (RFC 4) qui présente la particularité sur le trajet français d'être assimilable à une colonne vertébrale ferroviaire, sur laquelle des territoires peuvent se connecter. Cette inscription dans l'un des corridors ferroviaires prioritaires apporte une réponse au diagnostic de Frémont Antoine (2012) qualifiant l'absence d'un positionnement sur les réseaux transeuropéens de : « *risque de marginalisation des territoires et de perte de compétitivité.* » L'auteur poursuivant son analyse par un rappel de celle d'O Connor (2010) attribuant aux « *corridors de transport massifiés* » un rôle stratégique dans le positionnement mondial des grandes métropoles intérieures et des ports.

8.3.3—FABRIQUER L'INSTRUMENT : ARTICULER LE PROJET STRATEGIQUE, LES ORIENTATIONS DE L'UNION, LA PERMANENCE DES ENJEUX GLOBAUX.

La structuration du CAS est en relation directe avec les orientations stratégiques qui seront retenues à l'issue de la mission de préfiguration conduisant « *une réflexion pour un projet stratégique de l'établissement pour 2020-2025* », dans le prolongement des réflexions « *engagées par le GIE HAROPA sur le développement des différentes filières stratégiques de l'ensemble* », pour *in fine* élaborer un « *programme d'investissements cohérent et soutenable.* » (Lettre de mission, 2019.)

Ce programme, élaboré pour l'établissement en charge du système portuaire de la Vallée, s'appréhende comme possédant une dimension viabilisation et organisation de l'espace infrastructurel articulant les infrastructures physiques et non-physiques (J. Debrie, C. Comtois, 2010) ainsi que la dimension foncière associée aux infrastructures logistiques. Cette approche enrichit le principal triptyque organisationnel d'un corridor (capacité/fluidité/continuité) orienté par et vers le transport, notamment celui du critère de la capacité, de la composante logistique, en ce sens que les trois opérateurs institutionnels de l'économie des flux massifiés (Haropa, VNF, SNCF) sont les plus importants propriétaires fonciers du CAS (annexes A1.10.) Cette mission (*projet stratégique ; filières stratégiques de l'ensemble ; programme d'investissements*) illustre l'approche de J-P. Rodrigue (2017) concernant la capacité fondamentale de la « *structure corridor* » à « *façonner le développement économique* ».

Le caractère soutenable du programme d'investissements conduit à intégrer dans son appréhension la prise en considération des externalités associées aux flux. Les pressions mondiales des enjeux globaux (environnement/climat), à impacts multiples auprès des différentes parties (assurances-finances / activités-congestion / population-santé) et traitements locaux, s'exercent et sont principalement ressenties sur le Corridor de l'Axe Seine à son extrémité (Paris) portant ainsi atteinte à sa notoriété (*Mori Memorial Foundation, Global Power City Index 2019, Function-Specific Ranking, Environment* : Paris, 24^e). L'autre extrémité

du Corridor détenant les informations associées aux flux est théoriquement en capacité de communiquer de façon préventive l'intensité temporelle de la pression aux autorités *ad hoc* de la ville-monde/région capitale (exemple : l'association airparif¹⁶¹), leur permettant ainsi d'envisager d'éventuelles adaptations (trafic, organisation).

Cette approche de l'appréhension du programme flèche la réflexion concernant les investissements dans trois directions imbriquées, complémentaires. Celle infrastructurelle vers les infrastructures des transports massifiés (fleuve ; ferroviaire ; suppression des goulots) contribuant de façon significative à réduire la pression des externalités, notamment sur la ville-monde/région capitale. Celle informationnelle orientée vers la collecte, le traitement et la communication de l'information des externalités associées aux flux. Enfin celle de la soutenabilité appréhendée par les dimensions financière, de durabilité, socio-économique (Responsabilité Sociale et Environnementale [RSE] ; chapitre IX.)

Les envergures du projet de la construction de Paris-Seine-Normandie, celle de la mission de préfiguration, conduisent à rechercher le soutien de l'Union pour le projet global et ses projets constitutifs, pour ce « *corridor qui se structure depuis plus d'une décennie* » (Vallée de la Seine XXL, 2017). Le CAS est ainsi appréhendé comme un instrument de la construction de PSN et de sa reconnaissance sur l'échelle européenne (soutien aux projets ; équilibrage de la dissymétrie ; potentiel de déploiement européen du modèle PSN) complémentirement à celle dont il bénéficie sur l'échelle nationale. Nous rejoignons en ce sens les conclusions des agences d'urbanisme de la Vallée (2017) : « *Enfin, l'échelle européenne constitue un cadre d'action majeur du développement de la Vallée de la Seine qui doit pleinement se revendiquer comme un corridor européen.* »

L'obtention de cette double reconnaissance pour l'instrument : contribue à l'amélioration du positionnement mondial recherché pour la ville-monde/région capitale, à celle de l'exercice des activités des opérateurs économiques de l'économie des flux ; renforce internationalement la construction du CAS apprécié en retrait par rapport aux « *premiers corridors du monde* » (2017) et son attrait auprès d'investisseurs se positionnant sur les grands enjeux ; accroît son attractivité. Cette double reconnaissance améliore également l'intégration de PSN à l'architecture européenne des flux assurée à ce jour par le réseau autoroutier, la voie fluviale (CSNE), et partiellement par le ferroviaire ; apporte du crédit aux travaux des années 2000 de la Porte Océane, ainsi qu'à ceux des territoires explorant le ferroutage (annexe A1.11/1).

Cette approche analytique sur une base rationnelle n'omet pas la ligne générale d'éléments clés de l'action (volonté, rassemblement-mobilisation) dans la recherche de

¹⁶¹ Cet exemple présente une certaine actualité en ce sens que l'association (www.airparif.asso.fr), vient de bénéficier (Président de l'association, 06/2020) d'un budget de trente millions d'euros pour améliorer la connaissance de cette question suite à l'établissement d'un lien entre le Covid-19 et la pollution atmosphérique.

différenciations pour PSN, développée par J-C Gay (*in* J. Lévy-M. Lussault, 2013) : « *Toutefois, c'est surtout l'action des hommes en collectivité qui a conduit précocement à une partition et à une différenciation de l'espace terrestre* ».

CONCLUSION. L'ECONOMIE DES FLUX DE PSN SOUTENUE PAR L'ORGANISATION INFRASTRUCTURELLE DU CAS.

Ce chapitre montre la vocation instrumentale de la notion mondialement acceptée, pratiquée, de corridor (J-P. Rodrigue, 2017) pour structurer (G. Di Méo *in* J. Lévy-M. Lussault, 2013) la Vallée par l'organisation des architectures, nécessaires aux flux de marchandises-produits, de la logistique et des transports afin de renforcer mondialement la configuration Paris-Seine-Normandie, et par là la place mondiale de Paris.

La logique démonstrative développée montre également que le couple territoire/structuration *façonne le développement économique* (J-P. Rodrigue, 2017), s'apprécie par cette forme (corridor), par la structuration des réseaux techniques de circulation (rapports et documents : Banque Mondiale. LPI₂₀₁₈. Infrastructure : 12^e rang), participe du développement territorial notamment, celui sur les nœuds dont la valeur stratégique est en dépendance de la multiplicité et de la diversité des liaisons avec le ou les marchés atteignables.

La configuration de la Vallée, est propice au développement de cette « *structure fondamentale* » (J-P. Rodrigue, 2017). La concrétisation du Corridor de l'Axe Seine peut être initiée par un schéma stratégique de la Vallée constitué de l'ensemble des projets, limités dans le cadre de la thèse à ceux concernant les flux de marchandises-produits, soit ceux des activités logistiques (industrielle, distribution) et ceux des transports. Les évolutions récentes, sectorielles et politiques depuis 2017, accentuées par les orientations affirmées, nationale et européenne, vers les enjeux globaux, représentent des indices favorables pour vivifier le développement de la Vallée par l'un de ses secteurs d'excellence.

Le chapitre fait en effet apparaître d'une part, les tendances lourdes de l'industrie logistique (grandes dimensions, concentration, périphérie), l'enjeu du couple flux/externalités, et la caractéristique différenciante d'actions de solidification structurelle. D'autre part, une convergence des forces politiques de la Vallée (cf. évolutions des appropriations, section 3.3), notamment illustrée par l'accord politique interrégional (2017, Pacte de coopération interrégionale) et les expressions des acteurs politiques et économiques (DIDVS, Regards croisés, les Actes, 02/2019). Ce contexte globalement favorable sur les échelles locale et régionale, avec de (normales) nuances d'expression, bénéficia du soutien politique du Premier ministre qui initia la structuration de l'organisation portuaire de la Vallée (02/2019, Regards croisés, Les Actes, mission en cours), pris en 09/2019 (dossier de presse, 16/09/2019) des mesures d'importance : le comité interministériel de la logistique, l'association France

Logistique (Les échos, 08/01/2020 ; Stratégie Logistique, 09/01/2020 ; L'Antenne, 10/01/2020 ; Voxlog, 17/01/2020).

Les tendances lourdes du secteur logistique, les convergences des acteurs politique et économique de la Vallée, le soutien politique de haut niveau dont bénéficie en 2019 les acteurs du secteur et ceux de la Vallée, représentent un environnement très favorable (voire une condition) à la structuration de PSN comprise dans son positionnement national et européen, sur la figure du corridor qui permet :

- d’orienter les mouvements des marchandises-produits par la structuration infrastructurelle de la Vallée dont l’architecture de flux facilite l’amélioration de la fluidité, caractéristique majeure du fonctionnement d’un corridor ;
- d’irriguer le développement économique territorial, du Havre à Paris, par la fécondité du corridor, sur ses nœuds pour l’accueil d’unités logistiques/industrielles de valeur ajoutée ;
- de solidifier le développement économique du Corridor de l’Axe Seine par le développement de connexions massifiées nationales et/ou de longue distance selon les vocations nodales ;
- une meilleure prise en considération des enjeux globaux sur les nœuds (territoire) et par les flux (mouvement entre les nœuds) pour accroître la réduction des externalités ;
- d’appréhender le corridor (le Tout) et ses nœuds (territoires) comme des acteurs du développement économique de Paris-Seine-Normandie renforçant la place mondiale de Paris ville-monde.

Malgré l’intensité des contraintes domestiques, celle des incertitudes Géo [Politique. Economique] les enjeux du couple flux/externalités demeurent pour tout **EEE** pour lequel l’économie des flux est déterminante, conséquemment pour PSN.

Les ressources de l’architecture des flux utilisées par les opérateurs économiques selon leurs besoins (typologie des flux, conditions d’utilisation des ressources, disponibilité) ainsi que les services associés aux ressources de l’architecture forment le système des ressources d’une architecture de flux à cette échelle (PSN). Ce système est déjà visible pour le traitement des opérations administratives des flux d’import-export réalisé par l’utilisation de logiciel spécialisé (*Cargo Community System*). L’extension de l’utilisation d’outils numériques à vocation tour de pilotage (chapitre IX ; figure 84) est en émergence pour l’organisation opérationnelle des flux entre les points, les nœuds d’une architecture à cette échelle.

Cette approche basée sur une appréhension globale des flux en adéquation avec l’échelle de leur traitement, est traduite scientifiquement par le cadre de l’approche systémique pour prendre en compte les spécificités de chaque élément du système global, leurs interrelations, et le système lui-même.

CHAPITRE IX-LES PERSPECTIVES DIFFERENCIANTES DU « ROLE CENTRAL DU NUMERIQUE » ET DE L'ESE POUR QUALIFIER LE PROJET GLOBAL.

PRESENTATION DU CHAPITRE IX ET LOGIQUE DU RAISONNEMENT.

L'emprunt à S. Jean (2018) du « *rôle central du numérique* » résume l'importance Géo [Politique. Economique] d'une économie de très grande matérialité (annexe A61.1) souvent appréhendée comme immatérielle, celle de la multiplicité des applications issue des avancées des sciences et technologies de l'information numérisée, des télécommunications, leur rôle dans les échanges, les relations internationales (*conditionner le contrôle des espaces communs*), celui pour les acteurs économiques (*l'autonomie de gestion et la qualité de l'information dans beaucoup d'autres domaines*).

Au début du XXI^e siècle, ces avancées, leur diffusion, leurs appropriations de plus en plus communes, accompagnées de concepts, de méthodes et d'organisations, banalisent les applications (professionnelle, personnelle) de l'information numérisée, permettent de les considérer comme intégrées dans le paysage des sociétés, quand bien même nombre de transformations issues de leurs usages interpellent. Environ un quart de siècle (par rapport à 2015) après les années charnières des années 1990 (Géo [Politique. Economie] : dislocation de l'URSS ; ouverture de la Chine au commerce international ; initiation des classements mondiaux des métropoles, villes ; généralisation des progiciels de gestion intégrée (communément désignés par ERP pour Enterprise Ressources Planning) ; démocratisation d'Internet et du téléphone mobile), les transformations associées sont vulgarisées. La crise économique des années 2010 aura banalisé la notion de crise systémique, permis la diffusion de cette culture.

Sur différentes échelles spatiales et territoriales, des systèmes d'information fonctionnellement différents (sécurité, transport, énergie, fluides) sur réseaux hétérogènes, à multiplicité d'interactions sociétales sont rapprochés, connectés pour fluidifier leurs interactions. Trois exemples, d'échelle différente, parmi les nombreux existants, font figure d'illustrations concrètes d'assemblage de systèmes s'exprimant sur un même territoire. L'un est porté par le Centre d'Opérations Intelligent (COR pour Centre des Opérations de Rio De Janeiro plus de douze millions d'habitants) gérant un système de systèmes à l'échelle de la métropole. Ce système peut-être vu comme établissant un lien entre une approche d'ordre géopolitique locale (un territoire de territoires), et, une architecture de systèmes hétérogènes. En septembre 2017, la ville de Dijon fait état d'un projet à dynamique comparable (système de systèmes hétérogènes). L'autre récent (2017) concerne la gestion des trafics du canal de Panama par un système (multi acteurs) de type Tour de pilotage et de contrôles des mobiles (navires) en déplacement, de leurs interactions avec les opérateurs terrestres, dans l'espace du système fermé du canal (Supply chain magazine, 03/2017). Ces exemples illustrent les ouvertures

d'actions territoriales différenciatrices permises par l'information numérisée et ses applications. A l'échelle de PSN et pour les flux de marchandises-produits de la Vallée l'information, dans la diversité de ses utilisations par les acteurs privés et publics, est appréciée comme détentrice d'un pouvoir différenciateur.

Concernant les flux de marchandises, le nombre et la diversité des innovations numériques : la fabrication additive [annexes A6.1/3 et A6.1/4] ; la communication entre objets¹⁶² les transformant en objets communicants ; la *Block Chain* ou chaîne de blocs¹⁶³ ; l'Internet physique¹⁶⁴ ; mobiles autonomes, etc.) représentatives d'un concentré temporel d'une surcharge d'innovations, disponibles, applicables aux flux, souvent en même temps « véhicule » et « trace » des opérations physiques sur les architectures de flux ; leurs interrelations ; permettent d'appréhender la généralisation des usages de l'information numérisée comme un « agent » (A. Silem et al., 2018) dans l'acception d'une possibilité d'action à pouvoir différenciateur. Indépendamment d'une accentuation sur telle ou telle innovation, la recherche d'une différenciation par l'utilisation d'outils numériques (choix de thèse) est orientée vers les conditions de réalisation des flux (figure 82).

FIGURE 82-TABLEAU. LES APPORTS DE LA COMPOSITION : FLUX (PHYSIQUE, NUMERIQUE) / EXTERNALITES.

	POUR LA REALISATION DES FLUX	QUI PRODUISENT DES EXTERNALITES
► PHYSIQUE → <i>Espace infrastructuel Architectures (spatiale, flux)</i>	■ Condition , nécessité, pour les opérateurs	■ Apports informatifs • temporalité, niveau de la pression : sur les lieux de concentration, sur les nœuds (<i>Ports, gares, ZAL, villes</i>) • artificialisation des sols : concernant leur réduction (<i>concentration sur les nœuds</i>)
► NUMERIQUE → <i>(dans une architecture donnée)</i>	■ Connaissance , (améliorations, optimisation des mouvements) ■ Pilotage	■ A tout flux est associé une information opérationnelle, environnementale
	↑ GEOMATIQUE ↑ MODELISATION-SIMULATION ↑ TOUR DE PILOTAGE ET CONTROLES LES APPORTS DES « SYSTEMES-ORGANISATIONS-OUTILS-NUMERIQUES »	
	Jean-Yves Péroudou	

- D'une part vers celles amont de l'organisation de l'espace infrastructuel (architectures : spatiale, de flux). Les informations, concernant les enjeux globaux, associées aux flux représentent l'une des caractéristiques de chaque ressource de l'architecture des flux.

¹⁶² Ou : Internet of Things (IOT)

¹⁶³ Ou : Block Chain, au caractère innovant prononcé (gestion distribuée de l'information contractuelle).

¹⁶⁴ Cf. « *Manifeste pour un Internet Physique.* » Montreuil Benoit. 07/11/012. Canada. « *Transformer la manière dont les objets physiques sont déplacés, entreposés, réalisés, fournis et utilisés, visant une efficacité et une soutenabilité supérieures* »

- D'autre part vers celle du pilotage des flux dans une architecture donnée. Le pilotage global des flux associé aux avancées¹⁶⁵ concernant la standardisation des méthodes de calcul de l'empreinte environnementale des flux, l'acceptation de l'une d'entre elles par les acteurs ainsi que sa traduction industrielle dans des outils numériques, représentent des ouvertures différenciantes dans l'hypothèse du déploiement de l'un d'entre eux à l'échelle de PSN.

La notion de flux, les observations précédentes (COR, illustrations de 2017) et les anticipations de penseurs¹⁶⁶, l'étroite relation entre les architectures (spatiale, flux) et l'organisation des opérations des flux font entrer dans la recherche de différenciations les approches, méthodes, organisations, outils, synthétisées par Systèmes-Organisations-Outils-Numériques, provenant du développement des connaissances et des performances en croissance rapide, de leurs applications dans le traitement et la diffusion d'informations (administratives, opérationnelles, environnementales).

Ces rappels illustrent la profondeur des transformations (polarisations/concurrences ; enjeux globaux/modèles économiques ; généralisation numérique/multiplicité d'innovations) ; posent le contexte d'évolution de Paris-Seine-Normandie initié pour solidifier mondialement la place de Paris par le développement de la Vallée. Pour l'économie des flux du Corridor de l'Axe Seine, elles orientent la recherche d'une différenciation vers l'utilisation de ces nouvelles organisations et façons de faire, s'appuyant sur la disponibilité de solutions numériques, sur l'organisation des ressources d'une architecture de flux. L'annexe A6.1/2 illustre quatre moments clés dans la production de PSN couverts par les possibilités d'outils numériques : celui de la conception, celui des opérations, celui de la permanence de la surveillance (mesures) des flux, enfin celui de la connaissance appliquée à tel ou tel type de flux ou problématique à éclairer.

La logique du raisonnement du chapitre IX vise à montrer que la fabrication du CAS de la VDS se conçoit avec les infrastructures physiques et non physiques des réseaux de transports, avec celles logistiques, mais également avec la ressource des TIC. L'information, possède la capacité à appréhender sur différentes échelles les flux des marchandises-produits d'un territoire ; à fournir des aides pour apprécier les externalités associées (fonctionnement) ; à créer des éléments de différenciations. Les interrelations entre réseaux physiques et numériques, ainsi qu'avec leurs services respectifs, accroissent le rôle de la méthode.

A partir d'explorations de la littérature, d'observations de pratiques ; d'une appréhension globale des flux, la section 9.1 présente trois familles d'applications informatiques caractérisées par le lien qu'elles entretiennent avec l'espace et les flux des marchandises-produits. La famille des applications relevant de la géomatique pour faciliter la

¹⁶⁵ Media : Actu Transport Logistique (22/08/2019), concernant la standardisation des méthodes de calcul des données environnementales au mouvement (échelle européenne et mondiale, norme ISO).

¹⁶⁶ Appréhendant la grande échelle : J. Gottmann. F. Braudel. S. Sassen. J. Nye. P. Krugman. E. Luttwak.

structuration spatiale du CAS de la Vallée. Celles relevant de la modélisation-simulation pour accompagner l'organisation du réseau infrastructurel du corridor de l'Axe Seine. Enfin celles opérationnelles relevant du pilotage des flux dans l'espace du corridor pouvant véhiculer l'information environnementale attachée aux flux apportant en cela un facteur différenciant. La structuration du Corridor de l'Axe Seine, l'organisation de l'espace infrastructurel et les outils de la famille du pilotage des flux établissent un lien avec le concept politique de la régulation.

La section 9.2 fait apparaître que les interrelations dans l'aménagement d'un corridor de l'envergure de PSN (ou CAS pour Corridor de l'Axe Seine) entre les infrastructures physiques et les TIC accroissent le rôle de la méthode. Elle s'exprime par l'approche globale, au moment de la conception, avec la participation des forces et parties prenantes. Scientifiquement pour les flux par l'approche systémique rapprochant les principes d'organisation spatiale, d'architectures et leurs interrelations (aménagement/structuration ; réseaux-ressources/flux ; diversité-systèmes/externalités) avec les systèmes de flux des marchandises-produits qui reposent structurellement sur un mobile et une architecture physique nécessaire aux déplacements de ce mobile.

La perspective de l'Evaluation Socio Economique (section 9.3) posant les bases (concepts, méthodes intermédiaires, principes) des conditions de concrétisation des projets, grands ou petits, pour la production de Paris-Seine-Normandie prolonge le temps de la méthode par celui de la construction (faisabilité, temporalité). Cette méthode appliquée à PSN, à ses projets, renforce sur les échelles nationale et européenne, la recevabilité de leurs instructions dont les résultats façonnent la construction du Corridor de l'Axe Seine.

9.1-LES APPLICATIONS INFORMATIQUES POUR ACCOMPAGNER LA STRUCTURATION DU RESEAU INFRASTRUCTUREL DE LA VALLEE.

9.1.1-LES OUTILS DE LA GEOMATIQUE : PLATEFORMES DE FACILITATION DE LA STRUCTURATION SPATIALE DE L'ECONOMIE DES FLUX DE LA VDS.

Les habitudes de collaboration depuis 2009 des cinq agences d'urbanisme de la Vallée, les expertises et compétences disponibles, la mission de préfiguration de l'organisation portuaire de la Seine (2019) ; les réalisations du schéma stratégique 2030 (version : 04/2019) ; les attentes des acteurs (L'antenne, 30/10/2019) ; le contexte favorable (entretien) pour poursuivre la construction de PSN par un CPIER n°2 *post-2020*, incitent à formaliser la structuration de la Vallée par l'utilisation d'une application informatique relevant de la géomatique.

Par Géomatique nous entendons « *l'ensemble des utilisations techniques de l'informatique en géographie* » (Y. Guermond, 2013) qui permettent d'analyser, de représenter les processus des interactions spatiales, d'aider à la décision concernant la recherche de

l'équilibre entre le développement territorial et celui des acteurs économiques, l'occupation des sols, les enjeux globaux.

L. Sanders (2013) apprécie les progrès de l'informatique par leur capacité à rendre possible en géographie « *le transfert de méthodes issues des sciences "dures"* » ; à modéliser les interactions spatiales permettant « *l'analyse des dynamiques des systèmes intra-urbains, interurbains et régionaux* » ; par la variété des utilisations des Systèmes d'Information Géographique (recherche, « collectivités territoriales, géomarketing... ») P Quodverte (2013) illustre la diversité des domaines applicatifs (*transport, aménagement du territoire, environnement...*) de cette famille d'outils d'aide à la décision (SIG) permettant de « *résoudre des problèmes complexes d'aménagement et de gestion.* »

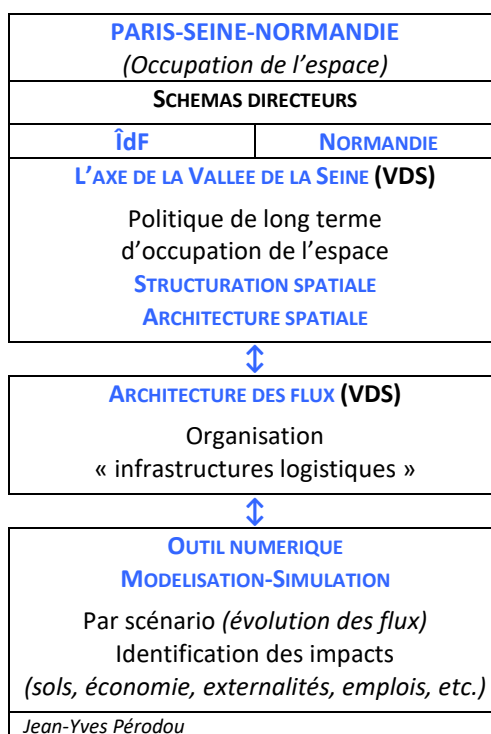
Ces outils peuvent constituer une base pour faciliter/aider à la structuration spatiale de PSN, permettre une déclinaison en architecture spatiale et faciliter la définition d'une architecture de flux. Cette approche, ne contribuant pas au développement économique *stricto sensu* de PSN, représente cependant une plateforme de construction de la culture de la Vallée dans l'un de ses domaines d'excellence (économie des flux) pour laquelle le triptyque « réseau infrastructurel/sol/environnement-climat » est de grande importance, ainsi qu'une sorte de prolongement terrestre de la mission de préfiguration.

Le facteur de différenciation est porté, pour les flux de marchandises-produits, par le lien entre l'échelle spatiale de PSN et l'outil numérique pour contribuer à la définition d'une organisation équilibrée d'architecture spatiale et de flux tenant compte des évolutions des flux selon leur typologie dans une logique d'enchaînement comme synthétisée ci-dessous (figure 83).

L'exploration académique concernant les outils numériques traitant des questions de structuration de l'espace, d'occupation du sol, des transports, de l'environnement oriente vers les outils de famille LUTI (*Land Use and Transport Interaction*) tout en relevant qu'ils sont orientés vers et sur la ville (J-P Antoni, 2011, 2012) et non pas vers l'échelle d'un espace (PSN) en contenant plusieurs, tout en traitant par vocation les questions relatives aux mouvements (mobilité, flux de marchandises-produits), à leur dimension économique, et d'un point de vue technique des possibilités de modélisation/simulation..

C. Chanard (2012) présente les différentes familles des modèles LUTI, spécialisées en « modélisation des interactions entre transports et usage des sols », leurs principales évolutions depuis un demi siècle, et dresse une cartographie mondiale (géographie et chronologie) des principales villes utilisatrices. Il est à noter que nombre de ces outils possèdent une fonction modélisation/simulation dont les « modèles de prévision [...] quasi-dynamiques [...] prenant [prennent] en compte les impacts à long terme d'une politique de transport » (C. Chanard, 2012. M. de Lapparent, 2013, 2015. Rapports et documents : E. Quinet 2014, auteurs du rapport 12/2016).

FIGURE 83-TABLEAU. ARCHITECTURE DE FLUX. APPORT DIFFERENCIANT DU NUMERIQUE.



Le rapport de recherche du projet Simbad (Simuler les MoBilités pour une Agglomération Durable) de G. Deymier et J-P. Nicolas (07/2005) permet cependant d'identifier une proximité de finalités entre l'établissement d'un « *modèle de simulation à long terme de la mobilité urbaine dans une perspective de développement durable* » et les mouvements des flux à l'échelle de la Vallée. L'objectif poursuivi par ce projet d'analyse « *de scénarios de politiques de transport et d'urbanisme* » et de leurs tests vise en effet à « *mettre en évidence leurs impacts sur les enjeux environnementaux, économiques et sociaux des déplacements de personnes et de marchandises réalisés au sein de l'aire urbaine.* » Le passage d'échelle d'une aire urbaine à celui d'une Vallée en contenant plusieurs, l'orientation vers un modèle dédié aux flux de marchandises de la VDS, ne peuvent être sous-estimés, font apparaître la difficulté de l'intégration dans les modèles comportementaux d'acteurs de ceux dont la dynamique repose plus sur une échelle locale que sur celle de la Vallée. Dans ces deux échelles (ville, vallée) « *l'occupation des sols influence le système de transport* » et « *les investissements en projets d'infrastructure* » impactent également les décisions de localisation (ménages, entreprises). Cette interaction entre transport et urbanisme est la base des modèles dans les processus de planification. Une meilleure prise en compte des interactions entre les infrastructures logistiques et les transports sur l'échelle de la Vallée guide ce rapprochement pour une occupation équilibrée de son espace dans une finalité d'accroissement de son attractivité (« *impact sur les décisions des entreprises* »). Les auteurs, dans leur cadre analytique d'évaluation des effets de l'extension des transports en commun au sein de l'agglomération lyonnaise, soulignent que l'outil Urbansim, mis au point par une équipe d'universitaires,

« *apparaît comme idéal* », qu'il bénéficie d'« *implantations en cours à Zurich, Paris, et Amsterdam, là encore avec la participation d'équipes universitaires, laisse présager la possibilité d'expériences de/au niveau européen.* »

Le tableau comparatif de 23 modèles d'occupation du sol-transport (M. de Lapparent, 2013) permet de relever dans l'architecture fonctionnelle de l'outil Urbansim l'absence des sous-systèmes « réseau » et « transport de marchandises » appréciés comme incontournables dans une hypothèse d'utilisation à l'échelle de la Vallée. L'auteur révèle cependant dans le même tableau la présence de ces sous-systèmes dans 6 modèles sur les 23 analysés ; ainsi que l'existence de « *deux instanciations¹⁶⁷ du modèle UrbanSim pour la région Île-de-France, l'une portée par l'Université de Cergy-Pontoise et l'autre par l'Institut d'aménagement urbain (UltiSim).* »

Cet élément analytique présente pour la construction de la Vallée un double intérêt. D'une part l'utilisation, à l'échelle de la Vallée bénéficiant d'une double expertise technique, d'un outil de ce type pour les flux de marchandises-produits, viendrait appuyer les démarches (11/2019) de la préfiguratrice (offre de « *bout en bout* ») entreprises auprès des instances de l'Union. D'autre part dans le contexte de la préparation du CPIER n°2 *post-2020*, de celui du CFP 2021/2027, la présentation d'un projet de structuration spatiale de la Vallée, avec un outil de ce type faciliterait la double reconnaissance recherchée pour les instructions du projet global de PSN, de ses projets constitutifs, ainsi que la diffusion de la fonction corridor de PSN. Cette approche, via la littérature, trouve également une résonance dans l'appréciation d'E. Quinet (rapports et documents, actes du colloque, 16/09/2014) « *Je pense qu'il n'existe pas de voie qui permette d'éviter des modèles du type LUTI ou autrement dit d'équilibre général spatialisé.* »

M. de Lapparent (10/2015), dans une revue des tendances des outils de la famille LUTI, souligne leur prise en compte des externalités (effets d'agglomération, pollution, congestion). Cet enrichissement fonctionnel représente un domaine de convergence des coopérations interrégionales (Les actes, 02/2019).

L'exploration académique des possibilités d'aide à la structuration spatiale de la Vallée par l'utilisation d'outils relevant de la géomatique, équilibrant le développement économique territorial (orientations Géo [Politique. Economique] du CPIER *post-2020* ; fléchage de la priorisation des investissements) et les externalités des flux, permet de valoriser les expertises (organisation spatiale, économique, socio-économique, technique) qui se sont déjà exprimées, manifestées à l'échelle de la Vallée (ÎdF : pratique d'outils de la famille LUTI. Agences

¹⁶⁷ M. de Lapparent (2015) : « *Le système développé par l'Université de Cergy-Pontoise sert à l'évaluation des effets du réseau de métro automatique du Grand Paris. Le système développé par l'Institut d'aménagement urbain de la région Île-de-France sert à la fois à l'évaluation de différents projets d'extension du réseau de transport en commun existant et de projets d'aménagements urbains.* »

d'urbanisme de la Vallée : utilisation de SIG. AURH : Weastflows, 2014-2015. Expertises de l'Université Le Havre Normandie : xterm 2019).

Cette approche basée sur une plateforme commune (« *support au dialogue sur la modélisation entre disciplines différentes* » A. Banos, L. Sanders, 2013), bénéficiant de la disponibilité d'expertises et de retours d'expériences (échelle : urbaine/métropole) sur les échelles nationale et européenne, d'un contexte général favorable (Les actes 2019 ; préfiguration 11/2019 ; entretien ; CFP 2021-2027), contribue également au développement d'une culture propre (CGDVS : rapport 2012. DIDVS : schéma stratégique, CPIER [04/2019]) à la Vallée entre les différents acteurs (publics, privés) de l'économie des flux.

Cette approche globale de la structuration spatiale de la Vallée conduit à la définition, accompagnée selon les typologies de flux par des outils de modélisation-simulation, d'un schéma d'architecture spatiale, discuté, négocié, accepté par les parties et forces prenantes de la Vallée ; aboutit à la dimension opérationnelle des architectures (ressources) de flux représentatives de la dimension la plus opératoire de la structuration spatiale de la VDS.

9.1.2-LA MODELISATION/SIMULATION POUR ACCOMPAGNER LA STRUCTURATION (ARCHITECTURES : SPATIALE, FLUX) DE L'ECONOMIE DES FLUX DE LA VALLEE.

Les outils informatiques spécialisés en modélisation/simulation, en dépit de leurs imperfections, arrivent à un degré de finesse et de fiabilité, dont les acteurs (responsables publics ; opérateurs des secteurs : *Supply Chain*, logistique, transports) ne peuvent plus ignorer les apports dans leur recherche d'une organisation optimale des flux (économique, sociétale, environnementale.)

L'instabilité des systèmes, des chaînes et réseaux de flux de marchandises ; associée à l'imprévisibilité humaine ; contrebalancée par les possibilités applicatives traitant des flux massifs de données et d'informations alimentent des systèmes numériques à finalités génériques orientées vers la simplification de l'utilisation des facilités des architectures ; vers l'optimisation des ressources (économique, physique) ; vers l'identification de possibles alternatives pour faire face à des expressions perturbatrices de la dynamique des flux, *in fine* pour minimiser les risques identifiables. La stabilité de ces mêmes systèmes, chaînes, réseaux reposant sur la stabilité de points fixes (portes, nœuds, pôles et parcs industriel-logistique, villes) constituent les bases des architectures de flux.

D. Pumain, lors de l'entretien (The Conversation, 09/2017) accordé à S. Abiteboul-C. Mathieu, rappelle que « *L'informatique a introduit des progrès décisifs dans la manière de pratiquer la géographie* », souligne également les apports de la modélisation et de la simulation : faciliter les mises au point, réduire la complexité, explorer « *l'espace des paramètres.* »

La proposition de définition de la modélisation et de la simulation, ainsi que de leurs liens, de G. Costeseque (*in* F. Varenne, M. Silberstein, 2013) articule celle de la modélisation à partir de l'appréhension d'un phénomène ou d'un système, en recherchant sa simplification ; celle de la simulation est appréhendée comme une description dynamique, permettant l'étude comportementale du système modélisé par des tests de scénarios. L'auteur rappelle la vocation d'aide à la décision et les limites de ces approches de représentation imparfaite du réel permettant des expérimentations de second rang (F. Varenne, 2013) réalisées par le « *laboratoire virtuel* » (Université de Nice, 2013) de la simulation. Elles relèvent non pas d'une recette mécanique de solution(s) mais d'une aide pour simplifier l'appréhension d'interdépendances enchevêtrées (complexités), pour des prises de décision confrontées à la multiplicité des relations à intégrer ainsi qu'à la multiplicité combinatoire des impacts, y compris ceux sur critères économiques.

A. Banos et L. Sanders (2013) proposent une approche particulièrement adaptée aux flux traités par des systèmes en dépendance d'une architecture spatiale, en ce sens que cette approche permet le « *passage d'une géographie des lieux* » à « *une géographie de l'interaction spatiale* » basée sur l'explication des « *échanges entre les lieux* » et d'identification des « *processus en jeu*. » Leur approche présuppose l'appréhension du système spatial, celle de ses composantes, de leurs caractéristiques et de fonctionnement sur la base architecturale de l'échelle du système. Les unités spatiales sont ici appréhendées comme des émetteurs-récepteurs de flux, avec leurs interrelations, sont également perçues comme les composantes de l'architecture du système. Les ouvertures proposées par A. Banos et L. Sanders dans leurs exemples d'utilisation des différentes familles de modèle, notamment ceux concernant l'attractivité d'une zone, ou ceux concernant l'utilisation du sol, peuvent justifier un approfondissement à l'échelle PSN. L'annexe A6.1/6 propose une appréhension des différentes échelles à articuler pour appréhender les systèmes de flux de l'espace économique étendu PSN. Cette orientation vers des modèles de flux semble d'autant plus réaliste que les auteurs soulignent que : « *De nombreux travaux en géographie s'intéressent à plusieurs niveaux et sont de ce fait développés dans une perspective multi-niveau.* » Approche dont la faisabilité du développement à l'échelle PSN serait solidifiée avec la participation : des acteurs concernés (publics, privés, socioprofessionnels) ; des industriels du logiciel spécialisés, es qualité traducteurs expérimentés du rapprochement d'applications des besoins des utilisateurs.

Ces approches de définition, guidées par les flux, trouvent également un écho méthodologique dans des domaines des sciences humaines et sociales, à la confluence de la géographie et du développement, pour instrumenter le dialogue multidisciplinaire (R. Duboz, J-P. Müller, 2013) et contribuer au développement d'une culture propre à la Vallée entre les acteurs de l'économie des flux.

Cette approche de modèle pour l'espace économique étendu de PSN et la diversité de ses potentielles applications, est à replacer d'une part dans les finalités poursuivies (solidification mondiale de la place de Paris ville-monde, développement économique de la VDS, différenciations, enjeux globaux), et d'autre part dans celle des modèles de flux appréciés dans leurs connexions européennes. Réduire le réel des flux de marchandises-produits de PSN à « n » modèles, à un système de systèmes (typologies de flux), par construction proposant une image affaiblie de la réalité, donc imparfaite, présente cependant des intérêts opérationnels pour les acteurs, agents publics et privés, par les possibilités des jeux de simulations.

Pour des acteurs économiques en charge de l'opérationnel des flux, la modélisation-simulation des flux permet par exemple d'anticiper les pics (trafic, charge des parcs), d'identifier les créneaux favorables aux activités, d'identifier le degré de l'intensité des externalités (congestion, santé publique) associées à tout mouvement ainsi que leur valeur économique (approximation raisonnée).

Pour les acteurs responsables des politiques publiques (santé publique, occupation des sols, investissements d'infrastructures) de la fluidification des réseaux de flux, la modélisation-simulation offre une aide pour identifier (voire choisir) les orientations optimisant les ressources économiques disponibles. Et surtout, dans le cadre de nos hypothèses (modèle(s) de flux comme facteur différenciateur) cette approche permet raisonnablement d'envisager comme réaliste d'accroître la visibilité mondiale de l'ensemble à partir de savoir-faire, d'expertises, de pratiques, sur l'une des problématiques mondialement partagées. L'approche modélisation-simulation, permet raisonnablement d'apprécier les principales conséquences, principaux impacts, y compris comportementaux, associés à une recherche de référence dans le fonctionnement du système global et des systèmes spécifiques de flux sur l'échelle des espaces économiques étendus. Même avec son lot d'imperfections, l'adéquation d'un modèle, donc des simulations envisageables, étant plus forte pour les systèmes à fonctionnement reposant sur des systèmes d'équipements que pour ceux en dépendance des comportements humains, l'approche modélisation-simulation représente à cette échelle une voie pour faire face à la diversité des nouveaux enjeux ; pour initialiser la naissance d'un facteur de différenciation.

Cette approche, complémentaire de la structuration spatiale et de la définition d'une architecture, trouve une résonnance dans un entretien.

[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 ?]

« C'est une bonne idée si la monographie ne se limite pas à de la description. Il faut définir préalablement son cadre conceptuel, orientée pour la Vallée vers : l'économie de la multimodalité (pas simple !) ; le coût réel des externalités incluant les retours ; une prise en compte d'un lissage des risques pour rendre les chaînes de la Vallée, résilientes, robustes ; etc. Ce cadre produira des monographies "actives" qui permettront de réfléchir ensemble, qui feront surgir les questions de coordination des flux entre la montée et la descente. »

Cette approche pourrait trouver à s'exprimer à partir des travaux de T. Démare (2019a, 2019b) qui trouvent leur origine dans une collaboration (T. Démare, 2013, 2016) entre les laboratoires Litis et Idées de l'Université du Havre. Centrés sur l'axe Seine, appréhendé comme un corridor de fret, ces travaux le décrivent par une base de connaissances en s'appuyant d'une part sur la théorie des graphes pour représenter les réseaux physiques du corridor des transports, selon les modes, par leurs infrastructures nodales (exemples : bâtiments et plateformes logistiques ; terminaux) et les infrastructures linéaires nécessaires à leurs mouvements (circulation, itinéraire) ainsi que leurs évolutions et perturbations (congestions du trafic routier, événements perturbateurs). Et d'autre part sur le paradigme multi agents permettant de décrire les réseaux d'acteurs de l'économie des flux (exemples : chargeurs, commissionnaires de transport, prestataires logistiques, transporteurs) et leurs interactions. Cette base de connaissances permet de concevoir des modèles, de réaliser des simulations, d'optimiser le transport de marchandise et de les appliquer à l'axe Seine. Ce « *cadre conceptuel* » pourrait être utilement mis à profit par l'intégration de « *différents types de coûts tels que financiers ou ceux de l'empreinte carbone [...] pour étudier les effets sur d'autres scénarios : par exemple, l'impact de la taxe écologique sur les décisions et les performances* » (T. Démare, 2019b, traduction) en s'appuyant par exemple sur « *l'harmonisation du calcul des émissions de CO2 dans le fret* » (actu transport logistique, 22/08/2019) positionnant ainsi le Corridor de l'Axe Seine dans les orientations politiques européennes¹⁶⁸ du *Green Deal*, et nationales de même sens. Les outils spécialisés sur la fonction modélisation/simulation offrent ainsi un cadre rationnel prenant en compte (identifier, mesurer, surveiller) l'empreinte environnementale (GES/carbone, etc.) des activités associées aux flux sur les échelles, de l'ensemble géographique PSN et de ses composantes territoriales. Les développements envisagés (« *valider notre modèle et comparer les données générées par la simulation avec les données réelles* ») permettraient ainsi de disposer d'un outil d'aide à une meilleure appréhension des comportements des acteurs positionnés dans la structure de l'économie des flux de la Vallée et des enjeux globaux. L'« *agilité académique* » (media : Journal de la Marine Marchande, 01/2020) ainsi développée permettrait complémentirement d'assurer une préparation¹⁶⁹ des acteurs de l'économie des flux et des territoires de la Vallée de la Seine, lieux d'exécution des opérations, à la monétisation des externalités associées aux mouvements.

¹⁶⁸ Impact, influence, sur la recevabilité des instructions, par la Commission, du projet global de développement de la Vallée de la Seine, et de ses projets constitutifs.

¹⁶⁹ Mesures pour : diverses négociations (entre acteurs économiques ; avec les représentants publics et ceux de la société civile) ; valorisation des trajectoires territoriales de la Vallée ; améliorer le positionnement de Paris-Seine-Normandie dans les classements internationaux.

9.1.3—LA TOUR DE PILOTAGE DES FLUX DU RESEAU INFRASTRUCTUREL DU CAS : OUTIL OPERATIONNEL DE DIFFERENCIATION.

A grands traits, l'expression tour de pilotage et de contrôles (Tour) désigne les applications utilisant les dernières avancées des sciences et techniques de l'informatique, des télécommunications et de la recherche opérationnelle, partageant la finalité de l'optimisation des flux d'une chaîne ou d'un réseau, sur des échelles différentes, afin d'accroître leur fluidité dans de bonnes conditions de sécurité. De logique industrielle, ces applications gèrent les variations des dimensions « multi » et « inter » des flux (localisation, acteur, opération, inter/relation-dépendance) et sont principalement utilisés par les grands opérateurs (chargeurs ; opérateurs des secteurs : *supply chain*-logistique-transport, positionnés sur les services 3PL/4PL et/ou 5PL, annexe A6.1/7) depuis le début du XXI^e siècle. Ces acteurs des flux internationaux des marchandises, tenant le rôle d'une autorité globale maîtrisant l'ensemble des informations, pilotent ainsi les mouvements des flux physiques, sécurisent leurs engagements, par des applications informatiques, de première génération de sophistication.

N. Fabbe-Costes explorant en 2005 « *Les conditions du design dynamique des chaînes* » souligne que « *L'une des conditions idéales est de pouvoir identifier à tout moment, par conséquent de manière dynamique, les ressources et les capacités disponibles dans le réseau* » (illustration : figure 84) en faisant référence à des travaux académiques positionnés dans les années 90, solidifiant par la même notre appréhension d'années fondamentales pour cette période.

L'auteure rappelle également le lien entre la gestion dynamique des chaînes et les capacités de modélisation et de simulation de ces outils pour « *vérifier ex-ante le fonctionnement de la pertinence du choix de la configuration des supply chains effectivement activées.* » Ces outils pouvant intervenir sur l'ensemble des variations d'échelle, depuis celle du territoire jusqu'à celle mondiale, intègrent des fonctionnalités avancées de modélisation (d'un réel ou de chaînes, ou d'architectures de flux), peuvent analyser les conséquences d'évolutions (plausibles, possibles, probables, souhaitées) via des possibilités avancées de simulation.

Ces solutions (Tour) se présentent fonctionnellement comme un système de pilotage et de contrôles de flux, dont la dynamique repose sur le respect des engagements industriels, de logistique et/ou de transport par les différentes parties prenantes, unies pour la circonstance par une chaîne, en concurrence/compétition le reste du temps, indépendamment de leurs localisations.

Ces engagements s'étendant depuis ceux des (de la) premières unités de transformation jusqu'à ceux de la livraison du produit/service au client final, tout en proposant une ou des réponses aux aléas envisageables. Elles tiennent compte : des spécificités pays (monnaies et taux de change ; normes et règles administratives, douanières incluses ; classification risque) ;

des caractéristiques des produits et de celles des différentes parties prenantes (fournisseurs ; clients ; sous-traitants ; jusqu'au client final) concernées par les chaînes industrielles des acteurs du transport et de la logistique à déployer pour répondre aux besoins exprimés. Leur agilité s'apprécie selon trois angles d'analyse.

- Celui de leur rapidité à intégrer (numériquement) les aléas courants et leurs conséquences dans une chaîne.
- Deuxièmement, celui de leur capacité à proposer de nouveaux schémas de flux, voire une adaptation/modification de l'architecture initiale par une proposition d'intégration d'un nouvel acteur.
- Troisièmement, pour les plus avancées, celui de leur capacité à gérer les architectures de chaîne (logique linéaire) et de réseau (logique adaptative réactive par les bases de données de potentiels acteurs et/ou partenaires), accroissant ainsi le degré de leur agilité.

Pour ces outils, l'approche de F. Braudel (économie du Monde) étendue par la suite par I. Wallerstein (système du Monde), est une réalité. Leur appréhension est celle de F. Braudel : *« un morceau de la planète économiquement autonome, capable pour l'essentiel de se suffire à lui-même et auquel ses liaisons et ses échanges intérieurs confèrent une certaine unité organique »*. Morceau se comprenant ici comme celui de la chaîne ou des chaînes ou réseaux pilotés par ces outils.

Pour ces outils, les spécificités géographiques, culturelles, économiques, celles des différentes étapes des enchainements des opérations transformation/délivrance des produits ou services, sont des caractéristiques de flux. Les plus avancés intègrent les risques portés par les différents maillons de la chaîne, ceux associés aux faiblesses de réseaux (industriels, logistiques) et peuvent proposer des scénarios alternatifs d'architecture pour faire face aux risques ou les contourner. Ces outils établissent ainsi un lien entre la multitude des acteurs (localisation, nombre, spécialité) et la sécurisation du pilotage des flux et de leurs caractéristiques administratives.

En l'état de nos connaissances, l'illustration emblématique est celle du partenariat (transportjournal, 26/09/2017 ; Voxlog, 22/09/2017) entre l'éditeur de logiciel de renommée mondiale (Dassault Systèmes. Quintiq) et l'exploitant (*European Gateway Services*¹⁷⁰) d'un réseau intégré de transport de/vers l'hinterland européen, possédant ses propres terminaux, offrant aux opérateurs spécialisés (chargeurs, acteurs de la logistique et des transports) avec l'outil Tour des facilités d'optimisation des flux intermodaux entre la façade maritime du nord-ouest européen et le pôle économique de l'Europe, jusqu'à Linz (Autriche), comme illustrés par la figure 84. Cette illustration permet d'observer une solidification des influences spatiales portuaires par la couverture des principaux nœuds : du Delta d'Or, du corridor Rotterdam-

¹⁷⁰ Cf. Raimbault. 2014. Section : « 3.3. EGT : « *European Gateway Services* » ».

Venlo/Duisburg, et de ceux du centre économique de l'Europe (figure 28, une mégalopole de macro-équilibres). Il est également à remarquer que ces nœuds sont localisés sur les corridors du RTE-T (annexe A5.2). Comparativement aux représentations de 2017 et de 2019 (A6.1/9), la représentation 2020 (figure 84) de la couverture du réseau d'EGS, fait apparaître par rapport à celle de 2017 une rupture, déjà visible dans la représentation de 2019, représentative d'une action d'optimisation de réseau (concentration sur une sélection de nœuds, liaisons directes entre émetteur-récepteur) caractérisée par des suppressions de liaisons entre des nœuds (Nuremberg-Munich ; Linz-Vienne ; Duisburg-Stuttgart ; Kehl-Basel) dont certains ne sont plus desservis (Vienne, Basel); ainsi que par des suppressions de nœuds intermédiaires (Aschaffenburg ; Neuss ; Liège) sur des liaisons (conservées en 2020) au profit de liaisons directes avec les ports de Rotterdam et Anvers.

FIGURE 84- SCHEMA. REPRESENTATIONS DE LA COUVERTURE D'UN PILOTAGE DE FLUX A L'ECHELLE DU N/W-EUROPE.

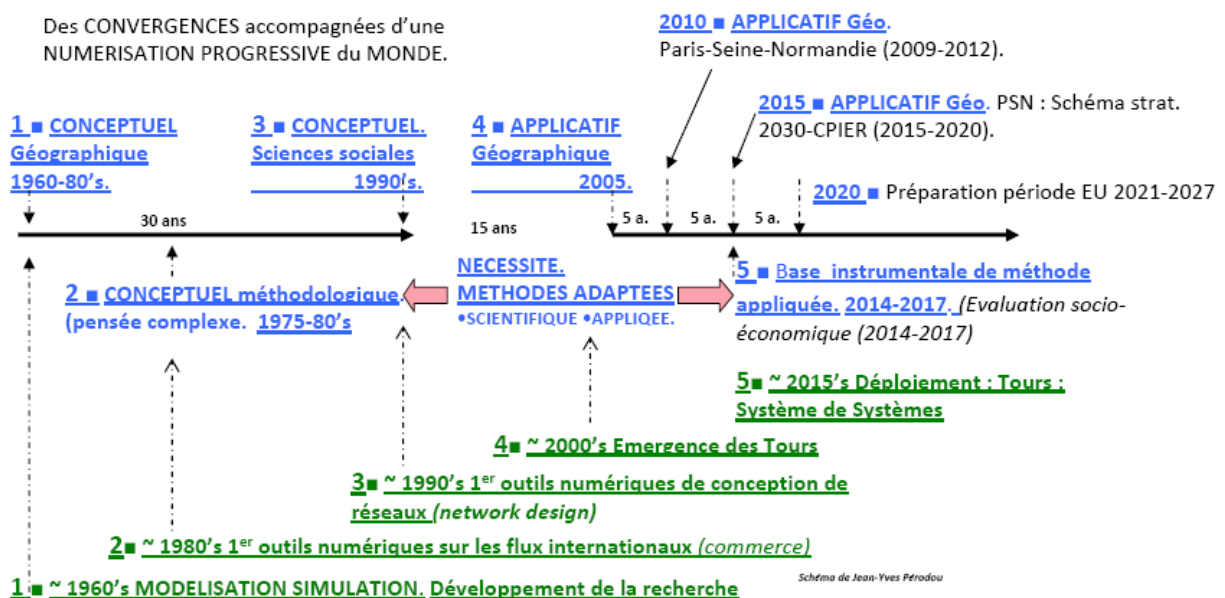
L'ARCHITECTURE DES FLUX (TERMINAUX) 2020. www.europeangatewayservices.com



Cette illustration renforce également la présence de services, associées à infrastructures pour qualifier un corridor, obtenu dans cet exemple par la fourniture de services numériques sur des trajets ne bénéficiant pas d'une reconnaissance de corridor (exemple : Rotterdam/Linz),

amenuisant ainsi l'importance du lien entre la structuration de l'hinterland portuaire et la spécialisation économique du port (M. Magnan, 2016). Cet exemple, positionné sur l'échelle des grands bassins d'activités du nord ouest européen, associe la notion d'espace économique étendu, ou de grand ensemble économique et de vie (PSN), avec un outil informatique, qui indépendamment de l'échelle, contribue à résoudre les questions des mouvements des flux de marchandises-produits. Il représente une manifestation concrète de la vitesse d'évolution d'acteurs pour résoudre des questions qui s'imposent à chacun et à tous ; renforce si besoin était, l'identification du mouvement mondial (figure 85) de développement de systèmes numériques avancés sur différentes échelles, faisant appel aux dernières avancées des sciences de l'information. Enfin, à l'échelle de Paris-Seine-Normandie, cet exemple pourrait inciter, dans la continuité de la mission de préfiguration, à explorer les apports et la faisabilité de l'utilisation d'un outil de type Tour pour assurer le pilotage des flux de la Vallée.

FIGURE 85-SCHEMA. LES POLARISATIONS (SPATIALE, TERRITORIALE) SOUTENUES PAR LES AVANCEES NUMERIQUES.



Des illustrations de gestion complète de flux, sur l'échelle mondiale sur base du principe de *Global Value Chain*, ou celle récente (2017) du canal de Panama, par un outil informatique de type Tour peut lever des doutes, ou accroître la recevabilité d'analyser la faisabilité de piloter les flux du Corridor de l'Axe Seine par un outil de ce type.

Par vocation traitant des dimensions « multi » (acteurs, localisation, marchandises-produits, mode de transport, engagements des parties) de la gestion opérationnelle des flux, ces outils articulent des possibilités de connexion avec des modules ou fonctions de modélisation/simulation utilisant les informations et données disponibles. Ils complètent ainsi (ou permettent de compléter) leur vocation première d'outil de gestion opérationnelle par celle d'une fonction anticipatrice à utilité opérationnelle et ou économique.

D'un point de vue opérationnel cette fonction permet d'anticiper les impacts des pics d'activité ou de charge, leurs répercussions sur la fluidité des trafics et les nuisances de tous ordres, par la présence dans l'architecture des données et informations des localisations géographiques des émetteurs-récepteurs de flux (ville, parc, nœud, porte). L'aide apportée aux autorités publiques et aux populations, aux acteurs économiques se situe dans l'anticipation, par communication de l'information, du positionnement temporel des externalités négatives, et conséquemment dans la capacité pour les organisations à s'adapter, à optimiser leur fonctionnement en prenant en considération la préoccupation mondiale des enjeux globaux associés aux transports. Ces apports opérationnels, recherche de la fluidité de l'économie des flux et de celle de la santé publique, sont au plus proche de la solidification mondiale recherchée pour Paris par le développement de la Vallée de la Seine. Cette orientation est analysée sur l'échelle urbaine, avec des exemples spécifiques de mise en œuvre en France et Italie du nord par Durand B. et Bracchi E. (2014) reposant sur des coopérations entre les pouvoirs politiques locaux, ceux publics, et les acteurs de la logistique et des transports. Elle s'illustre également par la valorisation des travaux de l'AURH (annexes A1.11/2 à A1.11/5, Weastflows, 2014, technique du carroyage) découpant « *l'Europe du Nord-Ouest en 1290 carrés de 800 km² chacun* », soit la Vallée de la Seine zonée en carrés de 28,2843 km de côté. L'utilisation de ce découpage analytique du Corridor de l'Axe Seine permettrait de répondre à deux besoins. Celui de la préservation de la confidentialité de l'information commerciale (origine/destination du mouvement). Et celui de la prévention des congestions par la définition d'un seuil de congestion routière par unité de carroyage, et ou d'une plage variable selon les saisonnalités, pour réduire les effets opérationnels négatifs comparativement à ceux positifs des flux de marchandises-produits (A. Silem et al., 2018, effet de réseau). La définition de la valeur des critères « coté du carré » et « seuil/plafond de congestion » relevant d'un accord et de coopérations entre les parties et forces prenantes (publiques/privés ; territoires/opérateurs) de l'économie des flux de la Vallée.

D'un point de vue économique, l'outil de type Tour peut être appréhendé comme un outil d'aide à la décision pour équilibrer des orientations de développement entre pôles et parcs industriels-logistiques tout en facilitant l'optimisation des moyens et ressources économiques nécessaires. L'aide apportée se situe dans une rationalisation de l'identification et de la priorisation des adaptations d'infrastructures à réaliser.

Ces orientations peuvent être complémentaires illustrées par les pratiques d'acteurs du secteur logistique-transport utilisant depuis environ un quart de siècle des méthodes et outils communément désignés par *network design*, prenant en considération les caractéristiques des lieux, pour aider la décision de la localisation d'implantations d'activités (à notre connaissance, les externalités ne sont pas prises en compte à ce jour), ou encore depuis une quinzaine d'années par ceux communément désignés par Tour.

In fine, l'outil de type Tour s'analyse comme une forme de régulation : temporaire, dépendante de la temporalité de l'engagement (contrat, transaction) ; adaptative (aléas) ; à rapprocher d'une couverture de risques, à potentiels impacts territorialisés. Cette anticipation des diverses formes d'expressions de dysfonctionnements, conduite par la recherche d'une réactivité économique, est entrée dans le champ de la normalité des acteurs des flux internationaux grâce aux avancées réalisées dans le domaine de la modélisation dynamique d'un réel avec l'identification de ses possibles évolutions. Les outils de type Tour conduisent à une certaine régulation des activités *Supply chain*/logistique/transport signifiant acceptabilité collective à l'intérieur d'un espace (celle des acteurs d'une chaîne et ou d'un réseau) de contraintes formalisées par des règles (intégrées dans les outils) donnant naissance à un équilibre à niveau d'instabilité acceptable ou d'imperfection(s) acceptable(s). Cette approche conceptuelle est entrée dans un vocabulaire mondialement accepté (Annexe A6.1/7) positionnant les opérateurs économiques par les méthodes, organisations, outils numériques qu'ils peuvent déployés pour traiter les flux à différentes échelles, depuis celle du Monde ou celle de l'architecture d'un ensemble géographique (PSN) jusqu'à celle de l'unité territoriale de la ville.

Les flux d'échanges portant partiellement, cependant de manière significative, la vitalité économique de PSN et de ses territoires, la voie de l'architecture (spatiale, de flux) apparaît comme celle équilibrant au mieux d'une part l'intensité des transitions/contraintes, et d'autre part les besoins associés à économie/société.

Les trois orientations complémentaires explorées (aménagement et outil de type LUTI ; connaissance [typologie de flux] et outil de type modélisation/simulation ; opérations et outil de type Tour), présentent leur utilité pour accompagner la structuration du Corridor de l'Axe Seine, pour rechercher une différenciation par les flux de marchandises-produits. Si l'orientation Tour semble en première approche complémentaire avec la mission de préfiguration en cours (07/02/2019, lettre de mission, « *intégration des trois ports de l'axe Seine* »), les actions de modélisation/simulation par typologie de flux, également utiles pour apprécier l'adéquation d'un outil de type LUTI ou Tour, présentent la particularité d'être une réponse possible à un entretien (cf. section précédente).

Cette approche pose la définition et l'acceptation des principes d'organisation de l'architecture spatiale et de flux par les forces et parties prenantes dans la première des priorités pour envisager la faisabilité de l'utilisation d'une Tour à l'échelle de la Vallée. Cette approche appréhende également la gouvernance de l'économie des flux de la Vallée ainsi que le CPIER n° 2 *post* 2020 comme les deux instruments permettant de composer avec l'ensemble des interdépendances (environnement, opérationnelle, économique, sociétale) ; avec la multiplicité et la diversité des innovations numériques ; avec un cadre méthodologique pouvant

intégrer pour les flux, à l'échelle de PSN, l'ensemble des systèmes constitutifs pour lesquels les outils numériques (modélisation/simulation) sont de la plus grande des normalités.

9.1.4—STRUCTURATION SPATIALE/ARCHITECTURES/APPLICATIONS INFORMATIQUES DU MOUVEMENT : ELEMENTS CONSTITUTIFS D'UNE FORME DE REGULATION.

L'augmentation du nombre et de l'intensité des concentrations territoriales, spatiales, notamment sur les villes [Mondiale. Monde. Globale] et les grands ensembles, accroissent l'étendue et l'épaisseur des externalités négatives (dysfonctionnements, pathologies) associées aux mouvements des flux de marchandises-produits. Malgré les efforts de l'ensemble des acteurs (publics, privés) pour les amenuiser voire les supprimer, ces externalités pèsent sur les populations ; entravent les activités ; représentent pour les autorités publiques et les dirigeants économiques de réels enjeux ; nuisent à l'attractivité.

Les différentes voies mises en œuvre, majoritairement basées à ce jour sur des systèmes de contraintes (économique, normatif, organisationnel) à impacts comportementaux ; depuis peu orientées vers les mutations technologiques des systèmes de combustion, ou vers la concentration des émetteurs-récepteurs de flux sur de grands parcs ; ou encore vers le développement de corridors de fret ; diminuent géographiquement ou ponctuellement l'intensité des diverses pressions, diminuent la valeur de leur facteur de croissance, sans pour autant les réduire significativement.

A l'échelle d'un espace économique étendu, appréhendé comme un système de systèmes, construit sur une articulation entre territoires et centralités, les orientations en direction de leur résolution deviennent premières tant pour satisfaire l'objectif de recherche d'un positionnement mondial d'attractivité que pour répondre aux naturelles exigences du développement de la qualité de la vie des populations (santé publique).

La recherche d'une composition d'équilibres entre la nécessité des mouvements de flux et les équilibres économiques des acteurs avec une réduction significative de l'intensité des externalités négatives, orientent les principes directeurs de l'aménagement de la Vallée vers l'organisation spatiale et territoriale (structuration spatiale ; architectures : spatiale, de flux) permettant les mouvements des flux ainsi que vers l'utilisation d'outils numériques pour opérer les flux dans cette organisation.

Cette approche organisationnelle (architectures/numérique) s'analyse comme une forme de régulation pouvant être associée à une expression de rigidité portant cependant le sens d'une relative stabilité. Plus que de rigidité (architecture, procédures numériques) l'enjeu est positionné sur l'adaptabilité de l'organisation globale, sa capacité à évoluer. Par ailleurs soulignons que les organisations humaines reposent sur des architectures et procédures (politique, économique, administrative, sociétale), y compris et surtout pour celles concernant les flux de marchandises dont la fluidité repose pour une large part sur des infrastructures

(rigides par essence) et une (ou des) organisation (adaptable par essence) utilisatrice d'outils numériques (adaptatifs [infrastructures, organisation] par vocation).

Cette approche s'appréhende également comme révélatrice d'une agilité territoriale en ce sens que les flux de marchandises régulés par architectures/outil informatique, sont à même de présenter un profil sécurisé de l'ensemble économique et de vie auprès d'investisseurs par l'inscription dans un temps long d'un modèle construit, à partir de l'existant et d'investissements programmés et/ou projetés, contribuant à réduire l'incertitude et la notion de risque associée.

Selon le CNRTL, réguler vise à « *contrôler, maintenir et conserver la maîtrise de l'évolution d'un phénomène* ». Avec régulation, l'orientation et le sens de l'action sont précisés en direction d'une normalité, d'un équilibre adaptatif de système. L'action de réguler a ainsi pour finalité de « *rendre régulier, normal le fonctionnement de quelque chose* ». S'agissant d'un dispositif, d'un système, il s'agit de : « *régler le fonctionnement ou le mode de fonctionnement, notamment pour l'adapter aux conditions extérieures ou au résultat à obtenir* ». Pour des applications technologiques il s'agit de définir les conditions de fonctionnement d'un équipement par la « *fixation automatique à une valeur déterminée d'un paramètre de fonctionnement* ». Avec une application dans les domaines des transports, c'est vers le fonctionnement d'un réseau que s'oriente « *l'action d'assurer le fonctionnement normal d'un réseau ou d'une fraction de réseau* ». L'illustration du CNRTL par la proposition de (Thinès-Lemp. 1975) : « *Mécanisme de contrôle faisant intervenir des rétroactions correctrices à l'intérieur d'un système (physique, biologique, social), et assurant l'équilibre de ce système chaque fois que sa stabilité est momentanément perturbée par des causes internes ou externes.* » établit une relation entre système, équilibre et sociétal. Ces trois termes sont également utilisés par N. Curien (in G. Pflieger, 2012) concernant l'organisation (sociétale) des télécommunications européennes : « *la régulation vise à faire en sorte qu'un système complexe puisse se maintenir durablement dans un état d'équilibre dynamique, par le jeu de rétroactions internes et d'actions de contrôles externes.* »

J-J. Bavoux, L. Chapelon (2014) appréhendent la régulation comme un « *processus fait de compensations et d'ajustements permanents, par lequel un système réalise une équilibration dynamique favorable à son fonctionnement.* » Ils rejoignent les propositions du CNRTL et celle de Thinès-Lemp .

Ces angles académiques d'approches de la notion de régulation illustrent une genèse d'actions à dominante politique permettant des politiques publiques, sur des questions de société concernant : les façons de traiter de normales expressions pathologiques du mouvement ; les organisations urbaines, territoriales de l'occupation des espaces ; les choix collectifs d'infrastructures et équipements. Pour un grand ensemble économique, cette notion

est conceptuellement positionnée sur le chemin pour faire face aux enjeux environnementaux, économiques, sociétaux tout en optimisant moyens et ressources

Dans le domaine des transports (aérien, ferroviaire, fluvial, maritime, routier), le principe même de la régulation est de l'ordre d'une normalité opérationnelle dont la variabilité de la force contraignante s'exprime par des normes et règles techniques, des réglementations (contrôle de vitesse, interdiction de circulation, limitation de tonnage, itinéraires exceptionnels) ; lors des passages d'un univers à l'autre (terre↔air, mer↔terre) ; lors du respect des planifications d'horaires (départ, arrivée) ; ou encore, lors des planifications du passage en des points particuliers (écluses).

Les concentrations temporelles des traitements de flux de marchandises-produits consécutives aux augmentations capacitaires des mobiles, aux équilibres opérationnels des acteurs économiques, accroissent dans la même temporalité les pressions des externalités négatives, incitent à accorder une attention particulière au principe de régulation pour lequel l'information sur les flux est première.

Cette approche trouve une première illustration dans les principales conclusions d'une étude des flux sur le port de Dunkerque réalisée par le CERTU (2004) qui propose les orientations synthétiques suivantes : rapprocher les sphères publiques et privées autour d'un intérêt commun à l'échelle du territoire (élément d'organisation de politique publique) ; mettre en place un dispositif de collecte, recueil de données ; modéliser les trafics de marchandises. Les deux dernières orientations répondent directement à une organisation de type régulation de flux. La deuxième illustration du lien entre régulation et les applications de l'information numérisée (outils informatiques) est fournie par les pratiques des acteurs économiques s'efforçant de trouver une architecture de flux économiquement optimale (network design) ; de la gérer (Tour), tout en intégrant les variétés de ses flux (au sein de la chaîne, du réseau) ainsi que les éventuels aléas (ceux prévisibles) susceptibles de s'exprimer.

Les explorations académiques, les pratiques sectorielles, les organisations et systèmes de régulation apparaissent comme de pratique courante, généralisée, incitent à retenir le principe de cette orientation comme fil directeur de la construction de PSN pour les flux de marchandises-produits. Les identifications et localisations des principales sources d'émission-réception de flux (annexes : A4.8) renforcent cette exploration. Les avancées des sciences et techniques de l'information et des télécommunications (géomatique, informatique), leurs évolutions ainsi que celles de leurs usages, facilitent la mise en oeuvre de cette orientation tout en améliorant le traitement des flux. La normalité du principe de régulation, la caractérisation du système PSN (structuration, architectures) et des expressions temporelles des systèmes de flux ainsi que leurs liens avec l'articulation territoriale de l'espace, formalisés dans des modèles dynamiques à enrichissements périodiques, apparaissent comme une voie facilitatrice (voire une condition) de la production du Corridor Axe Seine et de sa reconnaissance mondiale.

Cette approche apprécie la faisabilité de l'utilisation d'un système informatique de régulation à cette échelle plus positionnée sur les apports pour les différentes parties prenantes (privées, publiques), sur les conditions économiques de son fonctionnement, que sur l'acceptabilité du principe ou sur l'accessibilité économico-technique de l'outil. Les premiers apports génériques (annexe A6.1/8) orientent vers le développement d'analyses détaillées par grands systèmes de flux avec les différentes parties prenantes de PSN.

Cette approche (régulation) renforce le rôle clé du Politique, de la gouvernance, pour trouver les conditions d'un complexe équilibre entre : structuration/architectures ; l'impératif de l'agilité des parties prenantes (acteurs : privés et publics, grands et petits) ; et les mutations en cours de l'univers des flux placés au centre de transitions (linéaire/circulaire ; activités/externalités ; économie/société ; technologies/modifications de pratiques). *In fine*, l'orientation vers la régulation des flux de marchandises est appréhendée comme un élément caractérisant le positionnement mondial de référence de Paris-Seine-Normandie, comme un facteur sécurisant d'attractivité.

Le rôle central du numérique dans l'économie des flux de marchandises-produits, sa capacité à prendre en compte les interrelations, interdépendances et les enjeux globaux inhérents aux mouvements, trouve avec l'approche systémique une voie pour appréhender les complexités qui leurs sont attachées, pour aider à la préparation de prises de décisions engageantes.

9.2-L'APPROCHE SYSTEMIQUE OU LA REPOSE SCIENTIFIQUE AUX PROFONDEURS DES TRANSFORMATIONS.

L'absence d'instrument de méthode pour organiser, structurer la production d'un territoire à l'échelle d'un espace économique étendu comme Paris-Seine-Normandie est appréhendée dès l'origine comme une difficulté. Deux approches méthodologiques complémentaires sont à articuler pour la production de PSN. Celle déployée en 2009-2012, avec les acteurs politiques, économiques et socio-économiques, pour poser les bases structurelles de la formation de PSN, pour apprécier la faisabilité socio-économique de la structuration territoriale, poursuivie par la DIDVS et le schéma stratégique 2030 « *rédigé à plusieurs mains* ». Celle systémique entretenant des liens étroits avec les systèmes gérés par l'information.

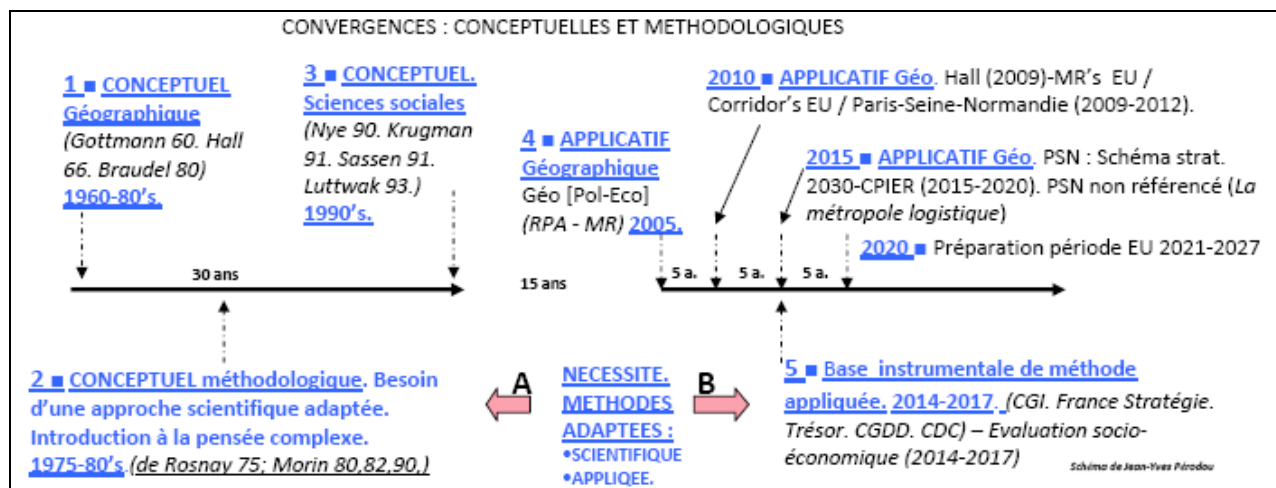
9.2.1-LA CONVERGENCE ENTRE LA PROFONDEUR DES TRANSFORMATIONS ET LE BESOIN D'UNE APPROCHE DE LEURS APPREHENSIONS.

Le besoin de méthode appropriée à la profondeur des transformations est identifié dès les années 1975 (figure 86) par un scientifique (J. de Rosnay) et un philosophe (E. Morin). N. Elias selon l'analyse de F. Delmotte (2010), pressentait le décalage méthodologique entre les sciences exactes et les sciences humaines et sociales (« *Elias avance que l'étude scientifique des sociétés traite de relations beaucoup plus complexes et de processus irréductibles à des états statiques.* »)

L'identification par la géographie d'une nouvelle façon d'occuper l'espace et les territoires, confirmée quelques dizaines plus tard (figure 52) par d'autres sciences sociales (sociologie, économie, géopolitique, géoéconomie), les polarisations sans précédent (territoriale, activité, spatiale), l'émergence de grands ensembles et la recherche de nouveaux équilibres dans la généralisation d'enjeux globaux, illustrent la profondeur des transformations. Elles trouvent à s'exprimer par l'échelle des méga-régions, par celle des **EEE** mondiaux. Ces nouveaux objets géographiques font surgir des complexités nouvelles à l'origine d'une créativité terminologique (I. Georg, T. Blaschke, H. Taubenböck, 2016) pour appréhender leurs interdépendances, d'une approche méthodologique (et non pas « méthode » au sens opératoire) enrichie des avancées en provenance de la théorie des systèmes, de la cybernétique puis de la théorie de l'information.

Parallèlement à ces convergences « *le rôle central de[s] mutations technologiques* » (Deffuant G., Banos A. et al., 2015) poursuivent leurs avancées à un rythme soutenu, dont la diversité des applications (professionnelle/personnelle ; publique/privée) pénètrent la société et génère une masse de données portant sur des objets hétérogènes (vie quotidienne, professionnel, service, connaissance) ; émerge une approche scientifique (A : figure 86, ci-dessous) centrée sur les notions de système et de complexité.

FIGURE 86-SCHEMA. MATURATION DES APPREHENSIONS DE LA SPATIALISATION.



La composition de ces avancées (TIC, système, complexe) permet de concevoir des outils pour organiser les réseaux de flux, les gérer, les piloter, (sous-section précédente) depuis l'échelle la mieux cernée (ville) jusqu'à celle la plus grande selon une progressivité illustrée (grands points de repère) par la figure 85 ci-avant.

La dimension méthodologique associée à la construction de PSN (B : figure 86), étroitement liée à la maturité des actions envisagées, appréciée par la réalisation en amont d'une somme de travaux (annexe A6.3/4) ayant pour objet de dissoudre les complexités (analyses : positionnement international, macro-économique, risque et incertitude) repose sur

la notion de projet et de la technique financière¹⁷¹ pour apprécier leur faisabilité selon les capacités d'engagements de la collectivité, est proposée en section 9.3 ci-après.

La définition retenue de la notion de système, de grande polysémie savante dépendante de ses utilisations dans de multiples champs de la connaissance (physique, biologie, arts et lettres, sciences humaines et sociales), est celle d'un ensemble d'éléments constitutifs d'un Tout cohérent, d'une globalité, telle qu'exprimée par Thinès-Lemp (1975) « *Ensemble fonctionnel dont les parties sont interconnectées et échangent (...) de la matière, de l'énergie ou de l'information* ». Le sens de système est porté par une cohérence (Vallée) constitutive de l'unité (Axe Seine) de l'ensemble, par celui de la totalité organisée¹⁷² d'un objet (Paris-Seine-Normandie), formée à partir de parties (cf. section 3.4, appropriations de la pertinence de la VDS par les pratiques de territorialisation), dans un Tout formant une architecture (intentionnel politique : CGDVS, DIDVS) sur un ensemble de principes (appartenance à un Tout ; articulation [coopérations] entre ses éléments ; coordination inter-éléments [gouvernance]). Son étude sectorielle par la dimension des systèmes de flux du Corridor Axe Seine s'attache à sa structure (architecture des flux) et aux relations (transports) entre ses éléments ; à son organisation (gouvernance) ; à son ou ses origines (nœuds émetteurs/récepteurs) ; à ses évolutions (typologie) ; à ses frontières (aire/périmètre) ; aux éléments de différenciations (figures 68 et 69) de son environnement. Les champs de connaissances, angles analytiques sollicités, interrogent diverses disciplines. Formalisée par la théorie des systèmes, cette dernière a permis d'identifier leurs propriétés générales (contrôlabilité, stabilité, équivalence, linéarité) ainsi que le développement de méthodes pour décrire certains d'entre eux (systèmes : finis ; à apprentissage ; linéaires).

Orienter la compréhension des objets géographiques issus des formes de polarisation selon le regard de l'approche systémique, c'est les penser individuellement comme un Tout, à l'origine d'une nouvelle unité (géographique, économique, politique, sociale) appréhendable comme un système complexe articulant des systèmes territoriaux, chacun d'eux se pensant comme le centre du Tout. L'approche systémique, bien que peu enseignée selon S. Thibault (*in* J. Lévy-M. Lussault, 2013), se référant aux avancées des connaissances de la deuxième partie du XX^e siècle, est domestiquée, apprivoisée par les sciences humaines et sociales « *comme une forme de complexité nouvelle* » conduisant à « *des recherches sur des outils et méthodes pour prendre en compte les points de vue d'acteurs divers* » (modélisation participative, outils informatiques de consultations élargies à des territoires, entreprises)-(Deffuant G., Banos A. et al., 2015.) Elle trouve des applications comme, pour l'illustration, celle émanant d'un IUFM¹⁷³

¹⁷¹ Guide. Relevé d'occurrences. **SYSTEME (8)** en référence à des composantes de technique financière. **APPROCHE (3)** dont 2 en référence à « *approche à adopter* » pour les indicateurs, approche quantitative. **GLOBAL (2)** dont 1 à utilisation technique. **SYSTEMIQUE (1)** associé à risque. **COMPLEXE** et **COMPLEXITE (0)**.

¹⁷² L'organisation, dynamique, de PSN est appréciée par le principe de la coopération interterritoriale (Les actes, 2019), par les projets (CPIER 2015-2020, 04/2019).

¹⁷³ Référence positionnée en rapports et documents du fait de l'absence d'information sur l'auteur.

(2011) des régions Provence-Alpes-Côte d'Azur ou Rhône-Alpes, concernant l'influence du territoire sur la scolarité. S. Thibault appréciant la systémique comme : « *l'une des plus belles aventures intellectuelles de ces dernières décennies* » à laquelle la géographie a participé par la modélisation de systèmes spatiaux (géographie quantitative, économie spatiale, économie régionale). C'est enfin assumer le parti pris scientifique, que cette approche est à même d'appréhender les systèmes (typologie) des flux de marchandises-produits, au cœur d'enjeux stratégiques, et, de ce fait appelés à jouer un rôle fondamental dans la structuration (architecture : spatiale, flux) du Corridor de l'Axe Seine.

9.2.2—L'APPROCHE GLOBALE : MOBILISER, CONCEVOIR. LA SYSTEMIQUE : ACCOMPAGNER LA STRUCTURATION DE L'ESPACE ET DES FLUX DU CORRIDOR.

Les dynamiques de la conception de PSN, traduisant « *le fait que l'espace est un construit, un produit social complexe* » (G ; Di Méo, 2013) font émerger une difficulté méthodologique comparativement aux méthodes reposant sur des analyses réalisées à partir de variables de type variable d'état. Les systèmes dits simples, ceux caractérisables par l'expérimental à reproductibilité de résultats, sont peu compatibles avec les systèmes sociaux, vivants, dynamiques, caractérisés par des propriétés collectives, à stabilité relative pouvant être appréciées au sens physique comme irrationnelles, de par leur normale grande dépendance de décisions humaines, dont nombre sont difficilement prévisibles. En sciences des systèmes, le degré de complexité maximale est atteint là, dans les systèmes dont l'évolution est en dépendance de l'humain, notamment dans ses expressions d'accords et de désaccords. Ce lien de dépendance est apprécié comme un archétype de la normalité des systèmes sociaux.

La production de grands ensembles, architecturés sur des centralités et des centres animés par des forces centripètes et centrifuges, pour leurs centres de vie et de travail illustrent les notions : de complexité (appréciation de la faisabilité socio-économique) ; de systèmes territoriaux (expressions de géopolitiques locales) ; d'un ensemble de difficultés inhérentes au système complexe (annexe A6.2, notamment A6.2/3 pour système complexe) des organisations humaines devant produire un « territoire » sur bases de coopérations interterritoriales et d'acceptation de complémentarités.

Les trois illustrations de production ci-dessous, d'échelles différentes, sont réunies : par des dynamiques de construction interterritoriale entre mailles politico-administratives ; par la nécessité de tenir compte de complexes interrelations ; par la mobilisation des forces et parties prenantes ; par l'importance que chacune d'entre elle accorde aux flux (transport, logistique). D'un strict point de vue logique de raisonnement, elles dépassent « le système de flux de PSN » qui ne peut cependant exercer sa capacité différenciante sans leur composition.

La première illustration est celle du processus de conception de Paris-Seine-Normandie, articulé sur trois grandes phases faisant appel toutes les trois à de nombreuses consultations, à des entretiens d'experts, à une participation élargie de la société civile.

- La phase J. Attali (2010) proposant cinquante propositions, développe son deuxième argument expliquant (2007) pourquoi la France n'est pas devenue « *la puissance [économique] dominante de l'Europe, même de l'Ordre marchand* » : « *Elle n'a pas su donner la priorité au développement d'un port en Normandie ou en Bretagne, alors que l'arrière-pays agricole et industriel, le long de la Seine jusqu'à Paris, aurait pu en faire le "cœur" de l'Atlantique.* »
- Celle de la période 2009-2012 et du CGDVS proposant cinq orientations stratégiques et dix propositions de projets, accompagnés d'un dispositif de gouvernance ainsi que du document des réseaux consulaires de Paris-ÎdF et de Normandie pour passer des « *axes stratégiques aux actions de terrain.* »
- Celle en cours depuis 2013 (DIDVS) caractérisée sous l'angle politique par la poursuite de la dynamique initiale (PSN traverse les mandats présidentiels) ; sous celui de l'économie des flux de la Vallée : par l'initiation partielle de la réalisation d'infrastructures ; par la recherche d'une stratégie propre (mission de préfiguration) ; et, par la reconnaissance du secteur de la logistique (Comité interministériel de la Logistique ; France Logistique.)

La deuxième illustration est celle de la construction de la Grande Région Saar-Lor-Lux telle que présentée (première partie) par E. Evrard. Cette construction interterritoriale transfrontalière fait ressortir trois ingrédients majeurs. La volonté du Politique pour rassembler l'ensemble des parties et forces prenantes, malgré les difficultés de références culturelles, organisationnelles, linguistiques différentes. Le deuxième est celui de la nécessité d'organiser (institutionnalisation, centralisation) la gouvernance. Enfin le dernier est celui de rendre visible la construction pour faciliter son appropriation tant par l'extérieur que par les populations concernées.

Enfin dernière illustration, issue des supports des présentations des récentes conférences (2017) de la NACo articulées sur les thèmes : « *L'émergence des méga-régions et la connexion aux économies locales* » ; « *Comprendre le rôle des méga-régions dans le développement économique et les transports.* ». Les méga-régions étant présentées comme : « *the geographic region as a whole* » ; « *des modèles régionaux de coopérations.* » Au-delà des présentations techniques normalement associées aux secteurs d'activités du transport et de la logistique deux points sont à relever. Le premier concerne la production d'un planning pour l'année 2017 permettant presque de couvrir la totalité des méga-régions. Le second est l'incitation vers « *des forums réguliers de communication* ».

Ces trois illustrations représentent des indices de complexité, montrent le caractère multidimensionnel du système complexe de l'**EEE** et de sa production issue d'une composition entre les dimensions : Géo [Politique. Economique] de la structuration et les temporalités de la production ; celle de l'animation sur une à deux dizaines d'années des forces et parties

prenantes (politique, économique, société) et l'acceptation/acceptabilité du projet (des projets constitutifs) ; celle encore de l'organisation, de la mobilisation de ces mêmes acteurs avec la forme de la gouvernance retenue ; celle encore de l'articulation entre le couple systèmes de flux-externalités et les architectures infrastructurelles nécessaires ; enfin celui des capacités financières face à de multiples sollicitations.

Ces trois signaux, ne font pas explicitement référence à l'approche systémique, passent directement de la théorie à sa mise œuvre, la mettent en pratique. Malgré une appréciation théorique positive de la vérification de l'applicabilité (annexes : A6.1 ; A6.2 ; A6.3 ; A6.4) de l'approche systémique, des notions de système, de complexe, à la production de PSN, l'opérationnalité et les résultats obtenus par les dynamiques de structuration de la Vallée basées sur la mobilisation et l'utilisation d'un langage commun, positionnent en retrait cette référence scientifique méthodologique s'effaçant devant la pratique.

Les mots traduisent ainsi une sorte de transcription des perceptions du réel, de l'importance des enjeux (figure 87). Le compliqué pour l'humain, la société, trouve un équivalent scientifique en complexité. La difficulté pour l'humain, la société, trouve une équivalence scientifique, dans les sciences de l'information, par contrainte appréciée non pas comme une coercition de limitation des possibilités d'action, mais de définition de la finitude (par exemple entre des variables de bornage) de l'expression numérique de l'action.

FIGURE 87-TABLEAU. RAPPROCHEMENT TERMINOLOGIQUE.

ELEMENTS DE LANGAGE D'APPREHENSION D'UN REEL POSITIONNE SUR UNE ECHELLE SUPERIEURE.			
CRITERE	VOCABLE COURANT	RAPPROCHEMENT	VOCABLE SCIENTIFIQUE
► APPROCHE	■Globale	■Espace de la Gouvernance pour rapprocher : ●Méthode, ●Formalisation pour engendrer des projets, ●Langage commun.	■Systémique
► QUALIFICATION DE LA (DES) PROBLEMATIQUE(S).	■Complicquée ●Principe simple de composition ●Nombreux éléments ●Plus ou moins en désordre		■Complexe.Complexité. ●Composition complexe ●Interactions multiples ●Incertitudes (aléas de l'environnement) ●Décideurs multiples
► RESOLUTION DE LA (DES) PROBLEMATIQUE(S).	●Découpage en sous problèmes élémentaires indépendants		●Raisonnement soumis à une dynamqie imprévisible au début
► APPREHENSION DE L'INTENSITE.	■Difficulté		■Contrainte (Sciences de l'information)
Jean-Yves Pérodou (précision : E. Sassi, 2019)			

Vocabulaire ne faisant pas apparaître de contradiction, d'opposition. L'approche systémique permettant d'appréhender les complexes interdépendances (opération et disponibilité des ressources de l'architecture des flux ; transport et expression temporelle des externalités ; multiplicité des nœuds logistiques [mitage] et efficacité de la concentration ; acceptabilité sociétale et emplois) s'exprimant au sein d'un ensemble de flux, d'identifier par exemple la globalité des spécifications que devront respecter les solutions envisagées.

L'intérêt de l'approche systémique pour les systèmes de flux de marchandises-produits est souligné par S. Thibault (2013) en référence à système, parce que « *tout système, évolution, organisation, activité, finalité et environnement sont interdépendants et constituent la base canonique de toute modélisation* » ; est explicitement posé par J-M. Offner (2013) en référence à flux, parce qu'ils « *supposent des tuyaux de toute sorte, dont les caractéristiques technico-économiques pèsent lourd en termes d'enjeux territoriaux et politiques.* » L'expression *Tuyaux de toute sorte* porte le lien entre la structuration de territoires (Science politique. Economie. Géographie), les architectures (spatiale, numérique) nécessaires au couple flux-externalités, tout en tenant compte des spécificités propres aux systèmes de flux des marchandises du système global de l'espace économique étendu considéré.

9.2.3-APPREHENDER LES FLUX DE MARCHANDISES A L'ECHELLE DE LA VALLEE, UN SYSTEME DE SYSTEMES.

Concernant les questions des flux de marchandises, l'expression d'une adéquation apparaît entre d'une part les caractéristiques théoriques de système et de son qualificatif de complexe (annexes A6.2) ; et d'autre part, la vocation même des activités en charge de la circulation des marchandises.

Cette adéquation est portée par les apports concrets, positifs, d'une relative stabilité des contraintes d'ordre structurel (émetteurs-récepteurs : identification, localisation ; connexions : caractéristiques) et fonctionnel (pilotage multicritères de flux). Eléments structurels d'identification du système global et de ses sous-systèmes constitutifs par lesquels (et pour lesquels) les flux s'expriment, entre lesquels la circulation des flux est possible. Adéquation appréciable dans une recherche de fluidité maximale tant pour l'objectif économique poursuivi par les acteurs que pour celui des autorités en charge de la résolution d'enjeux globaux à traitements domestiques (congestion ; réduction de nuisances). Ces deux objectifs, complémentaires, contribuant à la reconnaissance qualitative du système global, de celle de ses parties, ainsi qu'à leur attractivité. Adéquation encore, par la possibilité de prendre en compte le degré de spécificité de certains flux, en mouvements, en circulation entre et sur ces éléments structurels. Il est ainsi permis d'énoncer que plus le degré de spécificité d'un flux est élevé (par exemple : le degré de dangerosité), plus la probabilité de gestion de ce type de flux par un système dédié, à qualification complexe, est élevée.

L'appréciation de l'applicabilité et de l'utilité de cette approche pour les flux de marchandises-produits, est synthétisée dans les tableaux de l'annexe 6.2. Cette logique démonstrative est réalisée du point de vue de l'espace économique étendu PSN. Les formes concrètes de l'utilité, ou le concret de la recherche, sont des traductions personnelles orientées vers une organisation de l'espace à partir de l'appréciation des interdépendances associées aux spécificités des flux. Leurs modélisations-simulations permettraient d'identifier l'impact des besoins d'adaptation (investissements) et leurs temporalités, dans le périmètre de Paris-Seine-Normandie ainsi qu'avec ses connexions. En prolongeant ce concret de la recherche, les

résultats peuvent être utilisés sur une base rationalisée pour la production de spécifications (générales, détaillées), y compris pour l'identification d'outils numériques et de priorisation d'orientations différenciantes, selon les accords obtenus au sein de la gouvernance avec les représentants des acteurs économiques.

L'articulation de territoires d'une structure géographique, une architecture de systèmes de flux avec leurs constituants, accompagnée d'une relative « rigidité », appréciée positivement, se dessine. Leur articulation est le support à la résolution de la normale diversité des contraintes de la circulation. Sa souplesse, son adaptabilité pouvant s'apprécier en ses capacités à intégrer les flux les plus spécifiques. Par ailleurs, les concepts et applications de la théorie des systèmes se manifestent dans des réflexions et des applications concernant par exemple l'aménagement d'espaces dédiés (les parcs ou les villages logistiques) insérés dans le système global de la Vallée ; dans des systèmes de régulation des flux multiéchelles (optimisation organisationnel d'architecture, systèmes de régulation de la circulation) ; ainsi que par les outils d'aide à la décision (pour la conception de réseau).

Les flux de marchandises-produits, entendus comme des systèmes complexes, possèdent ainsi la capacité de renforcer la conception originelle (renforcer mondialement Paris par le développement de la Vallée) ; celle également de contribuer à l'émergence d'un modèle organisationnel (architectures spatiale et de flux) ; celle enfin de recouvrir un champ de différenciations (équilibrant enjeux globaux et développement territorial) permettant la reconnaissance mondiale de cette « production territoriale » par la reconnaissance de son organisation et de son fonctionnement par le traitement de l'ensemble des questions qui leurs sont attachées. La géographie politique et l'économie des flux sont enchevêtrées.

9.3-L'E.S.E. : PERSPECTIVE DIFFERENCIANTE POUR RENFORCER L'INSTRUCTION DU CORRIDOR DE L'AXE SEINE ET DE SES PROJETS, POUR ACCROITRE L'ATTRACTIVITE DU « TERRITOIRE ».

9.3.1-LE BESOIN D'UN INSTRUMENT DE METHODE ET LA REACTUALISATION DU CALCUL SOCIO-ECONOMIQUE : UNE CONVERGENCE TEMPORELLE FAVORABLE A LA RECONNAISSANCE/CONSTRUCTION DU CORRIDOR DE L'AXE SEINE.

La signification de « perspective » est posée comme l'« *Aspect que présentent, du lieu où on les regarde, divers objets* [vus de loin ou¹⁷⁴] *considérés comme un tout* » (Larousse 2016). Dans le prolongement des deux questions de recherche, la formation du Tout reposant sur l'articulation de « divers objets » renforce l'approche globale initiale et celle de l'approche systémique pour les flux de marchandises-produits. Cette signification accentue le besoin d'une méthode pour accompagner la formation d'un Tout complexe, positionné dans la composition (*pragmatique, ancrage et fabrique politique, ambition*) de S. Cordobes (2013), par la faisabilité socio-économique de ses projets constitutifs, interdépendants et/ou indépendants, de leur

¹⁷⁴ Entre crochets par nos soins.

nombre et diversité ; par les diverses appréciations (territoire, secteur d'activité) de leur priorisation ; contribuant tous à la construction de la Vallée pour produire Paris-Seine-Normandie et par là renforcer la place mondiale de Paris ville-monde.

Les incertitudes du contexte Géo [Politique. Economique] européen et mondial, la temporalité des urgences accroissent le flou de l'horizon (2030) dans une compréhension de borne, influencent les priorités concernant le développement de la Vallée et le positionnement de PSN dans les polarisations mondiales à l'œuvre. Cette période de transformations représente cependant, pour PSN, un temps favorable à la préparation de l'avenir notamment lors de manifestations d'une concentration temporelle de convergences. Ces éléments incitent à appréhender les *années 2020* comme favorables à la recherche de l'affirmation de la Vallée dans les cœurs économiques européens (annexes A3.2/2 et A3.2/3), à celle de la reconnaissance mondiale de sa présence dans la quarantaine/cinquantaine des grands ensembles cartographiés (J-P. Rodrigue, 2015, 2017).

Dix ans après la période maïeuticienne et le rapport 2012, regrettant l'absence de méthode pour concevoir un projet d'aménagement à cette échelle ainsi que le manque de temps pour approfondir les approximations économiques des investissements, la pertinence des orientations stratégiques premières est solidifiée par les réalisations et initiatives depuis 2013, et notamment par le colloque *Regards croisés* (DIDVS, 02/2019). Cette solidification s'apprécie également par la dynamisation (2014) de la méthode de l'Evaluation Socio-Economique (ESE, figure 88), dont les rappels (annexe A6.3/1) de l'origine et de ses évolutions (CGI, CGEDD, 2014, J-P. Ourliac), par ceux des intervenants, font ressortir des orientations en lien direct avec la construction de la Vallée notamment l'importance : des outils numériques (CGI, CGEDD, 2014 : J-P. Ourliac, E. Quinet, LUTI) ; de la prise en compte de l'environnement et des externalités (CGI, CGEDD : a)2014. E. Quinet, Auverlot D., Lamy G., Kalaydjian C. b)14/12/2016. R. Guesnerie) ; du rôle de facilitateur de la méthode pour l'obtention d'accords avec la société civile (CGI, CGEDD, 2014, M. Massoni) ; des utilisations européennes de la méthode (M. Massoni). Cette nécessité « De la méthode » est appréhendée comme une préparation pour des travaux et chantiers d'envergure sous de sévères contraintes *tout en continuant à préparer l'avenir*.

Le deuxième élément est celui, déjà souligné, de la rencontre de calendriers. D'une part celui de la préparation de la période de programmation pluriannuelle (CFP, 2021-2027) du budget de l'Union représentant une opportunité pour rechercher la reconnaissance du projet global de la Vallée et de ses projets constitutifs, idéalement comme un corridor européen de statut prioritaire avec un schéma de gouvernance dans la lignée de celui adopté (2010) par la Commission, notamment après l'accueil positif de la mission de préfiguration présentant la structuration institutionnelle de l'économie des flux de la Vallée. D'autre part celui de la préparation du CPIER n°2 *post-2020*.

Enfin, troisième élément, les émergences mondiales, d'une part de l'utilisation de systèmes numériques¹⁷⁵ pour gérer les flux à une échelle géographique supérieure à celle des mailles politico-administratives courantes ; et d'autre part, de l'importance de la prise en compte des externalités négatives associées aux mouvements.

Ces trois aspects de PSN *considéré comme un tout*, dont la formation est initialisée par les activités d'excellence de l'économie des flux, représentent l'espérance de la préparation de l'avenir malgré les incertitudes et la temporalité des urgences ; permettent de prolonger l'hypothèse de recherche par l'ambition du développement d'un « modèle » de structuration spatiale et territoriale à cette échelle.

« Modèle » n'est pas compris dans le sens d'un objet reproductible à l'identique mais comme la formalisation d'une méthode de structuration spatiale et territoriale permettant d'appréhender Paris-Seine-Normandie comme un acteur mondial de référence reconnu par la résolution des problématiques de flux se posant à cette échelle, comme un influenceur Géo [Politique. Economique]. *In fine*, par cette reconnaissance rayonner, accroître l'attractivité de cette configuration par des différenciations, positionnées dans des enjeux durables, dans l'organisation et la gestion des flux en composant un équilibre sur chacune des échelles (locale, nationale, européenne, mondiale) avec les forces géopolitiques, géoéconomiques.

Malgré la spécificité de la démarche, cette méthode de développement-aménagement d'une échelle inédite pourrait résonner (potentiels de déploiement, chapitre V) au sein des instances européennes et contribuer à la structuration de l'espace européen, chacun de ses territoires se pensant comme le centre. Cette problématique commune au sein de l'espace européen est abordée : par le développement des coopérations interterritoriales transfrontalières ; par l'architecture des réseaux de circulation (lignes européennes interconnectées de grande vitesse pour les personnes) ; par l'architecture (RTE-T) pour les flux des marchandises-produits de corridors (tout mode de transport) prioritairement orientés vers le mode ferroviaire (annexe A5) envisageant également l'utilisation du réseau de la grande vitesse¹⁷⁶ pour ce type de flux.

Du point de vue européen, l'intérêt d'une méthode articulant les principales caractéristiques des dynamiques de PSN (politique / gouvernance ; rassemblement / mobilisation ; société / géographie ; économie / infrastructure ; flux / environnement ; recherche / connaissance), est positionné dans l'instruction de projets de type PSN pour apprécier leur adéquation avec les objectifs de l'Union ainsi que leur éligibilité aux instruments de soutien.

¹⁷⁵ Pour les questions de transport et de logistique à l'échelle européenne, cf. : a) www.ertico.com ; b) le projet <https://fenix-network.eu> lancé à Bruxelles le 18/09/2019.

¹⁷⁶ Pour mémoire, cf. le projet Euro Cargo Rail Express, ou EURO CAREX, en sommeil suite au Brexit, le Royaume Uni s'étant retiré de l'association.

L'instrument de méthode de l'ESE (figure 88) temporellement positionné dans la dynamique des convergences conceptuelles et méthodologiques (figures 85 et 86) représente l'enchaînement des domaines scientifiques et applicatifs. Il apporte une traduction, rationalisée au développement-aménagement de la Vallée en intégrant les grands enjeux globaux, orientée vers l'éclairage de la décision du Politique, vers l'action. Cette méthode apprécie la temporalité (CGI, CGEDD, 2014. E. Quinet, Massoni M., Kalaydjian C., R. Guesnerie : *date optimale de mise en œuvre*) de la faisabilité de projets identifiés par l'approche globale (CGDVS, DIDVS). La diversité, la multiplicité des interdépendances des flux de marchandises-produits s'appréciant par l'approche systémique.

9.3.2-LA METHODE ESE, UNE COUVERTURE ADAPTEE : AUX EVOLUTIONS GEO [POLITIQUE. ECONOMIQUE] EUROPEENNES ET MONDIALES, A LA DIVERSITE DES SECTEURS DE LA VALLEE.

L'incertitude associée aux évolutions du contexte Géo [Politique. Economique], comparativement à la certitude de la croissance des « 30 glorieuses » (CGI, CGEDD, 2014, M. Massoni, « *contexte extrêmement incertain [...] une croissance qui n'est plus assurée* »), est à l'origine de l'intégration des critères de risque et d'incertitude dans l'ESE (figure 88).

FIGURE 88-ENCADRE. PRESENTATION GENERALE DE L'EVALUATION SOCIOECONOMIQUE OU ESE

► **L'ESE** **DESIGNE** une **méthodologie générale d'aide à la décision politique** concernant des programmes et projets d'investissements publics civils mobilisant des ressources et engagements significatifs, impliquant l'Etat et/ou ses opérateurs. ► Elle **A POUR OBJET** « **d'éclairer, et non de se substituer à la décision politique** » (L. Schweitzer, 16/09/2014), d'« **éclairer l'arbitrage entre les divers bénéficiaires [et] à [les] identifier, (le consommateur final ou les chargeurs,...)** » par [...] « **la mise en œuvre du calcul économique** » (R. Guesnerie, 16/09/2014). ► Elle **ARTICULE** le « **dimensionnement, les coûts, le calendrier, et surtout l'intérêt général du projet** ». (S. Gastaldo, 16/09/2014) ► **L'INTERET GENERAL** est apprécié par une évaluation **rapprochant les bénéfices, effets positifs, des coûts** [analyse coût/bénéfice] **supportés collectivement** en se positionnant « **du point de vue de la collectivité dans son ensemble (française, européenne, mondiale)** » (R. Guesnerie, D. Auverlot et al. 12/2017). ► Demandant une **PREPARATION** réalisée « **le plus en amont possible** » (R. Guesnerie, D. Auverlot et al. 12/2017) détaillant les « **objectifs poursuivis, ainsi que [du le] dimensionnement du projet et de ses effets** » (J-P. Ourliac, , 16/09/2014), l'évaluation : **articule des méthodes et des conventions de calcul** ; intègre des effets monétaires, non monétaires et non marchands traduits en valeur monétaire (euros) ; se différencie et **compose avec : l'évaluation financière** (*soutenabilité, l'un des maillons analytiques*) ; la **projection budgétaire** (*par l'intégration du temps long, de scénarios, des notions de risque et d'incertitude [taux d'actualisation, analyses de sensibilité]*) ; **l'évaluation environnementale** (*par la monétarisation des effets*) ; **l'évaluation préalable du mode de réalisation** (*point de vue du porteur de projet*) ; les **indicateurs de l'analyse multicritères** (*par les analyses détaillées des conséquences, incertitudes, évolutions*). (R. Guesnerie, D. Auverlot et al. 12/2017) ► Elle **PREND EN CONSIDERATION** les mouvements du Monde (**effets d'agglomération**, Colloque, 22/10/2015), la **localisation** de **l'habitat** et de **l'emploi**, la **culture** et les évolutions de la société concernant (Colloque, 16/12/2016) la valeur de la **vie humaine**, les enjeux globaux (la **biodiversité**, **l'effet de serre**, les **risques naturels**) ► L'application **OBLIGATOIRE** (Loi n°2012-1558. Décret n°2013-1211) de cette méthodologie générale, *ex ante* la décision de réaliser les investissements, repose sur un enchaînement structuré d'étapes systématiques (cadre macroéconomique, scénarios, etc. cf. annexe A6.3/5). Elle est complétée *ex post*, dans le secteur des transports, pour les investissements les plus importants, par leur évaluation.

Source. Rapports et documents : CGI, CGEDD, France Stratégie. Annexe A6.3

Le guide (12/2017) de l'ESE « *des investissements publics* » présentant « *les principes directeurs, les concepts et les méthodes opérationnelles* » applicables à « *un projet ou [...] à des programmes composés de plusieurs projets d'investissements* » fait apparaître quatre points de convergences (le temps ; le projet global et ses projets constitutifs ; l'approche Géo [Politique. Economique] ; la transversalité et les enjeux globaux) entre la méthode et les caractéristiques de la production de Paris-Seine-Normandie.

Tout d'abord celui du temps : « *Les principes exposés [...] ont vocation à être pérennes* ». Ce positionnement de l'ESE dans le temps long rencontre celui de la production de PSN mesurée (rapport 2012) en dizaines d'années, positionnée (schéma stratégique 2015) sur les années 2030.

Celui de l'applicabilité de ce « *cadre commun d'analyse* » à un ensemble de projets « *relativement homogènes et interdépendants* ». Le programme formé par la réunion des projets constitutifs de PSN, caractéristique de l'envergure du projet global, dont la cohérence est garantie par la Seine et l'économie des flux, dans un document unique permettrait de disposer d'un outil évolutif de communication facilitant les actions auprès des instances *ad hoc* de l'Union, de communiquer vers la population (culture de la Vallée), d'attirer l'attention des investisseurs. Découlant (première partie) de l'approche globale, de l'intensité des rassemblements-mobilisations et expressions des forces prenantes, Paris-Seine-Normandie est concrètement articulé comme un ensemble de projets, de différents secteurs d'activité, ne formant pas encore un programme, pour lesquels l'évaluation socioéconomique et ses déclinaisons sectorielles présentent un cadre méthodologique, un langage commun pour solidifier par les projets la construction de l'ensemble.

Celui de l'approche Géo [Politique. Economique] à l'origine du développement de la Vallée pour soutenir la place mondiale de Paris, des dynamiques de PSN est la première étape de l'ESE « *Dans un premier temps, il faut analyser les stratégies nationale et territoriale, européenne et internationale, dans lesquelles le projet s'insère, etc.* » (2017, Guide.) Ce conseil de méthode reprend les orientations présentées : dès 09/2014 pour « *toutes ces grandes opérations* » de trouver « *l'articulation des [avec les] directives communautaires* » ; dans le rapport de 12/2016 envisageant « *l'organisation de débats plus systématiques avec les institutions européennes (BEI, Commission, ...)* » Le guide (12/2017) rappelle de son côté que l'ESE : se place du point de vue de la collectivité (« *dans son ensemble "française, européenne ou mondiale"* ») qui instruit, apprécie ; se positionne sur l'échelle géostratégique « *national et territorial, européen et international* » du projet ; prend en considération l'ensemble des acteurs de la puissance publique (à différentes échelles) et de la société civile avec des considérations techniques envisageant les « *coûts ou des bénéfices en dehors de France* ». La réalisation en amont de l'ESE de cette somme de travaux préparatoires, devant « *être régulièrement mis[es] à jour* », révélateurs d'une maturité avancée des projets, compte tenu de l'ensemble des travaux

réalisés depuis 10 ans, incite à envisager une mise à jour générale notamment dans le contexte des convergences d'agendas (CPIER n°2 *post-2020* ; CPF 2021/2027.)

La transversalité de la méthode s'apprécie par son ouverture à une très grande variété de secteurs « *et de situations [...] infrastructure nouvelle, [...] nouveaux services, [...] nouvelle technologie, modification, optimisation ou modernisation d'une infrastructure existante, etc.)* ». Cette transversalité répondant à la diversité des orientations stratégiques du rapport 2012, des *actions de terrain* proposées par les réseaux consulaires, de celles des communautés portuaires et de la DIDVS (CPIER 2015-2020, 04/2019). Cette transversalité applicative s'exprime concrètement par un ensemble de compléments (17), intégrant les enjeux globaux (« *par exemple : la réduction des émissions de gaz à effet de serre, la réduction de la congestion routière, l'amélioration de la santé, etc.* ») et les préoccupations récentes (« *va au-delà des seuls gains financiers et comprend des effets non monétaires* »), se posant à l'ensemble des espaces et territoires, pouvant impacter leur attractivité. La prise en compte du « *Bien-être de la collectivité* » par l'ESE, est appréciée comme un élément constitutif de la différenciation recherchée pour Paris-Seine-Normandie, du rayonnement, de l'influence associés.

9.3.3-ILLUSTRATIONS D'UNE « QUALIFICATION ESE » DIFFERENCIANTE POUR L'ECONOMIE DES FLUX DE LA VALLEE.

L'expression « qualification ESE » accordée à des investissements publics ou à des investissements dans lesquels la part publique est significative relève de l'articulation : de la recherche de sécurité des financeurs institutionnels publics et privés, notamment en des temps incertains, pour tout projet d'envergure ; de la crédibilité pour celui bénéficiant de cette qualification ; enfin de la crédibilité de l'autorité délivrant cette qualification reposant sur une méthode dont elle est à l'origine, correspondant à des « *pratiques françaises qui reposent sur une tradition ancienne [J. Dupuis, 1844] dans certaines administrations* » (12/2016), mondialement reconnue et utilisée (annexe A6.3/1).

Quand bien même la méthode ESE ne précise pas explicitement son adaptation au développement et à l'aménagement d'un « territoire » de l'envergure de PSN : les éléments de contexte appréciés comme favorables (temps de la méthode ; calendriers ; systèmes numériques et enjeux globaux) ; les points de convergence relevés entre les caractéristiques de l'ESE (pérennité, *projets relativement homogènes et interdépendants*) et le projet de développement de la VDS (horizon, projet global, projets constitutifs) ; les orientations de l'Union (RTE-T ; soutien aux projets significatifs : E. Evrard, 2017) attribuent à la Vallée un rôle de laboratoire pour le développement d'actions à cette échelle, notamment lors de la construction.

Ce rôle attribué à la VDS différencie les projets d'aménagement-développement relevant de l'échelle Vallée, des expérimentations sectorielles, territoriales, ne portant pas la construction de l'ensemble. Cette logique est consolidée par le rapprochement (annexe A6.3/3) des caractéristiques générales de l'ESE de celles du rapport 2012 du CGDVS (*priorités*

stratégiques du rôle de *laboratoire* : troisième et quatrième axe) et du CPIER (04/2019 : *laboratoire de l'aménagement des territoires*) de la DIDVS. Les travaux de la redynamisation (2014/2017) de l'Évaluation SocioEconometrique mettent en avant un besoin de diffusion de la méthode et de rapprochement avec les pratiques européennes, PSN peut être appréhendé comme un terrain de convergence entre l'identification d'une faiblesse (absence de la disponibilité d'une méthode), la réactivation de pratiques d'une ancienne tradition nationale (*évaluation socio-économique*), et, le rôle, les attendus, les pratiques de l'Union pour des projets d'envergure solidifiant sa construction.

Dans la généralisation mondiale d'un mimétisme comportemental d'attractivité, l'appréhension de PSN comme un laboratoire : est appréhendable comme une étape de son existence-reconnaissance ; comme un cadre institutionnel facilitateur des coopérations interterritoriales ; relève d'une forme appliquée de l'économie de la connaissance ; porte une part significative du rayonnement, de l'attractivité de PSN. La richesse des matières premières disponibles depuis dix ans ; la présence des connaissances, expertises, méthodes spécifiques, au sein de la Vallée ; les analyses académiques et les expressions des acteurs politiques, économiques et des experts (Les actes, 02/2019) ; orientent la production du laboratoire vers les questions de flux (transport-logistique, architecture de flux, outil numérique) tenant une place première compte-tenu de leur contribution à la solidité économique et sociale de l'ensemble, de la hauteur des ressources financières à mobiliser, de la prégnance des enjeux globaux associés aux flux de marchandises-produits.

Le rapport de 12/2016 assigne à l'ESE un objectif d'appropriation (« *vulgarisation et de diffusion de la culture du calcul socioéconomique* »), d'enrichissements et d'améliorations, notamment par la « *réalisation d'études spécifiques* ». L'envergure de Paris-Seine-Normandie, appréhendé comme un laboratoire, permettrait la réalisation de ces objectifs tout en facilitant ceux d'une recherche de débats, de rencontres, « *avec les institutions européennes* », d'expérimenter l'ESE, à l'échelle de PSN et de ses projets et ses sous-projets significatifs.

Tois exemples, à capacité différenciante, illustrent des orientations de production du laboratoire PSN.

- Accompagner le rapprochement entre le SDRIF de l'Île-de-France et le SRADDET de la Normandie, en vue d'établir un schéma commun de structuration spatiale et territoriale du corridor de fret CAS pour les flux de marchandises-produits (scénarios d'architecture spatiale ; déclinaisons sectorielles en architecture de flux [localisation des ZAL]). Ce thème commun aux **EEE**, représente pour PSN, un angle de valorisation de sa configuration et de ses expertises.
- Participer avec les experts scientifiques, techniques, le pôle de compétitivité Nov@log et les spécialistes opérationnels des flux (Haropa, chargeurs, LSN) à la construction de la notoriété numérique du CAS par l'utilisation d'outils centrés sur les questions de flux à cette échelle.

D'une part ceux de modélisation-simulation de flux (A. Banos, 2013, 2016) « *maintenant utilisés comme des outils d'aide à la représentation, à la réflexion, à la décision et à la concertation* » permettant de mieux les appréhender par une « *expérience de second ordre* » (R. Duboz, J-P. Müller, 2013) fournissant une aide sur les arbitrages d'architecture ou de mieux appréhender les externalités négatives par type de flux (section 9.1.2., T. Démare, 2019a, 2019b) afin de préparer (mesure, suivi) les acteurs et les territoires à la généralisation de leur monétisation, de positionner PSN sur une trajectoire qualitative appelée à prendre de plus en plus d'importance auprès des investisseurs endogènes et exogènes. D'autre part les outils numériques spécialisés dans le pilotage des flux (Tour, figure 84 ci-avant) à cette échelle, permettant d'apprécier leurs apports et la faisabilité d'une utilisation pour les parties prenantes de la Vallée. Ce thème récent (2017 : Panama ; *European Gateway Services*) demande une attention particulière compte tenu de la rapidité des évolutions numériques, de la prégnance croissante des questions opérationnelles liées aux transitions.

- Contribuer à l'amélioration des connaissances sur les flux inverses afin d'améliorer, dans les transitions en cours, le positionnement de PSN compris comme un « territoire » d'économie circulaire. Ce thème est étroitement lié avec les typologies des flux de la Vallée, avec leurs traitements industriels, apporte selon les priorités (exemple : les plastiques, La Tribune, 16/01/2019) sa contribution au développement des territoires.

Avec pour toile de fond les calendriers de l'Union (CFP 2021-2027), de la DIDVS (CPIER *post-2020*), de la mission de préfiguration (2021), l'approche de recherche de différenciations par les flux présente une utilité¹⁷⁷ pour la reconnaissance européenne recherchée, et ce, d'autant plus qu'elle correspond au premier moment de l'ESE. Ces illustrations, signifiant déterritorialisées en ce sens qu'elles se posent à tous et sont à résoudre par chacun, représentent des orientations de différenciations constitutives d'attractions, sont en lien direct avec les objectifs d'innovation, industriels, concernant les enjeux globaux, de l'Union, permettent d'envisager des coopérations avec d'autres pays européens afin de faciliter la recherche de financements.

La croissance des échelles de l'espace habité consécutive aux polarisations (urbanisation, spatialisation) accentue la place des flux de marchandises-produits dans les configurations qui en sont issues. La régionalisation des échanges, l'ensemble des enjeux globaux associés aux flux, la généralisation d'un mimétisme d'attractivité, amplifient leur rôle différenciateur. Il renforce et dépasse leur rôle premier de contributeur économique sectoriel. La différenciation par les flux est alors appréhendable comme une orientation stratégique

¹⁷⁷ Celle de l'amélioration de la recevabilité du projet global et de ses projets constitutifs ainsi que de leurs instructions par les instances ad hoc de l'Union au vu de leurs pratiques. Exemple : « *il convient de souligner que le calcul économique est un véritable métier pour la Banque Européenne d'Investissement.* » (Menard L. : CGI, CGEDD, France Stratégie, 14/12/2016).

d'attractivité (N. Raimbault, 2014) notamment pour les économies caractérisées par l'importance de leur secteur quaternaire selon la description de J-P. Rodrigue (4^e Ed. 2017). Cette place centrale de l'économie des flux, de la logistique et des transports, dans les formes de structuration spatiale d'échelle supérieure comme celle de PSN, sollicitant des « *ressources publiques précieuses* » (R. Guesnerie : CGI, CGEDD, France Stratégie, 12/2017) significatives, nationales et européennes, dans un contexte « *de très grande rareté de la ressource budgétaire [...] qui est durable* » (J. Pisani-Ferry : CGI, CGEDD, France Stratégie, 16/09/2014), demande d'accroître les conditions d'éligibilité et d'instructions des dossiers d'investissements par la crédibilité de l'ESE, méthode largement pratiquée par les instances de l'Union. Le lien exprimé par J. Gottmann entre Politique et géographie est renforcé.

L'un des apports concrets de l'approche développée est d'accroître la visibilité européenne des projets constitutifs de Paris-Seine-Normandie. Et par là de faciliter l'instruction de ceux bénéficiant du « label » *évaluation socio-économique* et par exemple d'une présence sur le portail européen des projets d'investissements (www.ec.europa.eu/eipp) présentant les principales caractéristiques de projets en attente de financement, inscrits dans le cadre du Plan Juncker. Cette initiative est appréciée comme allant dans le sens de : « *nombreuses recommandations provenant d'instances internationales et nationales (G20, MEDEF, Paris Europlace ...) ont mis l'accent sur la nécessité de disposer d'un minimum de visibilité sur les réserves ("pipe-lines") de projets, bien préparés en amont, de façon à renforcer leur attractivité auprès d'investisseurs* » (J-L Marchand, Président de la Fédération de l'Industrie Européenne de la Construction. Confrontations Europe, 2017, N°116.)

CONCLUSION. LES INGREDIENTS DIFFERENCIANTS DU CORRIDOR DE L'AXE SEINE : LE NUMERIQUE, LES INFORMATIONS ENVIRONNEMENTALES DES FLUX, LA « LABELLISATION ESE » DU PROJET GLOBAL.

Le chapitre IX a montré par la littérature, par les pratiques, la disponibilité d'outils numériques/informatiques et méthodologiques, utilisés et utilisables tant dans les domaines de la production de PSN, de la structuration du CAS (SIG-LUTI, modélisation-simulation) pouvant bénéficier des habitudes de coopération interterritoriale et des expertises disponibles dans la Vallée, que de son fonctionnement (Tour).

Les outils numériques des familles modélisation/simulation, Tour, présentent un potentiel opérationnel différenciant compte tenu du nombre limité à ce jour d'opérateur utilisant ce type d'outil pour appréhender, gérer les mouvements des flux au sein d'un espace géographique infrastructurel d'envergure.

La valeur différenciante pour l'**EEE** PSN politiquement structuré (coopérations : 2010, agences d'urbanisme ; 2012, Haropa ; 2013, association Paris Seine Normandie® ; 2017, pacte

interrégionale entre les régions ÎdF et la Normandie ; 2019, accord de poursuite du projet de l'ensemble des parties prenantes du Havre à Paris [entretien]) comme Paris-Seine-Normandie, les territoires et les acteurs, du Corridor de l'Axe Seine, de l'utilisation d'outils de ce type s'accroît avec le transport d'informations opérationnelles (charge, congestion) et environnementales (territoire : durable, soutenable ; préparation à la monétisation des externalités. Santé publique) attachées à chaque mouvement.

Le raisonnement développé dans le chapitre IX montre que, complémentairement à la présence de Paris-Seine-Normandie dans les encyclopédies numériques pour affirmer son existence-reconnaissance (visibilité), l'utilisation de l'informatique (géomatique, logiciels à vocation opérationnelle) et des télécommunications contribue tant à la structuration de la Vallée qu'au fonctionnement de ses flux appréhendés dans leur positionnement par rapport aux enjeux globaux.

L'approche développée (structuration, architectures, références industrielles, environnement, système) pourrait conduire à l'appréhension de la structuration géographique d'une économie comme un système déterminé ou à fort déterminisme. Cette appréciation est contrebalancée, réduite par la dynamique même de la vie. Les outils numériques et les organisations qu'ils présupposent trouvent et servent des équilibres ponctuels, sans cesse remis en cause sous la double influence cumulative de la créativité des acteurs et de l'augmentation de leur nombre. La stabilité socio-économique est ponctuelle, est associée à son contexte temporel, est porteuse d'un équilibre à degré d'instabilité acceptable. Ces deux caractéristiques (positionnement temporel, instabilité acceptable) portent celle d'une acception dynamique de la notion d'équilibre, de la limitation de la crainte de voir émerger un système déterministe pour les organisations humaines et sociales.

Le raisonnement a également montré, à partir de la littérature, à partir de faits, l'applicabilité théorique de l'approche systémique tout en appréciant (première partie) l'approche globale de meilleure pertinence politique et socioéconomique particulièrement en phase de conception devant rassembler de multiples acteurs. Les apports de la systémique pour les flux de marchandises-produits étant localisés dans les traductions des mouvements par les orientations de la modélisation/simulation (Moriconi-Ebrard F. et Thibault S., 2013 ; Banos A., 2016) et ou de définition d'outils d'aide à la décision (E. Sassi, 2019).

Enfin, le raisonnement élargit la réflexion en proposant la perspective différenciante de l'Evaluation SocioEconometrique compte tenu de la convergence temporelle entre le diagnostic de l'absence de méthode (CGDVS, rapport, 02/2012) et l'initiation des premières conférences (09/2014), précédées en 2013 de travaux préparatoires, accompagnées d'un souhait de diffusion élargie de cette méthodologie générale d'aide à la décision politique (figure 88). La méthodologie générale et ses éléments (l'ensemble des méthodes économétriques et conventions de calcul), articulés dans un enchaînement structuré d'étapes systématiques

(annexe A6.3/5) est appréciée comme « opérante » par P. Parise (CGI, CGEDD, 2014), ainsi que par « *Les parlementaires qui ont participé aux travaux de cette commission [Mobilité 21] ont été positivement impressionnés par ses apports. Ils ont été rassurés de disposer d'un outil leur permettant d'objectiver les choix difficiles qu'ils ont eu à faire* ». Cette méthodologie, hors référence à la systémique ou à cette approche comme source d'inspiration, converge avec l'approche systémique (annexe A6.3/4, approche empirique de relevés d'occurrences de mots clés) sur les enjeux globaux de par l'étendue des effets (interactions des investissements sur les écosystèmes naturels) et des risques (période de transitions, incertitudes [géopolitiques dans la définition du projet ; économiques dans les évolutions du modèle actuel], temps long des investissements) pris en considération. La présentation du projet global de développement de la Vallée de la Seine selon les principes et règles de l'évaluation socioéconomique améliore/favorise auprès des instances *ad hoc* de la Commission la recevabilité de son instruction (celle de ses projets constitutifs) de par la généralisation (Menard L., Cgi, CGEDD, 14/12/2016 : « *le calcul économique est un véritable métier pour la BEI* ») de cette méthodologie notamment en Europe. La notoriété dont bénéficierait alors le projet de construction du Corridor de l'Axe Seine par sa « labellisation ESE » est appréciée comme favorable à son attractivité vis-à-vis d'investisseurs endo-exogènes.

CONCLUSION DE LA TROISIEME PARTIE.

Cette partie (figure 89, résultats) basée sur l'organisation de l'espace (structuration/architecture spatiale ; articulation de coopérations avancées¹⁷⁸ pour les flux) et les conditions d'exercice du mouvement (architectures de flux : réseau, nœud, infrastructure, logistique) tout en tenant compte des enjeux globaux, fait dépendre la contribution des flux de la structuration de leurs mouvements (massification, fluidité du report modal) et d'utilisations d'avancées numériques.

Le nombre d'exemples, à différentes échelles, illustre l'intensité des préoccupations de la prise en considération des externalités associés aux flux, la diversité des priorités (externalités [AIVP : 03/2019, 04/04/2018] ; structuration de l'arrière pays d'Anvers et de Rotterdam ; pilotage des flux à l'échelle du nord-ouest de l'Europe ; RTE-T ; Centre des Opérations de Rio De Janeiro ; etc.) L'échelle de PSN modifie l'appréhension classique de l'attraction orientée vers l'attirance « *en un lieu [d]es hommes, [d]es activités, [d]es flux.* » (J-J. Bavoux, L. Chapelon, 2014). L'obtention par les flux d'un écart différenciateur par une composition (architectures, externalités), à l'échelle d'une configuration formée d'un assemblage de systèmes, favorise le développement des aptitudes de PSN à « *capter les flux* », valorise le « *poids* » (*population, richesse, équipements, commerces, services*) de l'*EEE_{PSN}*, de PSN.

La partie III à partir de la littérature académique ; d'observations de media spécialisés suivant les évolutions du monde, les réponses et difficultés de mise en œuvre ; à partir également de l'éclairage par des faits, construits ; a permis de mettre en évidence la prégnance des enjeux globaux chez les dirigeants politiques et économiques ainsi que leur rôle apprécié récemment comme un facteur « *d'attractivité indubitable* ».

Ces évolutions significatives du contexte mondial ainsi que leurs conséquences sur l'organisation des modalités des flux de marchandises-produits renforcent l'articulation du triptyque « "territoire"/structuration/architectures » pour trouver l'équilibre entre leur nécessité et la diminution des externalités qui les accompagnent. Cet équilibre à l'échelle Paris-Seine-Normandie apprécié comme différenciant, conduit le raisonnement vers un schéma interrégional de structuration spatiale.

La tension entre la croissance des flux et les enjeux globaux incite à renforcer la recherche d'une structuration différenciatrice. Cette croissance retrouve selon S. Jean (2018) : « *la similarité des taux de croissance du commerce international et du PIB est avant tout un retour à la normale après une période d'expansion, qui a vu les exportations mondiales de*

¹⁷⁸ A ce jour réalisées par les agences d'urbanisme, Haropa, des initiatives politiques et économiques (première partie, section 3.4)

marchandises passer d'environ 18% du PIB mondial en 1993 à 30% en 2008. » Les interdépendances, la démographie, l'économie circulaire, représentent autant de facteurs de développement des flux. Les externalités associées à leurs mouvements se réduisent par les innovations, à un rythme cependant en décalage par rapport à l'enjeu.

Cette approche attribuant à la structuration des conditions physiques des flux, un effet positif, complémentairement aux orientations vers l'innovation, au regard de l'empreinte carbone/GES/artificialisation des sols oriente la structuration de la Vallée vers la notion de corridor mondialement acceptée comme façonnant le développement économique (J-P. Rodrigue, 2017).

La reconnaissance nationale, européenne, de la Vallée comme un corridor (CAS) est appréciée comme contributrice d'une existence-reconnaissance ; lui permet d'être appréhendée/positionnée parmi les grands corridors européens et mondiaux et peut en cela être compris comme un élément de différenciation comparativement à sa position actuelle.

Pour soutenir l'organisation de l'espace dans ces enjeux, tant sur le plan de l'aide à la structuration, à l'accompagnement, que sur celui de l'organisation opérationnelle des flux, cette partie a présenté les possibilités et la disponibilité, d'outils informatiques/numériques, mis en œuvre récemment à cette échelle, sécurisant par là même le raisonnement.

Ce mouvement récent de l'organisation de l'espace public des flux à grande échelle, supportée/accompagnée par des outils numériques pouvant véhiculer l'information environnementale attachée aux flux, identifie pour la Vallée un espace de différenciation articulée sur trois caractéristiques du XXI^e siècle : espace infrastructurel / enjeux globaux / culture numérique.

L'approche globale lors de la conception (2012) de Paris-Seine-Normandie a souligné la difficulté de l'entreprise consécutive à l'absence de méthode pour un projet de cette envergure. Les approches de la géomatique pour accompagner la structuration du corridor, celle de la systémique pour identifier/approfondir les outils informatiques de pilotage des flux dans les enjeux globaux, à cette échelle, compte tenu des expertises et savoir-faire disponibles du Havre à Paris, apportent des éléments de réponse opérationnels au diagnostic premier.

La réactualisation (2014/2017) de l'Evaluation Socio-Economique, l'étendue de sa couverture méthodologique articulant les éléments contextuels européens et mondiaux, les enjeux globaux, les caractéristiques du projet global dans ses différents compartiments sectoriels, offrent une perspective méthodologique d'équilibre entre le diagnostic premier, les expressions de différentes contraintes, et la préparation de l'avenir. Le Monde ne s'arrête pas.

La composition de champs de différenciations par les flux et les enjeux de leurs externalités, par une structuration spatiale (corridor, architecture de flux, infrastructure

logistique), par le numérique ; appréhendée comme constitutive des dynamiques de l'attractivité concluent la partie III synthétisée par la figure 89.

La perception du Tout constitué par la Vallée, éclairée par les mouvements mondiaux et européens permet d'apprécier les pertinences de PSN appréhendées sous les angles Géo [Politique. Economique]. Elle propose des perspectives rationalisées pour aider à l'existence-reconnaissance de l'**EEE_{PSN}**, bénéficiant d'un contexte favorable et de l'opportunité de la rencontre d'agendas (préparations : du CPIER post-2020 ; du CFP européen 2021/2027), dans les instabilités d'un temps sous de sévères contraintes, pour accroître la capacité d'attraction du « territoire ».

FIGURE 89-TABLEAU. SYNTHESE (3/3) DU RAISONNEMENT DEMONSTRATIF (MOTS CLES).

HYPOTHESE : la **généralisation mondiale** des **EEE**, l'intensité des **enjeux globaux**, l'économie des **flux**, les **influences** de l'**organisation spatiale** confèrent à **PSN** un rôle stratégique d'**influences mondiales de la France**.

PARTIES		METHODE	RESULTATS
QUESTION DE RECHERCHE ► Champs de différenciations des flux pour accroître l'attractivité de PSN ?			
3	► CONSTRUIRE LE DESSEIN GEO [POL. ECO.] MONDIAL DE PARIS-SEINE-NORMANDIE PAR L'ECONOMIE DES FLUX DE MARCHANDISES-PRODUITS	• EXPLORATIONS ACADEMIQUES • Flux, corridor, systémique, ESE,... • Logistique (ZAL/EPL : infrastructure ; secteur d'activité) • CHAMPS DE DIFFERENCIATIONS PAR LES FLUX • Limites, choix de thèse : globaux/externat.; architectures; numérique) • ILLUSTRATIONS • Faits ; pratiques ; éclairages flux VDS	• ENJEUX DES EXTERNALITES • Prégnance mondiale (environnement, climat, écologique) • LE CORRIDOR AXE SEINE (CAS) : ESPACE INFRASTRUCTUREL • Composer : les faits Flux/Externalités ⇔ Structuration /Architectures) • Le CAS : Infrastructure positionnée dans l'architecture européenne des flux • SYSTEME-ORGANISATION-OUTIL-NUMERIQUE • Disponibilité, utilisations à grande échelle • CONSTRUCTION PSN : LE TEMPS DE LA METHODE • Globale [conception] ; Applicabilité de la Systémique [Flux] ; ESE [EU]

Jean-Yves Péroudou

CONCLUSION GENERALE.

RAPPEL DE LA DEMARCHE.

L'intensité des mouvements du Monde (urbanisation, spatialisation) est à l'origine de l'hypothèse : *la généralisation des polarisations à l'échelle mondiale génère de grands ensembles économiques, conduit à voir en Paris-Seine-Normandie une forme nationale, à accroître son attractivité par un modèle organisationnel et le traitement d'enjeux globaux portés par les flux de marchandises-produits* ; ainsi que de celle des deux principales questions de recherche.

Pour y répondre, la démarche articule : l'historique des plans de développement de la Vallée, ses descriptifs actuels (annexe A1), avec les enseignements de l'exploration mondiale des grands ensembles économiques et de vie (annexes : A2, A3, A4) ; avec les apports de la recherche académique concernant la construction d'un « territoire » et ceux ayant trait à l'économie terrestre des flux notamment dans leur dimension organisationnelle (corridor, logistique). Cette articulation est accompagnée de dix entretiens (géographie, politique, économique : annexe A9) et d'illustrations, de choix de thèse (différenciations).

Les deux premières parties forment la réponse à la première question de recherche : *en quoi les dynamiques de Paris-Seine-Normandie comme territoire économique sont-elles en adéquation avec les mouvements observables de structuration d'espaces économiques étendus ?* La première partie met l'accent sur les dynamiques de 2009/2012 à 2019 appréhendées selon deux angles. Celui spécifique aux acteurs de cette production permettant d'appréhender la Vallée comme un *nouveau grand territoire*, ou un *nouveau territoire économique*. Celui de la production générée par ces dynamiques positionnant la Vallée comme un **EEE**. La seconde partie, poursuivant ces deux angles d'analyse, s'attache à montrer que cette production est caractérisée par la dimension Géo [Politique. Economique] des espaces économiques étendus mondiaux dans lesquels elle s'inscrit. Les mouvements du Monde à l'origine de la résurgence du dessein politique de la Vallée, dénominateur de ces deux parties, élargissent son échelle de celle nationale vers celle européenne, mondiale. Cet élargissement enrichit les dynamiques initiales de la géographie politique et économique, de celles au XXI^e s. de la géopolitique et géoéconomique inhérentes à l'échelle des **EEE**.

La troisième partie, étroitement associée aux deux premières, constitue la réponse à la deuxième interrogation : *quels champs de différenciations permettraient aux flux de marchandises, dans la diversité de leurs expressions, de contribuer à accroître le potentiel d'attractivité de Paris-Seine-Normandie ?* Cette partie de même échelle que les deux premières, positionne un accent sur la permanence du développement (CGDV, DIDV) dans la résurgence

du dessein de la Vallée, notamment par celle de l'économie des flux. Cette partie comprend les flux de marchandises-produits comme l'orientation structurante de la fabrication de PSN compte tenu de leurs caractéristiques intrinsèques : transversalité (tous les secteurs) ; nécessaires à la vie (externalités, enjeux globaux) ; TIC (larges utilisations) ; participent du développement économique durable territorial ; traduisent des interdépendances (commerce) constitutives de la stabilité politique mondiale.

SYNTHESE DES RESULTATS.

Les résultats sont présentés, selon leur force probante, en accordant un poids supérieur à ceux s'appuyant : sur des analyses et représentations cartographiées d'organisation spatiale et territoriale, mettant en évidence le mouvement vers des **EEE**, permettant d'observer la modalité de la coopération interterritoriale pour leur construction ; sur des expressions de permanence d'intention politique (USA, Europe) ; sur la généralisation des usages et utilisations d'outils numériques pour affirmer leur existence, pour gérer à différentes échelles les activités de l'économie des flux, appréciées dans leurs contributions aux enjeux globaux (externalités opérationnelle, santé publique ; climatique écologique, environnementale). Ces résultats sont regroupés en deux grandes familles.

Celle d'une part relevant de la géographie politique/géopolitique et de la géographie économique/géoéconomique des échelles nationale, européenne, mondiale. Le critère clé d'une structuration spatiale et temporelle de l'envergure de PSN est celui de l'impulsion politique, de la constance et de la continuité de son support. Il permet dans la fabrication de PSN l'intervention d'acteurs politiques, économiques et de la société, sur les échelles de ses éléments constitutifs (villes/métropoles, départements, régions, filières). Trois résultats sont mis en avant : l'intention politique du Havre à Paris traversant les mandats présidentiels ; la configuration spatiale et l'approximation du poids macro-éco de PSN positionnant l'ensemble formé dans l'échelle des **EEE** européens ; le troisième concerne des indices favorables au portage du projet global auprès des instances de l'Union.

La seconde famille de résultats regroupe ceux concernant la fabrication de Paris-Seine-Normandie. Tout d'abord celui des pertinences des processus de conception (2009/2012 ; 2013/2015) et de la permanence, à fin 2019, des dynamiques multipartites. Le second est l'adoption du principe des coopérations interterritoriales illustré par des projets facilitateurs de l'appropriation du projet global. Le suivant est l'orientation sectorielle de l'économie des flux, de la logistique, appréciée comme structurante pour construire PSN compte tenu de ses significatives contributions socioéconomiques au niveau national ainsi qu'à celui du renforcement de la solidité recherchée pour la ville-monde/région-capitale par l'intégration dans la fabrication de PSN des enjeux globaux associés aux flux de marchandises-produits. Enfin

l'opportunité, à fin 2019, d'une concordance entre la continuité politique, la permanence des dynamiques des acteurs ; et les calendriers de définition des cadres financiers de l'action.

L'INTENTION POLITIQUE DU HAVRE A PARIS, OU PARIS-SEINE-NORMANDIE, TRAVERSE LES MANDATS PRESIDENTIELS.

La continuité politique, dépassant les sensibilités des grands élus (annexe A1.3/4), s'appréhende comme un partage du diagnostic premier (rapports et documents. Président de la République, 29/05/2009) du risque (CGVDS, rapport 2012 : « *deux périls de moins en moins hypothétiques : l'étouffement et un avenir de ville musée* ») que semble confirmer les derniers classements (GaWC 2018, Mori Foundation 2019). Elle s'appréhende également comme une validation de la structuration de la Vallée pour faire face à l'éventualité du risque de la diminution des influences de la ville-monde. Elle exprime enfin une convergence d'appréciation entre l'horizon inhérent au projet global et la nécessité de la permanence d'un support politique de plus haut niveau.

Cette continuité, analysée comme un résultat, s'apprécie matériellement : par le dispositif de gouvernance affecté à la haute administration (DIDVS) permettant une permanence d'actions préparatoires et constitutives de l'Acte II du Grand Paris (CGDVS, 2012) ; par les *Regards Croisés* (DIDVS, Les actes, 02/2019) ; ainsi que par le contexte *très favorable* (entretien) émanant de l'accord de l'ensemble des acteurs territoriaux, politique, économique ; enfin, par l'annonce d'un CPIER n°2 *post* 2020.

Cette continuité (Politique) et permanence (Gouvernance), confrontés au temps long, permettent : de faire face aux multiples transitions s'exprimant dans le même espace-temps ; de trouver les arbitrages consécutifs aux pressions d'accès à la ressource financière émanant d'autres espaces et territoires ; d'adapter (ralentissement, accélération) le rythme de la construction de PSN devant les temporalités des urgences (socio-économique) et incertitudes Géo [Politique. Economique] des événements internationaux.

Ces deux ingrédients (continuité, gouvernance) sont présentés comme des résultats clés de la structuration de la Vallée dans la mesure où quelque soit la hauteur des difficultés à surmonter dans la fabrication de PSN, les dynamiques spatiales et territoriales de formation des **EEE** ne s'amointrissent pas, *Le Monde n'attend pas* (Les actes, 02/2019).

Du point de vue de la recherche en géographie politique, notamment sur l'échelle européenne, un suivi régulier des évolutions de structuration vers des **EEE**, des orientations prises et rythme de construction adopté, permettrait d'apprécier¹⁷⁹ les évolutions de la hauteur du *risque*, des *périls*, à l'origine de la résurgence du dessein de la Vallée.

¹⁷⁹ Complémentairement aux différents classements périodiques centrés sur les Etats ou les villes (mondiales, Monde, Globale).

PARIS-SEINE-NORMANDIE POSITIONNE LA VILLE-MONDE/REGION-CAPITALE DANS L'ECHELLE GEO [POLITIQUE. ECONOMIQUE] DES ESPACES ECONOMIQUES EUROPEENS ET MONDIAUX.

Urbanisation et spatialisation intensifient au XXI^e siècle leur dynamique respective. L'extension de l'échelle du développement s'accompagne de connexions et d'interconnexions (corridors urbains, de fret) renforçant les centralités et hypercentralités de poids mondial, Monde, global. Récemment, une échelle infra étatique, supérieure aux organisations, politique et administrative, territoriales courantes (ville/métropole ; département/*county* ; région/province/*lander*) fait émerger la structuration spatiale et territoriale des **EEE**. La maturité des dynamiques d'urbanisation, l'émergence de la généralisation de celles de structuration spatiale donnent naissance à ces espaces qualifiés de faits construits par leur nombre (J-P. Rodrigue, 2015, 2017).

Leur échelle installe dans le paysage mondial des unités (spatiale, territoriale) concentrant la vie, les pouvoirs politiques et économiques, ceux de la connaissance (RPA, 2006 ; R. Florida, 2009). De par leur capacité à maximiser les opportunités, à offrir un niveau supérieur de qualité de vie, leur force d'attraction s'accroît, leur positionnement se renforce. Urbanisation d'échelle supérieure et spatialisation s'enchevêtrent, sont en interdépendance. A partir de l'extension de la métropole de Paris vers le Grand Paris, ville-monde/région-capitale, la période 2009-2012, le CGVDS, puis la DIDVS, ont initialisé la structuration spatiale de la Vallée, obtenant l'acceptabilité socio-économique par le rassemblement « *des compétences mobilisables pour trouver dans les identités préexistantes des ressources permettant d'inventer des projets réalisables, qui fassent sens dans un environnement plus large.* » (J. Lévy, 2013).

Ce résultat valide l'hypothèse. La configuration spatiale de l'**EEE**_{PSN} s'exprime, comme la très grande majorité des **EEE**, à l'intérieur d'un même *compartiment* (J. Gottmann, 1952). PSN s'apprécie à cette échelle attribuant un rôle géopolitique et géoéconomique mondial affirmé à ces ensembles. L'enjeu est celui de l'existence-reconnaissance de la présence du nouvel entrant PSN dans cette échelle, complexifié par la proximité géographique européenne des cœurs économiques. Cette prise de position dans le temps long de « *l'émergence de réalités d'échelle mondiale* » (J. Lévy, 2013, au sujet du « *jalon remarquable* » d'O. Dollfus) fait conséquemment appel à la déclinaison qualitative (*soft power*) des évolutions du concept politique de la puissance. Le lien entre géographie et politique et l'économie, s'épaissit. La première question de recherche orientée vers l'expression des dynamiques initiant Paris-Seine-Normandie est ainsi complétée par ce qu'elles engendrent sur les échelles européennes et mondiales.

Du point de vue de la recherche géographique, une typologie des **EEE** européens permettrait d'approfondir leur connaissance, d'apprécier comparativement les potentiels d'attraction de Paris-Seine-Normandie. De celui de la géographie politique, le développement de l'existence de PSN, de sa fabrication, par une présence dans l'encyclopédie numérique Wikipédia (FR, EN) permettrait de servir sa reconnaissance.

DES PRELIMINAIRES FAVORABLES : UNE INCITATION A PORTER PARIS-SEINE-NORMANDIE AUPRES DES INSTANCES DE L'UNION EUROPEENNE.

Le renforcement (06/2017) de la représentation de la Normandie auprès de la Commission par l'association des forces régionales politiques, de l'économie et de la connaissance, accompagné d'un partage de locaux avec la représentation de l'Île-de-France ; les démarches (11/2019) de la préfiguratrice auprès d'instances européennes ; constituent les préliminaires d'un contexte apprécié comme favorable à un portage du projet global Paris-Seine-Normandie auprès des instances *ad hoc* de l'Union.

La mise en évidence de ce résultat apprécié comme significatif s'appréhende à la lueur de l'antériorité de la recherche académique concernant la structuration européenne des grands ensembles économiques (R. Brunet, 1973) ; à celle de l'intensité des débats concernant le positionnement de la ville-monde/région-capitale (R. Brunet/Datar : 1989, dorsale/mégalopole européenne, « banane bleue » ; 1998, Ring ; 2002, treillage de l'Europe) ; ainsi qu'à celle des travaux d'identification des méga-régions européennes (annexes A3.2/1 et A3.2/2).

La significativité de ce résultat est également renforcée par des éclairages (Randstad. La Grande Région. E. Evrard [2013, 2015, 2017]. Poids de délégations : annexe A3.2TER/2) concernant l'intégration des orientations européennes dans la définition de stratégies interterritoriales, interrégionales et de leurs mises en œuvre ; ainsi que par la référence aux méga-régions européennes des agences d'urbanisme de la Vallée (2017).

Ce résultat, image d'un processus de maturation, rapproché de l'ampleur du projet de développement de la Vallée ; montre l'importance de la reconnaissance de Paris-Seine-Normandie, et par là celle de la ville-monde/région-capitale, sur cette échelle ; oriente vers un portage du projet global, et de ses projets constitutifs, auprès des instances de l'Union afin d'en faciliter l'instruction et les instructions pour l'obtention de soutiens.

L'échelle du Bassin parisien (2008/2009 : C8, P8 ; annexe A3.2/3) est appréhendée comme l'idéal compliqué à mettre en œuvre dans un délai raisonnable (positionnement de thèse) compte tenu des difficultés d'obtention d'accords à cette échelle (diversité des déclinaisons de « multi » : orientations stratégiques, projets, priorités). La durabilité des contraintes (projets nationaux en cours ; temporalités des urgences ; capacité budgétaire) ainsi que la nécessité de la poursuite de la préparation de l'avenir oriente l'échelle de l'action vers celle cernée de la Vallée de la Seine. Les accords de financement et la continuité politique des engagements étatiques sur le CSNE assurent le développement sur les échelles, nationale et européenne, de la partie Nord-Ouest du Bassin parisien.

Le contexte favorable des préliminaires, l'importance de la reconnaissance européenne du projet global construit par des coopérations interterritoriales s'exprimant sur une échelle nationale, sont cependant face à l'absence des compétences de l'Union en matière d'aménagement du territoire, face à l'impératif du respect de l'Intérêt Européen Commun. La

composition des apports de PSN (*Proof Of Concept*¹⁸⁰; potentiels de déploiement); l'adéquation entre la politique européenne du *green deal* et le développement durable inhérent à la conception de PSN (accord des présidents des Conseils des régions sur les questions environnementales [Gaillon, 2017 ; Les actes, 2019] ; les transports massifiés) pourraient être appréciés par l'Union comme digne d'intérêt, voire comme une référence de conception et de conduite d'un projet complexe de développement et d'aménagement sous de sévères contraintes.

Cette approche, déjà reconnue par les instances européennes (antériorité de FERRMED) est à travailler dans le contexte du CFP préparatoire de 2021-2027, en prenant appui sur le capital des expériences de coopérations avec d'autres membres de l'Union (exemple : Weastflows), sur le potentiel de déploiement dans l'espace européen.

Des points de vue de l'amélioration des capacités de fabrication de PSN (*construction d'une chance*) ; de celui des sciences politiques spécialisées en aménagement de l'espace européen ; ce résultat incite à formaliser le projet global en un *programme opérationnel européen* (CGVDS, rapport 2012) pour *in fine* faciliter : la reconnaissance européenne du positionnement de PSN dans les cœurs économiques européens, la recevabilité des instructions dans un temps caractérisé par une sévérité budgétaire durable.

PARIS-SEINE-NORMANDIE OU LES PERTINENCES DU PROCESSUS DE STRUCTURATION SPATIALE DE LA VALLEE DE LA SEINE.

Ce quatrième résultat, le premier de ceux de la famille « construction », inscrit PSN dans la continuité du projet d'A. Grumbach (2009), de la mission de J. Attali (2010), des mobilisations de 2009/2012, du rapport de 2012 du CGDVS, des travaux d'un *nouveau territoire économique* réalisés par les acteurs économiques de la Vallée. Ces dynamiques inscrivent la Vallée - et l'hexagone - dans les rythmes du Monde et de l'Europe (figures : 19 ; 52 ; 85 ; 86). Le relais confié à la DIDVS (2013), les initiatives, travaux réalisés depuis lors, le schéma stratégique 2030 et le CPIER 2015/2020, portent sur les fonds baptismaux la structuration de la Vallée ainsi que la construction de PSN.

La période de conception (2009/2012), suivie depuis 2013 de celle initialisant la structuration et la production de l'*EEE* PSN, forment une continuité (J-C. Gay, 2013), répondent à la première question de recherche consolidée par le deuxième résultat.

Les pertinences (temporelle, conceptuelle, prise en compte des évolutions de la société, continuité de l'engagement politique, permanence de la gouvernance) de ces dynamiques sont

¹⁸⁰ Capacité à concevoir, à initialiser la concrétisation d'une structuration spatiale et territoriale mobilisant l'ensemble des acteurs (politique, économique, connaissance, société civile). Dix ans d'expériences : depuis la conception et ses évolutions (orientations stratégiques) ; d'un développement d'envergure (ensemble des secteurs d'activité) ; appréhendé dans les enjeux globaux et socioéconomiques (environnement, climat, RSE) ; sur une grande échelle (du Havre à Paris) ; de coordination des déclinaisons du « multi » (parties prenantes, projets, priorités).

confortées : par leur fécondité (impulsions de projets) ; par des indices concernant le risque de perte d'influences de la ville-monde/région-capitale ou encore par ceux concernant la permanence des mouvements du Monde. Celui du thème central des méga-régions animant les conférences (2017) de la NACo, dans la continuité des travaux de RPA (2005) projetant la structuration spatiale du nord Amérique sur l'horizon des années 2050. Celui de recherches académiques (géographie/économie/aménagement) en économie des flux, dont l'échelle de travail est celle européenne (L. Livolsi, C. Camman, 2017), ou accordant une place première aux modalités de la fabrication d'une production comparable à PSN (N. Raimbault, 2014) ou encore à celle de l'information (J. E. Stiglitz, 2001 in C-D. Echaudemaison et al., 2019 ; P. Krugman, 2010).

Les pertinences de ces dynamiques impulsant le mouvement d'une prise de position stratégique, dont l'horizon du résultat peut apparaître éloigné, ont maintenant à composer avec les contingences d'une fabrication soumise aux influences des temporalités des urgences et incertitudes, de la sévérité durable des contraintes budgétaires domestique et européenne.

La recherche d'un équilibre entre ces contingences et les dynamiques du Monde qui n'attendent pas, incite à initialiser une mise à jour des documents initiaux par l'intégration des réalisations, évolutions, tendances (entretien, exemple : monographies sectorielles actives) afin de faciliter la préparation du CPIER *post* 2020 ou encore celui de la formalisation du *programme opérationnel européen* évoqué dans la présentation du troisième résultat.

LES COOPERATIONS INTERTERRITORIALES COMME PRINCIPE ORGANISATIONNEL DE LA PRODUCTION DE PARIS-SEINE-NORMANDIE.

Ce cinquième résultat met en évidence la modalité d'action du principe de la coopération, mondialement partagée, dans la fabrication de Paris-Seine-Normandie et des **EEE** au sein desquels nous le positionnons. Les observations à cette échelle, issues des explorations réalisées, permettent d'écarter la séquence ressources/territoire/projets (R. Lajarge, E. Roux, 2007) privilégiant la construction de l'entité administrative (territoire) préalablement aux actions de fabrication (projets) de l'ensemble visé, au profit de celle ressources/projets/territoire.

Territoire est ici compris comme l'ensemble, à différentes échelles, des réseaux coopératifs (Politique : villes/métropoles, départements, régions. Economique : réseaux consulaires, acteurs socio-économiques) plus que comme une maille administrative, supplémentaire à l'organisation existante. La modalité de la coopération interterritoriale dans la fabrication des grands ensembles, a été initialisée à l'échelle PSN par les agences d'urbanisme (2010), par Haropa (2012), trouve pour l'illustration une expression récente à l'échelle régionale (annexe A1.5BIS.)

Malgré les différences des poids socio-économiques entre les entités constitutives de la Vallée (figure 45 ; annexe A1.5/2) complexifiant la mise en œuvre de cette modalité d'action, la fabrique de PSN permet de mettre en évidence des réalisations associant politique et économie (métropoles et architecture ; ADAS et tourisme fluvial ; régions et circuits courts, tourisme culturel [impressionnistes]), ou encore représentatives des dynamiques d'acteurs économiques (SeinePortUnion ; Regards Croisés, 2019, Les actes).

Ces réalisations moins exigeantes comparativement à des investissements infrastructureux significatifs (cependant indispensables) sous la dépendance des capacités budgétaires, aux implications de géopolitique locale limitées, contribuent au développement d'une culture PSN partagée entre les parties prenantes à la structuration de la Vallée.

Le moment clé des Regards Croisés (2019), a permis environ dix ans après l'initiation de cette dynamique, l'expression de satisfactions et insatisfactions, d'appréciations d'avancées et de retards, de rappels d'enjeux et d'attentes ; positionne cette modalité au cœur de la fabrique, fait apparaître deux résultats significatifs. D'une part celui du développement d'habitudes de travail en commun, et d'autre part celui de la volonté des parties prenantes de poursuivre dans cette direction.

Cette appréciation de l'importance des coopérations dans la fabrication d'unité spatiale à cette échelle émergente, présentée comme un résultat, trouve si besoin est, un écho international public par l'expression (25/07/2019) de M. Chase (NACo) s'exprimant en ce sens à l'échelle des Etats-Unis.

Dans un souci d'équilibre entre l'intensité des contingences et celle de l'entretien des dynamiques pour poursuivre la préparation de l'avenir, le critère du développement de la culture coopérative PSN pourrait s'exprimer dans trois directions.

Celle en direction des habitants de la Vallée par des implantations, sur une base de volontariat, tout du long de la Vallée, d'un lieu permanent de présentation du projet Paris-Seine-Normandie (histoire, dynamiques, réalisations, projections sur les horizons des 10 ou 20 prochaines années), permettant également de présenter les actions en la matière des villes/métropoles, des régions, celles des acteurs économiques et socio-économiques, ainsi que les soutiens obtenus auprès des instances *ad hoc* de l'Union.

Celle en direction des régions par un rapprochement entre l'évaluation (2019) par la Présidente du Conseil de la Région Îdf du SDRIF (2013) et le SRADDET de la Normandie (adopté en 2019 ; approbation par le Préfet de région prévue pour 2020) afin d'initier l'identification d'une plateforme de convergences.

Enfin, celle en direction de l'IVSLI, apprécié à ce jour comme une « coquille vide » (entretien) en impliquant ses membres dans (exemples) la formalisation de la partie logistique

du *programme européen opérationnel* (quatrième résultat) ou encore dans la production de monographies sectorielles actives.

L'ECONOMIE DES FLUX : ORIENTATION STRUCTURANTE CLÉ DE LA FABRICATION DE PARIS-SEINE-NORMANDIE.

Ce résultat est mis en évidence par les enseignements de la recherche concernant la structuration spatiale logistique de la Vallée sur un nombre limité de grandes ZAL (Frémont Antoine, 2012, 2015) ; par la reconnaissance à l'échelle PSN de nombreux acteurs (politique, économique, société civile) sur l'importance des activités de ce secteur pour son développement ; enfin par la reconnaissance au niveau politique supérieur de l'importance des différentes composantes de l'économie des flux (2019 : mission préfiguration [02] et Comité Interministériel de la Logistique [09] ; 01/2020 : France Logistique). Cette convergence est éclairée (annexe A1.2/7) par la contribution à l'emploi des investissements logistiques internationaux (2 fois supérieure en 2018 à celles des sièges et de la R&D) ainsi que par la recherche (N. Bounie, 2017) ; est illustrée (figure 84) par l'utilisation d'un système numérique spécialisé à couverture spatiale étendue.

Cette reconnaissance généralisée de l'importance des secteurs de l'économie des flux de marchandises-produits est une traduction de leurs principales caractéristiques. Indispensables à la vie, leur transversalité aux secteurs d'activité (distribution, industriel, santé, tourisme, culture, etc.) se manifeste par leurs poids économique et socio-économique (annexes A1.1 et A1.2) ; représente une orientation du développement territorial (annexe A1.12/6) ; cristallise une somme d'enjeux globaux (annexes A1.12) à résonnances, politique, économique, sociétale, sur toutes les échelles ; oriente (presque mécaniquement) les champs de la recherche de différenciation.

De la composition de cette reconnaissance et des caractéristiques intrinsèques des flux de marchandises-produits découle l'orientation structurante clé de la structuration de Vallée, matérialisée par la figure internationalement reconnue du corridor (J. Debie, C. Comtois, 2010 ; Y. Alix, 2012 ; B. Steck, 2013 ; M. Lihoussou, 2014 ; F. Gouiza, 2016 ; J-P. Rodrigue, 2017 ; A. Serry, 2019 ; N. Fau, 2019) articulé sur des architectures (spatiales, physiques) indispensables aux flux dont la gestion est assurée par les avancées des TIC pouvant véhiculer l'information des mesures d'externalités, des enjeux globaux.

Ce résultat rencontre partiellement les orientations du schéma stratégique 2030 (2015¹⁸¹, 72 occurrences sur logistique), rappelées par la DIDVS (2016¹⁸²), dans la mesure d'un partage de nombre d'orientations stratégiques et d'identification d'actions (« *identification de sites logistiques d'intérêt interrégional* »), dans la mesure où le développement d'activités

¹⁸¹ « il est primordial de ne pas réduire ou conditionner la stratégie à quelques grands programmes d'investissement à l'instar d'infrastructures de transport et de logistique. »

¹⁸² « l'axe Seine ne doit pas se réduire à une question de logistique, même si 35% des flux logistiques français empruntent cet axe » (Colloque de Cerisy, 06/2015).

logistiques, à cette échelle, positionnées dans les enjeux globaux, est en lien étroit avec la visibilité d'une stratégie d'organisation spatiale. Notre différence d'appréciation concernant cette caractéristique structurante dans la fabrique de PSN est articulée : sur l'influence des secteurs de l'économie des flux dans la notoriété mondiale du positionnement Géo [Politique. Economique] des Etats (rapports et documents : Banque Mondiale) ; sur le rôle de ces secteurs pour contribuer à améliorer les externalités des transports (congestion), à réduire les enjeux globaux (qualité de vie et santé publique [air, particules]) de la ville-monde/région-capitale et de la Vallée ; sur leur contribution au développement économique territorial (annexe A1.2/7) ; enfin sur les enseignements de la recherche concernant les dynamiques du secteur logistique (S. Masson, R. Petiot, 2012 ; N. Raimbault, 2014, 2015 ; D. Guerrero, L. Proulhac, 2015, 2016 ; L. Dablanc, Frémont A., 2015 ; L. Livolsi, C. Camman, 2017 ; N. Bounie, 2017 ; N. Fabbe-Costes, A. Rouquet, 2019).

Dans les limites des choix de thèse et de la permanence de recherche d'un équilibre entre l'intensité des contingences et celle de l'entretien des dynamiques pour poursuivre la préparation de l'avenir, l'acceptation de cette orientation structurante dans la fabrication de PSN pourrait conduire à identifier et officialiser les lieux d'accueil des grandes ZAL¹⁸³, et/ou les possibilités d'interventions opérationnelles¹⁸⁴ d'un Système-Organisation-Outil-Numérique à cette échelle.

PSN (2019) BENEFICIE D'UNE CONCORDANCE ENTRE : LA CONTINUITE POLITIQUE ; LA PERMANENCE DES DYNAMIQUES DES ACTEURS ; LES CALENDRIERS DE DEFINITION DES CADRES FINANCIERS DE L'ACTION.

Les temporalités des urgences domestiques, européennes, internationales ; les incertitudes Géo [Politique. Economique] actuelles et à venir ; complexifient les actions préparatoires au développement-aménagement des grands ensembles positionnés sur les horizons 2030 ou 2050, vers le milieu du XXI^e siècle.

« *La nécessité est impérieuse* » (H. Gumuchian, B. Pecqueur, 2007) d'appréhender les conditions de leur fabrication dans la diversité de temporalités. Celle des autorités politiques positionnées temporellement et spatialement selon leurs mandats. Celle de la haute administration assurant la continuité opérationnelle de cette orientation stratégique majeure. Celle des acteurs économiques vivant au plus près des rythmes du Monde qui n'attend pas. Enfin celle de la société principalement guidée par la conservation et l'amélioration du cadre de vie apprécié dans la durabilité d'enjeux globaux incontournables.

¹⁸³ Accompagnées de la réalisation de l'ensemble des analyses, études, autorisations pour accroître l'attractivité et faciliter la prise de décision des investisseurs.

¹⁸⁴ Pour la gestion des flux à cette échelle ; pour communiquer préventivement au mouvement l'information externalité associée à une autorité (Air Paris par exemple). Cette amélioration des connaissances faciliterait la préparation à la monétisation des effets indésirables des mouvements ; la prise de décision de mesures organisationnelles (régulation des flux) ; les appréciations de réduction des externalités.

La concordance à fin 2019 entre le support politique de plus niveau, la continuité opérationnelle de la haute administration, l'accord des acteurs économiques et des représentants de la société civile, est appréciée comme un résultat significatif en ce sens qu'elle représente une composition de trois ingrédients majeurs.

Le premier d'entre eux est celui de la manifestation du support politique de plus haut niveau en l'annonce de la préparation d'un CPIER *post* 2020.

Le second, 10 ans après l'exemplarité des mobilisations de 2009/2012, 7 ans après le rapport 2012 du CGDVS, 5 ans après l'initiation de la fabrication de PSN par la DIDVS (schéma stratégique, CPIER 2015/2020) est celui de la convergence des acteurs (politique, économique) pour poursuivre ce mouvement confirmant ainsi les pertinences des dynamiques initiales et leur fécondité.

Le dernier est celui d'une convergence des calendriers de préparation des cadres financiers de l'action assurés d'une part par celui du CPIER *post* 2020 et d'autre part par celui du CFP européen pour la période 2021-2027. Ils définissent l'un et l'autre les possibilités de la fabrication du projet global et de (par) ses projets constitutifs.

Ce dernier résultat apprécié comme la mise en évidence d'une opportunité, d'un moment clé dans la fabrication de PSN, amène la recherche vers un portage de la formalisation du projet global et de ses projets constitutifs auprès des instances de l'Union pour rechercher tant sa reconnaissance que la facilitation des instructions attachées.

CHOIX DE RECHERCHE ET LIMITES.

La logique du raisonnement attribue à l'intensité des mouvements de polarisations (urbanisation, spatialisation), de leurs imbrications, celui d'une caractéristique du XXI^e siècle; celui de vecteur des influences, mondiales politique et économique, des variations qualitatives de la puissance du *compartiment* dans lequel elle s'exprime. Ce raisonnement conduit à nommer Paris-Seine-Normandie la production spatiale, issue de la résurgence du développement-aménagement de la Vallée, fabriquée selon la modalité des coopérations interterritoriales matérialisées par les projets.

Cette démarche conduit à retenir un ensemble d'éléments, à effectuer des choix concernant tant la dimension Géo [Politique. Economique] appréciée sur différentes échelles (nationale, européenne, mondiale) que la production spatiale de PSN. Cette production pourrait dans un terme indéfini, être qualifiée de « production territoriale » en ce sens qu'une forme institutionnalisée des coopérations interterritoriales de la Vallée pourrait émerger sans pour autant conduire à la création d'une maille administrative territoriale.

LES PROJETS COMME PRINCIPE DE LA FABRICATION DE PARIS-SEINE-NORMANDIE.

Le premier de ces choix provient de l'absence d'observations, issues des explorations réalisées, concernant le préalable d'une création territoriale administrative et politique. En conséquence, le premier choix est d'écarter la logique de la séquence « ressources/territoire/projets » dans le processus de fabrication de Paris-Seine-Normandie, au profit de celle « ressources/ projets / territoire ». Les succès de coopérations avancées pourraient-ils conduire à une intégration territoriale administrative et politique ? La réponse à cette interrogation relève de réflexions de prospective d'organisation territoriale pouvant faire l'objet d'une thèse, n'est pas le sujet de celle-ci.

LES DYNAMIQUES EN COURS ORIENTENT LA RECHERCHE DE DIFFERENCIATIONS VERS LA QUALITE GLOBALE.

Le second choix de thèse, compte tenu du caractère stratégique de la mission de préfiguration en cours, des orientations à venir issues d'une consultation des partenaires et d'une information européenne ainsi que de la décision politique qui en résultera, est de rechercher des champs de différenciations, à l'échelle de la Vallée, positionnés sur des enjeux de qualité globale (qualité de vie ; connaissance/recherche ; limitation des pressions environnementales, climatiques ; circularité de l'économie), en relation avec les éléments architecturaux et numériques nécessaires à l'économie des flux, contribuant à accroître le potentiel d'attraction de PSN. La limite de cette approche réside dans l'absence d'analyses, des classements mondiaux à cette échelle centrés sur les villes, malgré une préoccupation de longue date essentiellement basée vers le critère économique (R. Brunet), actualisée récemment pour le Nord Amérique (J. Debie, C. Comtois, 2010).

L'UTILISATION DES AVANCEES DES TIC POUR EXISTER, POUR MESURER LES EXTERNALITES ET GERER LES FLUX A L'ECHELLE DE LA VALLEE.

Le troisième choix concerne les avancées applicatives des TIC (Système-Organisation-Outils-Numériques ; Modélisation-Simulation) dont la généralisation des usages est avancée. Elles trouvent à l'échelle de PSN un terrain d'expressions, représentent un outillage différenciateur pour d'une part rechercher la reconnaissance de l'existence de la construction en cours de PSN (exemple : Wiki-EN), et d'autre part par leurs apports tant dans la connaissance préalable des externalités associées aux mouvements des flux que dans celui d'une gestion opérationnelle à cette échelle. Elles permettent d'envisager un centre de pilotage des flux de la Vallée. Les limites de cette approche résident d'une part dans la volonté des acteurs, notamment politiques, de faire apparaître cette structuration spatiale comme une orientation d'organisation du territoire national. D'autre part dans celle des acteurs économiques d'utiliser à l'échelle de la Vallée un Système-Organisation-Outil-Numérique permettant de géolocaliser les pressions associées aux flux.

L'ACCEPTATION DES « EFFETS STRUCTURANTS » DU TRANSPORT (1993) ET DE CEUX DES « INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT » (2013) NOTAMMENT POUR LES MOUVEMENTS DE L'ÉCONOMIE DES FLUX DE MARCHANDISES-PRODUITS.

Le suivant concerne la caractéristique structurante de l'économie des flux. Les architectures, spatiale et de flux, les réseaux de ZA logistiques-industrielles de grandes dimensions, les nœuds multimodaux, nécessaires au fonctionnement de cette économie forment la base de l'ossature du corridor de la Vallée. Cet effet structurant inhérent à la nécessité d'éléments structurels au fonctionnement de cette économie, au lien entre fleuve transport et logistique, permet à cette économie fortement utilisatrice des avancées des TIC, de faciliter la structuration spatiale de la Vallée, la production et la fabrication de Paris-Seine-Normandie. Les limites de cette approche sont portées d'une part par l'acceptation du principe de l'effet structurant des infrastructures, dont le débat semble avoir perdu d'intensité (2014), ainsi que d'autre part par le rythme des concrétisations en dépendance de l'arbitrage entre les priorités d'intervention issues des temporalités des urgences et celle du développement-aménagement de la Vallée, dont la décision résulte d'une composition entre ces deux éléments (impacts socio-économiques des investissements).

L'AMÉLIORATION DES INFLUENCES DE PARIS-SEINE-NORMANDIE, DU POUVOIR D'ATTRACTION DE L'ENSEMBLE ET DE SES TERRITOIRES, PAR UN POSITIONNEMENT SUR LES ENJEUX GLOBAUX.

Le dernier est celui du positionnement de la Vallée, et de ses territoires, dans les défis du XXI^e siècle, et de ceux à venir, synthétisés par les enjeux globaux transversaux, (pressions environnementales, climatiques ; émergence de l'économie circulaire ; impacts économiques et sociétaux des trajectoires des transitions). Les externalités associées aux flux de marchandises-produits, ceux des transports (nuisances diverses, difficulté opérationnelle), ceux de la logistique (artificialisation) représentent une part significative de ces défis. Cette approche ne tient scientifiquement pas compte des actions, orientations organisationnelles et technologiques en cours pour les réduire. Cependant l'intensité de ces enjeux, le temps nécessaire pour observer les résultats des actions correctrices aux échelles locale et globale, positionnent tout espace (en l'espèce PSN) reconnu par son positionnement réactif, dans une trajectoire d'attraction (d'attractivité) durable, pour les hommes, les marchandises-produits, les activités.

TEMPORALITES DES URGENCES ET INCERTITUDES : DES AIGUILLONS POUR « CONTINUER A PREPARER L'AVENIR ».

L'étendue et la profondeur des enjeux du XXI^e siècle, la rapidité des évolutions, constituent les conditions du « [Le] *temps de l'Agir* », de celui de prendre son *destin en main* (Rufenacht et al., 2012). Le rapport 2012 du CGDVS titre : « *Une gouvernance et des moyens pour agir vite tout en continuant à préparer l'avenir* ». Cette approche est partagée par le

sénateur C. Revet (2016) expliquant le retard national sur les questions portuaires par un défaut d'appropriation de la vitesse à adopter face à celle mondiale, à la profondeur des transformations. La sévérité des contraintes et les risques associés aux changements intensifient les orientations vers les questions du quotidien au détriment de l'appréhension du temps long, créent un déséquilibre.

L'échelle européenne de proximité, représente un champ d'affirmation de l'existence-reconnaissance de l'*EEE_{PSN}*, de son positionnement pour continuer à *préparer l'avenir*. Par exemple par le développement d'une méthode d'aménagement à cette échelle en intégrant l'Evaluation Socio Economique (ESE), pratiquée en Europe, appréciée comme *opérante* pour les projets de transports (P. Parise, 16-09-2014, Actes du Colloque).

La généralisation des mouvements de structuration de l'espace et des territoires ; le temps long nécessaire à leur concrétisation ; la multiplicité des questions à résoudre (géopolitique locale et gouvernance ; enjeux globaux et temporalités de l'action ; culture commune et visibilité de l'ensemble ; moyens économiques et contributions) positionnent *ipso facto* l'acteur, le « territoire » qui saura proposer une méthode générale d'organisation spatiale et territoriale à cette échelle, dans les enjeux globaux, comme un « territoire » d'attractions, voire comme une référence.

PSN reconnu comme une référence d'organisation de l'espace et du traitement des questions de flux sur les échelles, nationale, européenne, mondiale représente un objectif. La valeur de l'écoulement du temps est inestimable. P-J Thumerelle (12/2001) rappelle que : « *Ce sont les hommes qui font l'économie, qui décident de la vocation des lieux.* » Nombre de difficultés sont à surmonter. PSN pourrait être le laboratoire de leurs résolutions.

Ces résultats, suggèrent une ouverture de recherche vers l'élaboration d'une méthode générale du développement-aménagement d'un *EEE* à partir d'une actualisation des travaux de PSN, et du souhait des auteurs des conférences de l'ESE (2014/2017) de dynamiser son utilisation. Ce « Modèle PSN », expérimenté par et sur la Vallée, la positionnerait comme un laboratoire sur les échelles nationale et européenne, renforcerait et élargirait l'approche centrée sur le paysage du CPIER 2015/2020 (04/2019, « *La Vallée de la seine, un laboratoire pour l'aménagement des territoires* »). Les incertitudes généralisées sont des stimulants pour continuer à préparer l'avenir.

PERSPECTIVE DE RECHERCHE : LE TEMPS DE LA METHODE.

FORMALISER UNE METHODE GENERALE DU DEVELOPPEMENT-AMENAGEMENT A UNE ECHELLE INHABITUELLE.

Les observations mondiales des formes de polarisations d'envergure sont élevées au rang de prémisses (fait d'où découle une conséquence) d'orientation majeure du temps long. Elles sonnent la venue du temps de la méthode d'organisation de l'occupation de l'espace à

une échelle peu commune, inhabituelle dans les points de repère classiques de l'aménagement du territoire. Cette absence soulignée (rapport 2012) permet à strict *minima* une utilisation du temps pour préparer l'avenir et résoudre sur les échelles, nationale et européenne, le quatrième constat du rapport de 2012 du CGDVS : « *la question des indispensables moyens à réserver à l'aboutissement d'un tel projet ...* » Dans un temps durablement contraint de disponibilité des ressources économiques, cette approche conduit à accroître l'identification, hexagonale et européenne, des projets significatifs pour réserver les moyens adaptés, pour apprécier la meilleure date possible de mise en service, tout en tenant compte des notions de risque et incertitude.

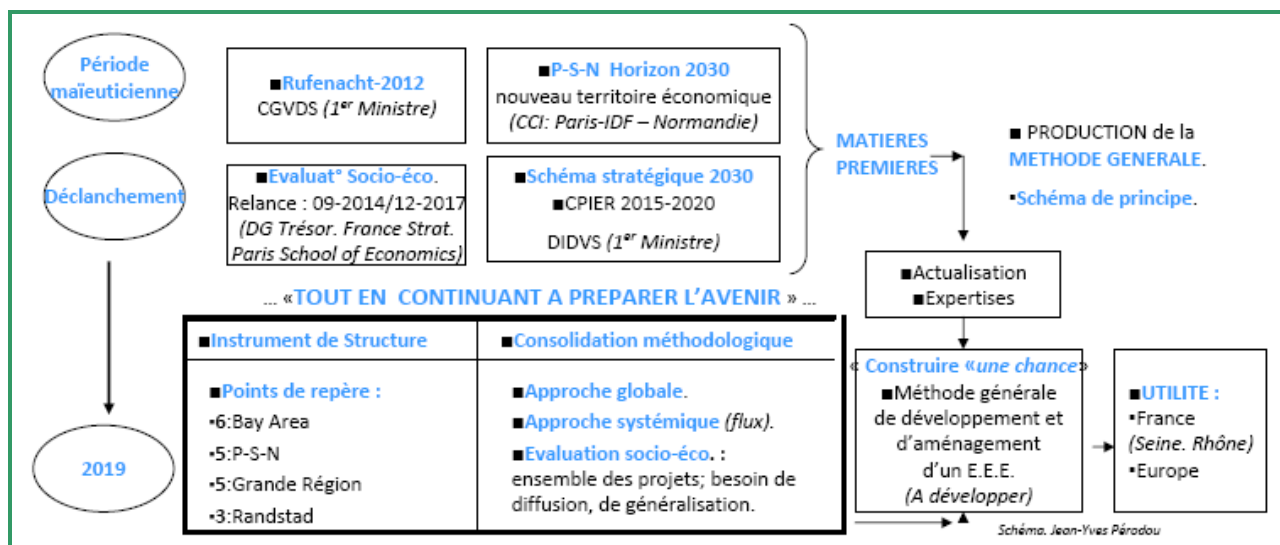
QU'ENTENDRE PAR METHODE GENERALE DE DEVELOPPEMENT-AMENAGEMENT D'UN EEE ?

Le sens attribué à *méthode générale* est celui d'une démarche ordonnée, généralisable, dont les principes sont adaptables à chaque utilisation, pour guider la production spatiale d'un développement-aménagement d'échelle peu commune, à partir d'une articulation de coopérations interterritoriales, en intégrant l'ensemble des caractéristiques culturelles, économiques et sociales des territoires en coopération. Outre sa dimension technique, l'utilité de cette méthode est de faciliter la recevabilité de tout projet global de type PSN, sur les échelles nationale et européenne, ainsi que les instructions des projets constitutifs. *Générale* exprime le potentiel d'utilisation dans l'hexagone (vallée du Rhône), au sein de l'espace européen et/ou auprès de pays réceptifs. *Méthode générale* ou *modèle* est également entendue comme un élément d'influences, ou comme la matérialité d'un *soft power*, utile à la reconnaissance mondiale de l'entité qui l'aura conçue ainsi qu'à ses territoires.

PRODUIRE LA METHODE PAR LA CONSOLIDATION DES FONDS DOCUMENTAIRES ET REALISATIONS DE PSN.

Le cadre de la méthode générale est celui du POC (*Proof of Concept*) de Paris-Seine-Normandie. La méthode traite des thématiques caractéristiques des processus de 2009-2012 à 2019 (impulsion et continuité politique ; rassemblement-mobilisation et permanence des dynamiques ; institutionnalisation et centralisation de la gouvernance ; coopérations interterritoriales ; réalisations et appropriations ; infrastructures et services), analyse et actualise les productions documentaires avec une approche terrain inspirée de la démarche proposée par E. Evrard « *comment étudier une stratégie politique en structuration ?* » (2017). Conçue à partir du *corpus* actualisé formé des travaux de 2009/2012 à 2019, cette production (figure 90), dépasse un travail de compilation ou de formalisation d'un idéal inatteignable.

FIGURE 90-SCHEMA. PRODUCTION DE LA METHODE GENERALE. SCHEMA DE PRINCIPE.



PARIS-SEINE-NORMANDIE : LABORATOIRE IN VIVO NATIONAL ET EUROPEEN POUR DEVELOPPER ET EXPERIMENTER LA METHODE.

Cette formalisation prend appui sur les caractéristiques socio-économiques de l'ensemble à produire et de celles de ses territoires constitutifs ; sur les orientations de politique économique nationale et de celles de l'Union. Le nombre d'acteurs (agences d'urbanisme ; laboratoires de recherche ; pôles de compétitivité et organisations socioprofessionnelles) disposant des savoirs et expertises nécessaires ; les coopérations entre le Luxembourg et Le Havre sur le projet *WeastFlows*, la communication en Pologne de *Seine Gateway* par J. Duszynski (2015), les coopérations universitaires avec des pays européens (Allemagne : colloque « *Gouvernance logistique des territoires* », Université de Cergy-Pontoise, 09/2018 ; Italie : conférence « *xterm 2019 : systèmes complexes, intelligence territoriale et mobilité* », Université Le Havre Normandie, 06/2019), sont à mettre utilement à profit, à mobiliser pour cette production. Du point de vue de la recherche (théorisation de la géographie active), cette production relevant « De la méthode » pourrait être une voie au bénéfice de PSN « *pour faire vivre l'interdisciplinarité* » appliquée à la Vallée par la mobilisation des « *chercheurs de sciences sociales autour des composantes spatiales de l'action humaine* » (B. Steck, 2013) dans des coopérations avec les experts de l'ESE. La généralisation du mouvement de structuration de l'espace vers les **EEE** ; la « POC » de PSN malgré le diagnostic d'absence de méthode ; la réactualisation de celle socio-économique (ESE), conduisent vers la production de cette *méthode générale*.

La pandémie met en évidence la vulnérabilité, comparativement aux capacités de résilience d'Anvers (L'Antenne, 15/07/2020), de l'économie des flux de la Vallée (L'antenne, 20/07/2020) susceptible d'entraîner de sérieuses conséquences socio-économiques sur les secteurs de la logistique (poids socio-économique : annexe A1.2). Elle représente également

une sorte d'avertissement concernant la gestion sociale et économique, pouvant être compliquée, des transitions pour de nombreux secteurs industriels (aéronautique, pétrole et pétrochimie, etc. Annexes : A1.2/4, A1.2/5, A1.5BIS) face à l'impératif d'une réduction significative des empreintes carbone, environnementale, écologique, de leurs produits/services, impactant les flux.

Ces deux enjeux de court terme (vulnérabilité, accélération des transitions) pourraient être pris en considération dans les plans de relance sur les échelles nationale et européenne, pour contrecarrer la durée approximée des deux ans (Gouverneur de la Banque de France, 06/2020) nécessaires à la résorption de la profonde déstabilisation des systèmes économiques et sociaux. A l'échelle de la Vallée cette orientation pourrait se traduire par une accélération sélective d'investissements constructifs de PSN à impacts significatifs sur l'emploi, les entreprises, les recettes publiques ; par un avancement des dates de mise en chantier de projets connus, identifiés.

A valeur d'illustration, cette *accélération sélective de la construction de PSN*, pourrait concerner : les infrastructures (transports ; logistique et numérique inclus) nécessaires à l'économie des flux, à la mobilité des personnes (LNPN) ; et/ou, les équipements des ports maritimes et intérieurs de la VDS (multi-modalité, positionnement significatif sur les questions environnementales et climatiques) ; et/ou, la structuration, étroitement liée aux deux exemples précédents, de grands parcs à l'échelle de la Vallée ; et/ou, l'initiation d'un système d'information de communication des « informations externalités » associées aux mouvements des flux à une autorité.

La sensibilité de la Vallée aux événements internationaux s'est manifestée par deux fois. Les questions domestiques guidant jusqu'alors son futur s'imprègnent au XXI^e s. des mouvements du Monde. Leur intensité impacte le positionnement mondial de la ville-monde. Leur capacité de contagion se développe au rythme de la croissance de leur nombre, de leur fréquence. Ils intensifient la question du futur de la Vallée entendu sur trois échelles : celle nationale, pouvant être confondue avec celle européenne pour des questions significatives d'aménagement du territoire ; celle mondiale.

La certitude des pressions grandissantes des enjeux globaux et des transitions, celles Géo [Politique. Economique] des mouvements du Monde, se traduisent par des concurrences d'attractivité. Les événements internationaux et les pressions ravivent la notion politique de puissance entendue dans ses évolutions qualitatives. La fonction politique est alors face à la définition d'une organisation spatiale et territoriale domestique équilibrant l'architecture politico-administrative avec celle de la fluidité des réseaux pour dépasser les priorités étroitement associées à la territorialisation des mandats électifs. Cette définition devient ainsi un enjeu d'échelles multiples, influence l'acception classique de l'aménagement du territoire.

La Vallée de la Seine positionnée dans ces mouvements représente, aux échelles nationale et européenne, l'une des rares démarches volontaires de structuration spatiale dans ces mouvements et pressions ; possède le potentiel d'une référence inspirante ; voire même est détentrice d'une capacité de résonance élargie par les influences de l'intégration dans sa démarche globale de questions contemporaines se posant à tous. La constance et la continuité de la volonté politique ; la mobilisation de nombreux et divers acteurs articulant leurs intérêts divergents dans des coopérations multipartites interterritoriales ; les grands enjeux globaux ; l'approvisionnement de l'équilibre entre le résultat lointain d'actions et les temporalités des urgences. La préparation de l'avenir, par nature circulant à très grands pas, repose sur l'acceptation de la dimension Géo [Politique. Economique] inhérente à la construction de l'Espace Economique *Etendu* Paris-Seine-Normandie.

Cette prémisse porte en même temps le dessein multi échelles de la Vallée ; l'existence du projet et son rythme d'avancement. Trois scénarios contrastés se dessinent. ***Celui d'une durable utopie*** qualifiant de chimériques la conception, les pertinences de l'action, les réalisations depuis dix ans. La sensibilité aux évènements internationaux engendre une « *tiède langueur* ». ***Celui d'une existence discursive***. L'instrumentalisation de la capacité performatrice du discours est, selon les circonstances, sollicitée pour positionner tel ou tel projet dans la cohérence globale des ambitions à l'origine de la résurgence du développement de la Vallée. Le récit, de temps long, de son dessein est alimenté, peut s'enrichir de réalisations. ***Celui d'une existence affichée***. La reconnaissance du dessein Géo [Politique. Economique] multi-échelles de Paris-Seine-Normandie conduit les pouvoirs de plus haut niveau à prendre les mesures *ad hoc* pour maintenir les dynamiques vivaces ; formaliser un programme pluriannuel et le réaliser selon les possibilités d'action d'un contexte contraint qui ne peut être nié. L'opportunité caractérise le second scénario, la volonté le troisième. Cette thèse s'inscrit dans ce dernier, espère contribuer à la création d'« *une chance* », à faire naître des développements de recherche.

ANNEXES. APPENDICES. (SOMMAIRE DU VOLUME 2/2)

INTRODUCTION AU VOLUME 2.

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

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

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

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

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

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

A7-EXERCICES DE CAROTTAGE NUMERIQUE.

A8-TRADUCTIONS.

A9-DOCUMENTS PREPARATOIRES AUX ENTRETIENS.

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

BIBLIOGRAPHIE ET RESSOURCES DOCUMENTAIRES

« Et plus les contenus disponibles sont innombrables, plus est cruciale la manière de les interpréter, les trier, les organiser, les mettre en ordre : l'information "brute" n'est pas synonyme de connaissances vraie. L'univers du numérique peut "remplir" les têtes, mais il n'a pas par lui-même le pouvoir de créer des "têtes bien faites" : le progrès technologique n'est pas le progrès cognitif, être connecté ne suffit pas pour penser. »

Gilles Lipovetsky
De la légèreté (2015)

PREAMBULE.

- Ressources documentaires regroupe un ensemble d'informations, d'origine académique (Bibliographie) ; des Rapports et Documents ; des expressions (Media) d'autorités politiques, de grands élus, de dirigeants économiques, sous différents formats (papier, numérique).
- Le temps nécessaire à leur élaboration relie ces trois sources. La Bibliographie académique fait généralement référence à une unité temporelle s'appréciant souvent par un multiple d'années, voire d'une dizaine. L'unité des Rapports et Documents est de l'ordre du multiple du mois. Celle des relevés Media est de l'ordre du jour (annexe A1.5/9).
- La mobilisation de ces sources complémentaires permet de relier le temps conceptuel de la recherche géographique et des sciences sociales sur les *Espaces Economiques Etendus* ; celui des orientations applicatives ; enfin celui de la vie des sociétés.
- Cette mobilisation participe à la définition du terrain de la recherche, à son ancrage au sol de la Vallée de la Seine et de ses territoires constitutifs.
- Les références des rubriques Rapports et documents et Media, surlignées en jaune, identifient les matériaux utilisés pour l'analyse des évolutions du positionnement des acteurs.
- Le corps du texte ne fait pas systématiquement référence à ces différents documents. Tous ont cependant contribué à solidifier la thèse présentée. Les liens Internet disponibles sont communiqués.

BIBLIOGRAPHIE.

Abrantes P., (2007). « *La métropolisation au Portugal : processus et politiques spatiales* ». Paris (F-75) Sorbonne-Paris IV, www.paris-sorbonne.fr/article/mme-patricia-abrantes, 3 p.

Adam M., (2019). « *Production de l'espace* » Lyon (F-69) www.geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/, 3 p.

Agnew J. (2013). Entrée utilisée : « *géopolitique* ». In « *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés* », **Lévy J.**, **Lussault M.**, (2013). Paris (F-75), Belin, 1127 p.

- Agnew J., Corbridge S.** (1995-2003). « *Mastering space, Hegemony, territory and international political economy* ». London & New-York, Routledge, (1995). Ed. Taylor & Francis e-Library, (2003), 275 p.
- Akono D., Fernandes V.** (2009). « *Impacts du développement durable sur les organisations logistiques* » Caen (F-14), Management. Prospective. Editions, «Management&Avenir». 2009/6 (n°26), pp. 241 à 255.
- Alix Y.** (2017). « *Qu'est ce qu'un port intelligent ?* » Paris (F-75)
<http://parisinnovationreview.com/2017/09/15/ports-intelligents/> 4 p.
- Alix Y., Carluer F.** (2014) «*Méga-ports: le basculement asiatique du commerce maritime mondial*». Paris (F-75), La documentation française, « Questions internationales », N°70, 11&12/2014, pp. 33-47, 14 p.
- Alix Y., Daudet B.** (2015). « *Services ferroviaires eurasiatiques et stratégies économiques et géopolitiques de la Chine.* » Paris (F-75) Ed. L'Harmattan, «Région et Développement» n° 41-2015, 14 p.
- Alix Y., de Monie G.** (2012). «*Les corridors de transport*». Cormelles-le-Royal (F-14), Ed. EMS, 344 p.
- Alix Y., Mat N., Cerceau J.** (2015). « *Économie circulaire et écosystèmes portuaires* ». Cormelles-le-Royal (F-14), Ed. EMS, 426 p.
- Allaire Y., Firsirotu M.** (2009). « *Dissiper le mirage de la gouvernance* » in « Plaidoyer pour un nouveau capitalisme. » Montréal (Canada), Edit. FI Press, 06/2009, Ch. 9, pp. 129-138.
- Allait F.** (2018). « *Pierre Veltz, La Société hyper-industrielle* ». Paris (F-75), Le Seuil, La République des Idées, « La nouvelle revue du travail », 2017, 128 p., <http://journals.openedition.org/nrt/3643> , 6 p.
- Allali B.** (2015). « *Étude préliminaire sur la nouvelle génération des accords de libre échange et leur impact sur le commerce des pays de l'OCI* ». Maroc, Casablanca: "Centre Islamique pour le Développement du Commerce"; et, Arabie Saoudite, Djeddah: "Groupe Banque Islamique de Développement". 79 p.
- Allemand S., Ascher F., Lévy J.** (2005). « *Les sens du mouvement. Modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines* ». Paris (F-75), Belin, 336 p.
- Alquier A., Mallet E., Raffini J-P.** (2015). « *L'écologie industrielle sur le territoire de HAROPA : une stratégie de redynamisation du tissu industriel de l'Axe Seine* », in **Alix Y., Mat N., Cerceau J.** « *Économie circulaire et écosystèmes portuaires* ». Cormelles-le-Royal (F-14), Ed. EMS, 426 p.
- Alvergne C., Musso P.** (2015). « *L'Aménagement du territoire en images* ». Paris (F-75), La documentation française, 236 p.
- Amilhat-Szary A-L.** (2013). Entrée utilisée : « *frontière* ». In « *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés* », **Lévy J., Lussault M.**, (2013). Paris (F-75), Belin, 1127 p.
- Angué K.** (2009). « *Rôle et place de l'abduction dans la création de connaissances et dans la méthode scientifique peircienne* ». Ottawa (Canada), « Recherches qualitatives. » Vol. 28(2), 2009, pp. 65-94.
<http://www.recherche-qualitative.qc.ca> 30 p.
- Ankner W. D., Meyer M. D.** (2009). « *Investing in Megaregion Transportation Systems: Institutional Challenges and Opportunities.* » in **Ross (L.) C.** et al., « Megaregions planning for global competitiveness. » Washington, USA: Island Press, 307 p.
- Antoni J-P.** (2012). « *Modéliser les comportements pour étudier les mobilités urbaines.* » Paris (F-75), « Ville, Rail et Transport », pp.65-69. <hal-00736459> 28/09/2012 9 p.
- Antoni J-P., dir.** (2011). « *Modéliser la ville.* » Paris (F-75), Ed. Economica, Coll. Méthodes et approches, www.economica.fr . <halshs-00860300> 462 p.
- Aquino P.** (2002). « *Le territoire entre espace et pouvoir : pour une planification territoriale ascendante* ». Paris (F-75), Ed. Belin. « L'Espace géographique », 2002/1 (tome 31), p. 3-22.
<https://www.cairn.info> 19 p.
- Arena R., Longhi C.** (2013). « *Le poids de l'incertitude en économie : aspects théoriques et empiriques. Faire science avec l'incertitude. Table ronde L'incertitude : regards pluridisciplinaires* » Nice (F-06). Université de Nice Sophia Antipolis, GREDEG CNRS. MSHS Nice. 19/06/2013. 36 p.

- Arnould P.** (2013). Entrées utilisée : « *fleuve* ». In « *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés.* », **Lévy J., Lussault M.**, (2013). Paris (F-75), Belin, 1127 p.
- Arnsperger C., Bourg D.**, (2016). « *Vers une économie authentiquement circulaire. Réflexions sur les fondements d'un indicateur de circularité* ». Paris (F-75), OFCE Ed., « *Revue de l'OFCE* », 2016/1 (N° 145). www.ofce.sciences-po.fr ; www.cairn.info/ 19 p.
- Arzatian G.**, (2013). « *Fiche Recherche : Rhénanie du nord – Westphalie* ». Berlin (Allemagne), Ambassade de France en Allemagne. Service pour la science et la technologie. 11 p.
- Ascher F.** (2013). Entrée utilisée : « *métropolisation* ». In « *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés.* », **Lévy J., Lussault M.** (2013). Paris (F-75), Belin, 1127 p.
- Ascher F.**, (2007). « *Les non-choix du SDRIF en font un catalogue, mais pas un projet stratégique.* » Paris (F-75), « *Pouvoirs locaux* », N 73 II/2007, p. 57.
- Asher N., Danlos L., Zweigenbaum P.**, (2014). « *Intelligence artificielle et langage* » in « *Panorama de l'intelligence artificielle. L'intelligence artificielle : frontières et applications.* » Toulouse (F-31). Cépaduès Editions, Vol.3, chap 5, pp 1121-1140.
- Attali J.**, (2010). « *Paris et la mer. La Seine est capitale.* » Paris (F-75), Fayard, 193 p.
- Attali J.**, (2007). « *Une brève histoire de l'avenir.* » Paris (F-75), Fayard, 423 p.
- Aurez V., Lévy J-C.**, (2013). « *Economie circulaire, écologie et reconstruction industrielle ?* ». Paris (F-75), éd. CNCD, Ministère des affaires étrangères, 26 p.
- Autant-Bernard C.**, (2015). « *Que savons-nous de l'impact économique des parcs scientifiques ? Une revue de la littérature* ». Lyon (F-69), Université de Lyon, Working papers 1526, Groupe d'Analyse et de Théorie Economique Lyon St-Etienne (GATE Lyon St-Etienne), 31 p.
- Aveline-Dubach N.**, (2013, 2016). « *Les capitaux financiers à l'assaut de l'espace chinois* ». Hong Kong, CFCE Ed. (Centre d'Etude Français sur la Chine Contemporaine). « *Perspectives chinoises* ». <http://perspectiveschinoises.revues.org/6540> 13 p.
- Azuélos M.**, (2012). Entrées utilisées « *avantage comparatif ; avantage compétitif ; commerce international ; compétitivité ; croissance ; indicateurs ; interdépendance ; modèle ; puissance ; régionalisation* » in « *Dictionnaire critique de la mondialisation* », **Ghorra-Gobin C.** et al. (2012). Paris (F-75), A Colin, 645 p.
- Babinet G.**, (2015). « *Big Data, penser l'homme et le monde autrement* ». Paris (F-75) Le passeur éditeur, 250 p.
- Bachar K., Kernevez L.**, (2014). « *L'environnement comme vecteur d'attractivité durable : quels enseignements pour la gouvernance publique locale ?* » Angers (F-49), ESSCA, 28 p.
- Bachar K., Kernevez L.**, (2013). « *Gouvernance publique locale et attractivité durable des territoires : Application aux régions françaises.* ». Angers (F-49), ESSCA, 25 p.
- Badariotti D.**, (2017). « *La singularité dans les systèmes complexes* ». Avignon (F-84), UMR Espace, CNRS, Université d'Avignon et des Pays de Vaucluse. « *Journal of Interdisciplinary Methodologies and Issues in Science* », Vol 1. 06/09/ 2017, jimis.episciences.org 9 p.
- Badie B. Vidal D.** (2016) « *Qui gouverne le monde ? L'état du monde 2017* » Paris (F-75), La découverte, 297p.
- Bailly A., Ferras R.** (2018) « *Éléments d'épistémologie de la géographie* » Paris (F-75), A. Colin (3^e éd.), 221p.
- Bailly A., Ferras R.** (2004) « *Éléments d'épistémologie de la géographie* » Paris (F-75), A. Colin (2^e éd.), 191p.
- Bailoni M.**, (2016). « *Philippe Subra, Géopolitique locale. Territoires, acteurs, conflits* ». Nancy (F-54), Association des géographes de l'Est, Université Nancy 2, « *Revue Géographique de l'Est* », vol. 56 /n°3-4 | 2016, <http://journals.openedition.org/rge/5945>, 5 p.
- Baltz C.**, (1995). « *Le concept d'information : essai de définition.* » Lyon (F-69), www.persee.fr/, « *Communication* », volume 16 n°2, 12/1995. pp. 163-176; 15 p.

- Banerjee T.**, (2009). « *Megaregions or Megasprawls? Issues of Density, Urban Design, and Quality Growth* » in **Ross (L.) C.** et al., « *Megaregions planning for global competitiveness.* » Washington, USA: Island Press, 307 p.
- Banos A.**, (2016) « *Modéliser, c'est apprendre. Itinéraire d'un géographe* » Paris (F-75), Ed. Matériologiques, 102 p.
- Banos A., Sanders L.**, (2013). « *Modéliser et simuler les systèmes spatiaux en géographie* » In **Varenne F., Silberstein M.**, « *Epistémologies et pratiques de la modélisation et de la simulation.* » T1-Vol2, Ch. 31. Paris (F-75), Ed. matériologiques, pp. 839-869
- Baraud-Serfaty I., Halbert L.**, (09/03/2011). « *Pour un fonds d'investissement métropolitain, mais à quelles conditions ?* » Paris (F-75), « *Métropolitiques* », www.metropolitiques.eu/ 4 p.
- Batellier P.**, (2016). « *Acceptabilité sociale des grands projets à fort impact socio-environnemental au Québec : définitions et postulats* ». Montréal (Canada), « *VertigO* », Vol. 16. N°1, 05-2016. <http://vertigo.revues.org/16920>. 24 p.
- Batellier P.**, (2015). « *Acceptabilité sociale cartographie d'une notion et de ses usages* ». Montréal, Canada, « *Cahier de recherche, UQAM : les publications du Centr'ERE* », 152 p.
- Battistella D.**, (2009). « *Transnationalisation des relations internationales et rapport public/privé dans la définition de l'intérêt national* ». Paris (F-75), PUF, Publications du Centre Universitaire de recherches administratives et politiques de Picardie, pp 109-120, 12 p.
- Baudelle G.**, (2001). « *L'Europe de demain sera-t-elle polycentrique ?* ». Paris (F-75), Datar : Territoires 2020 Études et prospective, N°3, 06/2001, 13 p.
- Baudelle G., Peyrony J.**, (2005). « *Le polycentrisme en France : cheminement d'un concept* ». Paris (F-75), DATAR : Analyses et débats, N ° 1, 05/2005, 14 p.
- Baumard P., Lorot P.**, (1997). « *Le champ géoéconomique : une approche épistémologique* ». Paris (F-75), « *La Revue Française de Géoéconomie* », Vol. 1, N° 3, automne 1997, 11 p.
- Bavoux J-J, Chapelon L.**, (2014). « *Dictionnaire d'analyse spatiale* ». Paris (F-75), A. Colin, 608 p.
- Bavoux J-J, Beaucire F, Chapelon L, Zembri P.**, (2005). « *Géographie des transports* ». Paris (F-75), A. Colin, 232 p.
- Beaude B.** (2013). Entrées utilisées : « *internet, numérique [espace et], synchronisation* ». In « *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés.* », **Lévy J., Lussault M.**, (2013). Paris (F-75), Belin, 1127 p.
- Bedoui W., Gningue M.** (2019). « *Modèle de pilotage de la performance globale basé sur les perceptions des parties prenantes portuaires* ». Lyon (F-69). Les Cahiers Scientifiques du Transport, N° 75/2019 - JEL : L25, R41, M14. Pages 29-62
- Baudouin T.**, (1994). « *Pour une Seine européenne* ». In « *Dossier : L'axe Seine, à travers 65 ans d'articles de la revue* » Etudes normandes (**Guermond Y.**), Rouen (F-76), Association d'Etudes Normandes, n°2-2016, pp 41-46
- Beaurain C., Rouaud R., Arnould P.**, (2017).« *Le capital environnemental : esquisse d'une notion pour la compréhension des dynamiques socio-environnementales.* »Lille (F-59), « *Développement durable & territoires* », Vol. 8, n°3,11/2017, <http://journals.openedition.org/developpementdurable/> , 14 p.
- Béhar D.**, (2009) « *Compétitivité nationale, compétition territoriale, stratégies de développement local* » in « *Actes des séminaires, février-juillet 2007. L'attractivité des territoires: regards croisés* » Paris (F-75) MEEDDAT¹⁸⁵, 124 p.
- Belin-Munier C.**, (2014). « *Logistique, chaîne logistique et SCM dans les revues francophones de gestion : quelle dimension stratégique ?* ». Rennes (F-35). XXIIIème conférence de l'Association Internationale de Management Stratégique (AIMS), May 2014, 26 p. hal-01134341

¹⁸⁵ Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire.

- Belin-Munier C.**, (2009). « *Logistique, SCM et développement durable : une revue de la littérature.* » Atelier de recherche : transport et logistique : histoire(s) de durabilité, Sep 2009, Paris (F-75).Besancon (F-25), Université de Bourgogne-Franche-Comté, CNRS. <http://www.let.fr> (12/2012), 23 p.
- Belorgey N.**, (2007). « *Le paradigme économique.* » Toulouse (F-31), IEP-Conférence de méthode d'économie, 2007-08, 10 p.
- Benferhat S., Denoeux T., Dubois D., Prade H.**, (2014). « *Représentations de l'incertitude en intelligence artificielle.* » in « *Panorama de l'intelligence artificielle. Représentation des connaissances et formalisation des raisonnements.* » Toulouse (F-31). Cépaduès Ed., Vol.1, chap. 3, pp. 65-121
- Benko G.** (2013). Entrées utilisées : « *Perroux, Boisguilbert, marchandise, régionale [science]* ». In « *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés.* », **Lévy J., Lussault M.**, (2013). Paris (F-75), Belin, 1127 p.
- Bensidoun I., Couppey-Soubeyran J.**, (2016, 2017, 2018, 2019). « *L'économie mondiale [2017, 2018, 2019, 2020]* » Paris (F-75), CEPIL, www.cepii.fr, La découverte, (127 p. ; 127 p ; 125 p. ; 127 p.)
- Bensidoun I., Couppey-Soubeyran J.**, (2018). 40 ans du CEPIL (1978-2018). « *Carnets graphiques. L'économie mondiale dévoile ses courbes.* » Paris (F-75), CEPIL, www.cepii.fr, 115 p.
- Berchon M.**, (2014). « *L'impression 3D* ». Paris (F-75), Eyrolles, 2^e éd., 213 p.
- Bernard A.** (2013). Entrées utilisées : « *économie d'agglomération, hinterland, idiographique/nomothétique, individualisme méthodologique, isotropie, paradigme, pôle de compétitivité* ». In « *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés.* », **Lévy J., Lussault M.**, (2013). Paris (F-75), Belin, 1127 p.
- Berque A.** (2013). Entrées utilisées : « *écoumène, lieu* ». In « *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés.* », **Lévy J., Lussault M.**, (2013). Paris (F-75), Belin, 1127 p.
- Berque A.**, (2012). Entrée utilisée « *écoumène* » in *Dictionnaire critique de la mondialisation* », **Ghorra-Gobin C.** et al. (2012). Paris (F-75), A Colin, 645 p.
- Berroir S.**(2012)«*Les systèmes urbains français Synthèse*».Paris(F-75),DATAR,Travaux en ligne N°10,16p.
- Bessière C.**, (2014). « *Raisonnement par contraintes* » in « *Panorama de l'intelligence artificielle. Algorithmes pour l'intelligence artificielle.* » Toulouse (F-31). Cépaduès Ed., Vol.2, chap. 6, pp 811-833.
- Beyer A.**, (2020). « *Pour une lecture territoriale des corridors de transport en Europe* », introduction au dossier «*Les réseaux transeuropéens de transport : relier pour intégrer ?*», Lyon (F-69), *Géoconfluences*, juillet 2020. [URL:http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/](http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/), 4 p.
- Beyer A.**, (2014). «*Le fait métropolitain et les limites d'un principe d'organisation territoriale.*»Paris (F-75), Dunod Editeur, «Revue Economie Régionale & Urbaine», «Big Bang territorial» consultation scientifique nationale, 23/12/2014, 5 p.
- Beyer A.**, (2012). « *Le modèle de concentration dans les trafics de conteneurs maritimes est-il transposable aux ports intérieurs ? Réflexions et éléments de cadrage à partir du cas rhénan.* » Marne-la-Vallée (F-77), Université de Paris-Est, IFSTTAR, SPLOTT. 23 p.
- Beyer A.**, (2012). « *Vers une hiérarchie accrue des terminaux à conteneurs sur le Rhin* » Marne-la-Vallée (F-77), Université de Paris-Est, IFSTTAR SPLOTT, FLUIDE (Fleuve urbain intermodal durable). 8 p.
- Beyer A.**, (2011). « *La symétrie et ses doubles. Approches géographiques* ». Nancy (F-54), Association des géographes de l'Est, Université Nancy 2, « *Revue Géographique de l'Est* », 2007, pp. 77-78. 5 p.
- Beyer A.**, (2004). « *Déplacer les frontières pour concevoir un centre.* ». Paris (F-75), Bulletin de l'Association de géographes français, Association des Géographes Français, p. 487 - 497. 8 p.
- Beyer A., Debrie J.** (2011 ; 15/05/2012). « *Les temporalités frontalières et urbaines du port de Strasbourg. Analyse géohistorique d'une relation fluviale ville-port* ». Lyon (F-69), ENS Editions, «Métropoles» <http://journals.openedition.org/metropoles/4494>

- Bimbot R., Martelly I.**, (2009). « *La recherche fondamentale, source de tout progrès* ». Paris (F-75), CNRS Editions, « La revue pour l'histoire du CNRS », <http://histoire-cnrs.revues.org/914> 3 p.
- Biziou M.**, (2004). « *De la société civile à la société civile mondiale* ». Paris (F-75), PUF, « Cités », 2004/1 (N° 17), p 192, <https://www.cairn.info/> 7 p.
- Blanchard D.**, (2017). Mémoire de doctorat, géographie, Dir. **Thorez P.** « *L'espace transmanche : un territoire transfrontalier maritime ?* » Le Havre (F-76), Le Havre Normandie Université, 499 p.
- Boissonade J., Barbier R., Bauler T., Fortin M-J., Fournis Y., Lemarchand F., Raufflet E.**, (2016) « *Mettre à l'épreuve l'acceptabilité sociale*. » Montréal (Canada). « [VertigO] » La revue électronique en sciences de l'environnement, vol. 16, n° 1, 2016. <http://id.erudit.org/iderudit/1037564ar>, 9 p.
- Bomsel O.**, (2017). « *La nouvelle économie politique*. » Paris (F-75), Gallimard, 433 p.
- Boniface P., Védrine H.**, (2008,2015)«*Atlas du Monde global*» Paris (F-75) A. Colin/Fayard: 128 p, 158 p.
- Bonnemaison J.**, (2004). « *La géographie culturelle* ». Paris (F-75), Edit. du CTHS, 2^e édit. 152 p.
- Boquet Y.**, (2018). « *Géographes et géographies. De la connaissance de la terre à la compréhension des territoires*. » Dijon (F-21), Editions Universitaires de Dijon (EUD). 444 p.
- Boquet Y.**, (2017). « *Annette Ciattoni et Yvette Veyret : Géographie et géopolitique de la mondialisation* ». Lille (F-59), compte-rendu de lecture. « Territoire en mouvement ». <http://tem.revues.org/2052> 3 p.
- Borja J.**, (2009). « *L'attractivité : les conditions locales de la réussite globale* » in « Actes des séminaires, février-juillet 2007. L'attractivité des territoires : regards croisés ». Paris (F-75), MEEDDAT, 124 p.
- Botta A.**, (2014). « *La perturbation d'un socio-écosystème peut être une opportunité majeure de changement*. » Paris (F-75), www.cirad.fr 2 p.
- Bouée C-E., Roche F.**, (2014). « *Confucius et les automates. L'avenir de l'homme dans la civilisation des machines* ». Paris (F-75), Grasset, 223 p.
- Bouinot J.** (2007). «*Les pôles de compétitivité : le recours au modèle des clusters ?*» Paris (F-75), «Cybergeog:European Journal of Geography» <http://journals.openedition.org/cybergeog/4961>, 7p.
- Boulineau E.**, (2008, 2014). « *Jean Gottmann, La politique des États et leur géographie* ». Lyon (F-69), « Géocarrefour » Vol. 83/1; Vol. 89/3. [http:// geocarrefour.revues.org/4403](http://geocarrefour.revues.org/4403) 2 p.
- Bounie N.**, (2017). Mémoire de doctorat, sciences économiques, Dir. **Blanquart C.** « *La zone d'activité logistique comme levier de développement économique des territoires* ». Marne-la-Vallée (F-77), Université Paris-Est. IFSTTAR, 320 p.
- Bourcier de Carbon P., B J-N.** (1981). « *Fernand Braudel — Civilisation matérielle, économie et capitalisme, XVe-XVIIIe siècle*. » Paris (F-75), « Population », 36^e année, n°2, 1981. pp. 428-429, <https://www.persee.fr/doc/> , 3 p.
- Bourdeau-Lepage L., Kebir L., Torre A.**, (2016). « *Une interview de Lena Sanders et Céline Rozenblat* » (réalisée : 14 septembre 2016 à Paris.) Paris (F-75), Lavoisier : Géographie, Economie, Société, Vol. 18 doi:10.3166/ges.18.569-577, 10 p.
- Bourdeau-Lepage L., Kebir L.**, (2012). « *Une interview de Denise Pumain* » (réalisée : 19 novembre 2012 à Paris) Paris (F-75) Lavoisier : Géographie, Economie, Société, Vol. 14 doi:10.3166/ges.14.435-443, 10 p.
- Bourdin A.** (2013). Entrée utilisée : « *Ascher* ». In « *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. », **Lévy J., Lussault M.**, (2013). Paris (F-75), Belin, 1127 p.
- Bourgeat S.**, (2004). « *La notion de Territoire en géographie. Son histoire et son articulation avec les autres problématiques actuelles de la discipline*. » Grenoble (F-38), Institut de géographie alpine, 26 p.
- Bournez O., Doweck G., Gilleron R., Grigorieff S., Marion J-Y., Perdrix S., Tison S.**, (2014). « *Informatique théorique : calculabilité, décidabilité et logique* » in « *Panorama de l'intelligence artificielle. L'intelligence artificielle: frontières et applications*. » Toulouse (F-31). Cépaduès Editions, Vol.3, chap. 1, pp. 989-1029.

- Bournez O., Dowek G., Gilleron R., Grigorieff S., Marion J-Y., Perdrix S., Tison S.,** (2014). « *Informatique théorique : complexité, automates et au-delà.* » in «Panorama de l'intelligence artificielle. L'intelligence artificielle: frontières et applications» Toulouse (F-31). Cépaduès Editions, Vol.3, chap. 2, pp 1031-1065.
- Bouzeghoub M., Kostadinov D.,** (2005). « *Personnalisation de l'information: aperçu de l'état de l'art et définition d'un modèle flexible de profils.* » Versailles (F-78). Laboratoire PRISM, Université de Versailles, 21 p.
- Bouزيد S., Faure C., Samath S.,** (2014). « *Veille sur le thème des flux et des interdépendances territoriales.* » Lyon (F-69), Lyon-St-Etienne, CNRS-ENS-Sciences Po-Université, 29 p.
- Boyer R.,** (2016). « *Economie et gouvernance mondiale* » in « Qui gouverne le monde ? L'état du monde 2017. »Paris (F-75), La découverte, 296 p.
- Braillard P-A.,** (2013). « *Que peut expliquer un modèle complexe et peut-on le comprendre?»* In **Varenne F., Silberstein M.,** « Epistémologies et pratiques de la modélisation et de la simulation. »Paris (F-75) Editions matériologiques, T1-Vol1, Ch. 9. pp. 275-295
- Braudel F.** (1976). « *La dynamique du capitalisme.* » Paris (F-75), Flammarion, 1988, édit. 2018, 109 p.
- Brennetot A.,** (2019). « *Atlas de la vallée de la Seine.* » Paris (F-75), Editions Autrement, 94 p.
- Brennetot A.,** (2014). «*Les insuffisances de la coopération métropolitaine en Normandie.* » Mont-Saint-Aignan (F-76), Presses universitaires de Rouen et du Havre, «Etudes normandes», 2014/1, pp 97/111.
- Brennetot A.,** (2013). « *Une région sans métropole.* » Mont-Saint-Aignan (F-76), Presses universitaires de Rouen et du Havre, «Etudes normandes», 2013/2, pp 107/120.
- Brennetot A.,** (2010). «*Pour une géoéthique. Éléments d'analyse des conceptions de la justice spatiale.*»Paris (F-75), Belin, «L'Espace géographique», 1/2010 (Vol. 39), p. 75-88 www.cairn.info/ 13 p.
- Brennetot A., Bussi M., Guermond Y.,** (2013). «*Le Grand Paris et l'axe Seine. L'aménagement métropolitain à l'âge de la concurrence néolibérale.*» Lyon (F-69), ENS Editions, «Métropoles», <http://metropoles.revues.org> 31 p.
- Brennetot A., de Ruffray S.,** (11/2011). « *La Normandie, laboratoire de l'ambiguïté régionale.* » Paris (F-75), Colloque International «Fonder les sciences du territoire», GIS Collège international des sciences du territoire, Université de Paris 1 Panthéon-Sorbonne, Université Paris Diderot, CNRS, DATAR, IAU-ÎdF, ADEME, INED, 7 p.
- Brennetot A., Guermond Y.,** (2015). « *L'unification de la Normandie.* » Mont-Saint-Aignan (F-76), Presses universitaires de Rouen et du Havre, «Etudes normandes», 2015/1, pp 89-92.
- Bretagnolle A.,**(2014)«*Les villes mondiales en compétition?»*Paris (F-75) La documentation française,8 p.
- Bretagnolle A., Le Goix R., Vacchiani-Marcuzzo C.,** (2011). « *Métropoles et mondialisation*» Paris (F-75) La documentation française, Documentation photographique. Dossier N°8082, 64 p.
- Briffaut J-P.,** (2002). « *Rôle des outils conceptuels dans le développement des systèmes d'information des organisations* » Troyes (F-10). Institut National des Télécommunications. 12 p.
- Briswalter C., Jehl C., Kaufmann T., Mehl E., Süß C.,** (2017). « *Les clusters au sein de l'Union européenne : des réseaux économiques à la limite entre concurrence et coopération* » Marseille (F-13). Université des sciences appliquées de Kehl, Université de Strasbourg. MasterClass à Marseille du 18/01/2017. 33 p.
- Brocard M, Lecoquière B., Mallet P.,** (1995). «*Le chorotype de l'estuaire européen.*» Montpellier (F-34), «Mappe Monde», 3/1995, 2 p.
- Brodhag C.,** (2012). Entrée utilisée « *développement durable* » in « *Dictionnaire critique de la mondialisation* », **Ghorra-Gobin C.** et al. (2012). Paris (F-75), A Colin, 645 p.
- Brunet R.,**(2017)«*Le déchiffrement du Monde (Théorie et pratique de la géographie)*» Paris (F-75), Belin. 528 p.
- Brunet R.,** (2004). « *Le développement des territoires* »La Tour-d'Aigues (F-84).Editions de l'Aube, 95 p.

- Brunet R.**, (2002) « *Les lignes de force de l'espace européen* ». Montpellier (F-34), « *Mappe Monde* » 66, 2002-2, 6 p.
- Brunet R.**, (1986). « *La carte-modèle et les chorèmes* ». Montpellier (F-34), « *Mappe Monde* » 86/4, 5 p.
- Brunet R., Dollfus O.**, (1990). « *Géographie universelle. Mondes nouveaux* », Paris/Montpellier, (F-75-34), Hachette/Reclus, 551 p.
- Buchet C.**, (2018). « *Ce que nous dit l'histoire pour réussir notre avenir* » « *La démonstration d'Océanides* » ». Paris (F-75). « *Revue Défense Nationale* », 2018/9 N° 814, pp. 99-115
- Bussi M.**, (11/2011). « *Trois pistes urgentes pour une géographie mondiale de la démocratie* » Paris (F-75), Colloque International « *Fonder les sciences du territoire* », GIS Collège international des sciences du territoire, Université de Paris 1 Panthéon-Sorbonne, Université Paris Diderot, CNRS, DATAR, IAU-ÎdF, ADEME, INED, 4 p.
- Cadène P.** (2013). Entrée utilisée : « *développement* ». In « *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés* ». **Lévy J., Lussault M.**, (2013). Paris (F-75), Belin, 1127 p.
- Cagnat R., Massaoulov S.**, (2015). « *Entre États-Unis, Chine et Russie, l'enjeu eurasiatique* ». Paris (F-75) www.iris-france.org 11 p.
- Calderon F., Stern N.**, (2015). « *La nouvelle économie climatique* ». Paris (F-75), Les petits matins. 218 p.
- Campbell S.**, (2009). « *The imperative of Growth, the Rhetoric of Sustainability: The Divergence of the Ecoregion and the Global Megaregion.* » in **Ross (L.) C.** et al., « *Megaregions planning for global competitiveness.* » Washington, USA: Island Press, 307 p.
- Camu P.**, (1994). « *À la mémoire de Jean Gottmann (1915-1994)* ». Canada. « *Cahiers de géographie du Québec* », vol. 38, n° 105, 1994, p. 489-492. <http://id.erudit.org/iderudit/5> p.
- Cariou A.**, (2019). « *Du Transsibérien au corridor eurasiatique* » Paris (F-75), « *EchoGéo* » n° 49, <http://journals.openedition.org/echogeo/>, 23 p.
- Cariou A.**, (2018). « *Les corridors centrasiatiques des nouvelles routes de la soie : un nouveau destin continental pour la Chine.* » Paris (F-75), Belin, « *L'Espace géographique* », 2018/1 (Tome 47), p. 19-34. <https://www.cairn.info/> 17 p.
- Carrouet G.**, (2019). « *Les enjeux de la grande vitesse ferroviaire dans l'émergence de coopérations interurbaines* », Paris (F-75), « *EchoGéo* » n° 49, <http://journals.openedition.org/echogeo/17970>, 19 p.
- Carroué L.** (2017) « [Paris-Saclay, une Silicon Valley à la française ?](http://geoconfluences.ens-lyon.fr/actualites/eclairage/paris-saclay_03/2017) ». Lyon (F-69). *Géoconfluences*, http://geoconfluences.ens-lyon.fr/actualites/eclairage/paris-saclay_03/2017. 37 p.
- Carroué L.**, (2011) « *Crise et basculements du monde* » Paris (F-75) Historiens&Géographes. Dossier N°416, 21 p.
- Cassin B.**, (2019). « *Vocabulaire européen des philosophies.* » Paris (F-75), Edit du Seuil/Dictionnaires Le Robert. 1563 p.
- Catellin S.**, (2004). « *L'abduction: une pratique de la découverte scientifique et littéraire* ». Meudon (F-92), CNRS éditions, « *Hermès, La Revue* », 2004/2 (N° 39), p. 179-185. <https://www.cairn.info/> 6 p.
- Cattan N.**, (2012). Entrées utilisées « *centre/périphérie ; flux ; transport et échange* » in « *Dictionnaire critique de la mondialisation* », **Ghorra-Gobin C.** et al. (2012). Paris (F-75), A Colin, 645 p.
- Cattan N.**, (2012). « *Les systèmes urbains français. Synthèse* ». Paris (F-75), DATAR : Travaux en ligne N°10, 16 p.
- Cattan N., Frétiigny J-B.**, (2012). « *Les portes d'entrée de la France et les systèmes territoriaux des flux – état des lieux et problématiques* ». Paris (F-75), DATAR : Territoires 2040, N°3, 79p.
- Cattaruzza A.**, (2010). « *Fragmentation : cloisonnement et/ou recomposition de l'espace politique ?* » Reims (F-51), « *L'Espace Politique* », 11-2010-2. <http://espacepolitique.revues.org> 8 p.

- Chabot G.** (1962). « *Gottmann [Jean], Megalopolis. The urbanized northeastern seaboard of the United States, 1961* ». Paris (F-75), « L'information géographique » volume 26, n°2, 1962. p. 89; <https://www.persee.fr/>, 2 p.
- Chaib-draa B.**, (2015). « *La recherche et ses méthodologies* ». Canada. Université Laval. 48 p.
- Chalal M-E.**, (2014). Mémoire de doctorat, génie industriel, Dir. **Boucher X.** « *Aide à la décision pour la servicisation des PME industrielles : une approche par modélisation et simulation.* » Saint-Etienne (F-42), Ecole Nationale Supérieure des Mines de Saint-Etienne. <NNT : 2014EMSE0754>. <tel-01132699> 258 p.
- Chaléard J-L.** (2019) « *Corridors et circulations au temps de la mondialisation* » Paris (F-75), « EchoGéo » n°49, <http://journals.openedition.org/echogeo/18156> , 4 p.
- Chanard C.**, (2012). « *Modèles LUTI. Une histoire et une géographie* » Besançon (F-25), Laboratoire ThéMA, UMR 6049 CNRS, Université de Franche-Comté Besançon, 12 p.
- Chang H-J.**, (2006). « *Sur la relation entre les institutions et le développement économique* ». Quetigny (F-21), Alternatives Economiques Editeur, « L'Économie politique », 2/2006 (n° 30), p. 53-67. URL: <http://www.cairn.info/> 8 p.
- Chantelot S.**, (2009). « *La thèse de la "classe créative" : entre limites et développements* ». Paris (F-75), Lavoisier, « Géographie, économie, société », 2009/4 Vol. 11, pages 315 à 334, www.cairn.info/revue-geographie-economie-societe-2009-4-page-315.htm , 21 p.
- Chapelon L.**, (2008). « *L'interface : contribution à l'analyse de l'espace géographique* ». Paris (F-75), Belin, « L'Espace géographique », 2008/3 (T.37).www.cairn.info/revue-espace-geographique-2008-3 12p.
- Charlier J.**, (2017). « *Dynamiques portuaires et urbano-portuaires récentes des ports belgo-néerlandais au sein de la Rangée Nord* ». Le Havre (F-76), Université du Havre, *Hommage à André Vigarié (1921-2006)* 282p.
- Charlier J.**, (2016). « *La dynamique récente des rangées portuaires nord et sud européennes* ». Lyon (F-69), Université du Havre, 191 p.
- Charmelot J.**, (2009). « *Le "smart power" américain, un défi pour l'Europe* ». Paris (F-75), Fondation Robert Schuman. « Questions d'Europe » N°127, 9 p.
- Chatel C.**, (2018). « *L'urbanisation du monde* ». Paris (F-75), « La Documentation photographique ». Dossier N°8125, 15 p.
- Chatelin-Ertur C.**, (2011). Mémoire d'HDR (synthèse). « *Gouvernance des organisations : vers une théorie intégrée ?* » Orléans (F-45), Université d'Orléans. 82 p.
- Charvet J-P, Sivignon M.**, (2011). « *Géographie humaine : questions et enjeux du monde contemporain* ». Paris (F-75), A. Colin, 2^e éd. 352 p.
- Chauvel J.**, (10/12/2015). Mémoire de doctorat, science politique, Dir. **Caillosse J.** « *La question du Grand Paris (2001-2012)* ». Paris (F-75), Université Paris 2 Panthéon-Assas, 477 p.
- Chavaudret C.**, (2015). « *Les mathématiques du chaos* ». Nice (F-06). Université de Sophia-Antipolis. <http://www.paristechreview.com/2015/09/11/> 5 p.
- Cholez C., Patier D., Routhier J-L.**, (2004). « *Evaluations des trafics utilitaires hors tournées urbaines. Analyses des entrepôts périphériques.* » Lyon (F-69). Laboratoire d'économie des transports, ENTP. Rapport final. Volet 2, 52 p.
- Chriqui V.**, (2011). « *Le fossé numérique en France* ». Paris (F-75), Conseil d'Analyse Stratégique. La documentation française, 157 p.
- Cicille P.**, (2012). « *Quelles métropoles en Europe ?* » Paris (F-75), DATAR : Travaux en ligne N°11, 20 p.
- Claval P.**, (2013). « *Le rôle du terrain en géographie* ». Paris (F-75), Revue franco-brésilienne de géographie, Confins [En ligne], 17 | 2013, mis en ligne le 01 avril 2012, <http://journals.openedition.org/confins/8373> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/confins.8373>, 31 p.

- Claval P.**, (2008). « *Espace et territoire. Les bifurcations de la science régionale* » Paris (F-75), Lavoisier, « Géographie, économie, société », 2008/2 Vol. 10, pp. 157-184
- Claval P.**, (2005). « *Epistémologie de la géographie* ». Paris (F-75), A. Colin. 265 p.
- Claval P.**, (1997)« *L'évolution de quelques concepts de base de la géographie. Espace, milieu, région, paysage (1800-1990)*» in «Les discours du Géographe» (J-F Staszak dir.) Paris (F-75), L'Harmattan, 30 p.
- Claval P.**, (1968). « *Régions, nations, grands espaces. Géographie générale des ensembles territoriaux.* » Paris (F-75), Editions M.-Th. Génin, 837 p.
- Claval P.**, (1968). « *La théorie des villes.* » Nancy (F-54), Association des géographes de l'Est, Université Nancy 2, « Revue Géographique de l'Est », T. 8, N°1-2, 01-06-1968. pp.3-56. www.persee.fr , 53 p.
- Cohen M.**, (2012). Entrée utilisée « *écologie, écosystémiques (services)* » in « *Dictionnaire critique de la mondialisation* », **Ghorra-Gobin C.** et al. (2012). Paris (F-75), A Colin, 645 p.
- Cohen S.**, (2012). Entrée utilisée « *organisation non gouvernementale (ONG)* » in *Dictionnaire critique de la mondialisation* », **Ghorra-Gobin C.** et al. (2012). Paris (F-75), A Colin, 645 p.
- Coissard S.**, (2007). « *Perspectives. La nouvelle économie géographique de Paul Krugman. Apports et limites* » Paris (F-75), A. Colin, «Revue d'Économie Régionale & Urbaine», 2007/1 mai, pp 111-125, 16 p.
- Colin N., Verdier H.**, (2015). « *L'âge de la multitude* ». Paris (F-75), A. Colin. 302 p.
- Colletis G., Pecqueur B.**, (2005). « *Révélation de ressources spécifiques et coordination située* ». Amiens (F-60), CRISEA, « *Économie et institutions* » [En ligne], 6-7 (2005). Mis en ligne le 31/01/2013, <http://journals.openedition.org/ei/900> ; 25 p.
- Colombel Y., Oster D.**, (2017). « *La France. Territoires et aménagement face à la mondialisation* ». Paris (F-75), Nathan, 2^e éd., 317 p.
- Combes P-P., Lafourcade M.**, (2012).«*Revue de la littérature académique quantifiant les effets d'agglomération sur la productivité et l'emploi*».Paris (F-75), Société du Grand Paris. 64 p.
- Condotta J-F., Le Ber F., Ligozat G., Travé-Massuyès L.**, (2014). «*Raisonnement qualitatif sur les systèmes dynamiques, le temps et l'espace*» in «Panorama de l'intelligence artificielle. Représentation des connaissances et formalisation des raisonnements.» Toulouse (F-31). Cépaduès Ed., Vol.1, Chap 4, pp. 123-153.
- Constantinescu A-M.**, (2006) « *L'Archipel Mégapolitain Mondial : Les espaces de la gouvernance* » in cycle de conférences 2006/2007 : « *Enjeux politiques de la géographie. Où est le politique ?* » Paris (F-75). Institut d'études politiques. 2 p.
- Contant Cheryl K., Leone de Nie K.**, (2009). « *Scale matters: rethinking planning approaches across jurisdictional and sectoral boundaries.* » in **Ross (L.) C.** et al., « Megaregions planning for global competitiveness. » Washington, USA: Island Press, 307 p.
- Cooper M-C., Givry (de) S., Schiex T.**, (2014). « *Réseaux de contraintes valués.* » in « *Panorama de l'intelligence artificielle. Algorithmes pour l'intelligence artificielle.* » Toulouse (F-31). Cépaduès Editions, Vol.2, chap. 7, pp 835-855.
- Coppin O.**, (2001), « *Les trois temps de l'aménagement du territoire en France* ». Dunkerque (F-59), Maison de la Recherche en Sciences de l'Homme, Laboratoire Redéploiement Industriel et Innovation, 22 p.
- Cordobes S.** (2013). Entrée utilisée : « *prospective territoriale*». In « *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés.* », **Lévy J., Lussault M.**, (2013). Paris (F-75), Belin, 1127 p.
- Cossart É.** (2018), «*Dossier : Les relations nature-sociétés face au changement global. Le changement global : un champ scientifique fécond pour le géographe* ». Lyon (F-69),Géoconfluences, www.geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/ 11 p.
- Costea, S., Dogot, C.-M.**, (2008). « *Les régions, un concept moderne d'organisation dans l'Union Européenne.*» Mannheim (DE-68159), GESIS : Leibniz Institut for the social sciences (www.gesis.org),

L'Europe Unie : Revue d'études européennes, 2, 54-61. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssolar-423887>, 10 p.

Costeseque G., (2013). « *Modélisation et simulation dans le contexte du trafic routier.* » In **Varenne F., Silberstein M.**, « Epistémologies et pratiques de la modélisation et de la simulation. » Paris (F-75), Editions matériologiques, T1-Vol2, Ch. 30. pp 809-838.

Courbis R., (1983). « *La prévision économique en France* ». Paris (F-75), « Futuribles », 11/1983.17 p.

Courlet C. (2007). « *Du développement économique situé.* » In : « *La ressource territoriale.* » Paris (F-75), Economica, 252 p.

Courmont B., Niquet V., Nivet B., (2004). « *Quelle évolution de la notion de puissance et de ses modes d'action à l'horizon 2030, appliquée aux États-Unis, à l'Europe et à la Chine ?* ». Paris (F-75), Délégation aux Affaires Stratégiques. 114 p.

Cousin B., Chauvin S., (2016). « *Grands cercles et sociabilité des élites mondiales.* » in « *Qui gouverne le monde ? L'état du monde 2017.* » Paris (F-75), La découverte. 297 p.

Cozic M., (2010). « *Philosophie de l'économie, Série "Décision, Rationalité, Interaction"* » Marne-la-Vallée (F-77). Université Paris-Est Créteil Val-de-Marne, Cahier DRI-2010-02, 48 p.

Cvetek N., Daiber F., (2009). « *Qu'est-ce que la société civile ?* ». Antananarivo, Madagascar, Réalisation : KMF-CNOE, 33 p.

Dablanc L., Frémont A., (2015). « *La métropole logistique : le transport de marchandises et le territoire des grandes villes* ». Paris (F-75), A. colin, 316 p.

Dagorn R. (2013). Entrées utilisées : « *archipel mégapolitain mondial, économie-monde, métropole/mégapole, société-Monde* ». In « *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés.* », **Lévy J., Lussault M.**, (2013). Paris (F-75), Belin, 1127 p.

Damiani I., Bachelet V., (2018). « *Représentations géopolitiques sur la Route de la Soie, une étude à l'aide de l'analyse cartographique et du traitement d'images satellites.* » Reims (F-51), soutenue par : « L'Espace Politique » 34/128-126, <https://www.academia.edu/> 4 p.

Daudet B., (2015). « *Métropoles portuaires africaines.* » Le Havre (F-76), Fondation Sefacil, « Note prospective et stratégique », 30 p.

Davezies L. (2013). Entrées utilisées : « *Alonso, Aydalot, concentration, économie [géographie et], Weber* ». In « *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés.* », **Lévy J., Lussault M.**, (2013). Paris (F-75), Belin, 1127 p.

Debarbieux B. (2013). Entrées utilisées : « *représentation, territoire* ». In « *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés.* », **Lévy J., Lussault M.**, (2013). Paris (F-75), Belin, 1127 p.

Debarbieux B. (2009). « *Territoire-Territorialité-Territorialisation : aujourd'hui encore, et bien moins que demain ...* » In « *Territoires, territorialité, territorialisation* » Rennes (F-35), Presses Universitaires de Rennes, 228 p.

Debarbieux B., Fourny M-C., dir. (2004). « *L'effet géographique. Construction sociale, appréhension cognitive et configuration matérielle des objets géographiques* ». Grenoble (F-38), La Maison des Sciences de l'Homme-Alpes (MSH-Alpes), 248 p.

Debarbieux B., Vanier M., dir. (2002). « *Ces territoires qui se dessinent* ». Paris (F-75), Datar/éditions de l'Aube, 270 p.

De Boe Ph., Hanquet Th., Maréchal L., (2010). « *Un demi-siècle d'initiatives pour l'aménagement du territoire européen* ». Namur (B-5100), CPDT Editeur, « Conférence Permanente du Développement Territorial », N°5 (09/2010), <http://cpdt.wallonie.be>, 48 p.

Debrie J., (2018a). « *Schémas nationaux d'infrastructures de transport et développement durable : quelle approche de l'intermodalité ?* » Paris (F-75), Université Paris 1 Panthéon Sorbonne. 10 p.

- Debie J.**, (2018b). « *D'un problème d'action publique à la structuration d'un champ de recherche ... et vice-versa : l'exemple de l'introduction de la question logistique dans l'aménagement urbain* ». Lyon (F-69), ENS Editions, « Métropoles 23 » (22/01/2019), 20 p.
- Debie J.**, (2013). « *Développement portuaire et action publique : à quelles échelles, par quels échelons et pour quels territoires ?* » Paris (F-75), Comité National Français de Géographie (www.cnfg.fr) « Géotransports » (www.geotransports.fr), 2013 n°1-2, 10 p.
- Debie J.**, (11/2011). « *Une approche territoriale de la gouvernance ou le dialogue secteur/territoire : l'exemple des projets urbains fluviaux* ». In « *Fonder les sciences du territoire* ». Paris (F-75), Colloque International, GIS Collège international des sciences du territoire, Université de Paris 1 Panthéon-Sorbonne, Université Paris Diderot, CNRS, DATAR, IAU-IdF, ADEME, INED, 5 p.
- Debie J., Comtois C.**, (2010). « *Une relecture du concept de corridors de transport : illustration comparée Europe/Amérique du Nord* ». Lyon (F-69), « Les Cahiers scientifiques du transport », pp 127-144, 18 p.
- Defay A.**, (2016). « *La géopolitique* ». Paris (F-75), PUF, Que sais-je ? 3^e édit., 127 p.
- Deffuant G., Banos A., et al. : Chavalarias D., Bertelle C., Brodu N., Jensen P., Lesne A., Müller J-P., Perrier É., Varenne F.**, (2015). « *Visions de la complexité. Le démon de Laplace dans tous ses états* ». Les Ulis (F-91), Edit EDP Sciences. « Natures Sciences Sociétés », 2015/1 Vol. 23, pp. 42 à 53, 13 p. www.nss-journal.org
- Deisting F., Paumard P.** (2012). « *Développement durable et attractivité des territoires* ». Paris (F-75), L'Harmattan. « Marché et organisations » 2012/2 N° 16, pages 53 à 75 www.cairn.info/revue-marche-et-organisations-2012, 24 p.
- Delacroix C.** (2013). Entrée utilisée : « *évènement* ». In « *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés* ». », **Lévy J., Lussault M.**, (2013). Paris (F-75), Belin, 1127 p.
- Della Faille D.**, (2012). « *Denis Retaillé, Les lieux de la mondialisation* » Paris (F-75), Éd. Le Cavalier Bleu, coll. « Lieux de... ». Les comptes rendus, 29/05/2012. <http://lectures.revues.org/8499> 2 p.
- Delmotte F.**, (2010). « *Termes clés de la sociologie de Norbert Elias* ». Paris (F-75), Presses de Sciences Po (P.F.N.S.P.) Vingtième Siècle. Revue d'histoire. 2010/2 (n° 106), p. 29-36, 7 p.
- Dematteis G.** (2013). Entrées utilisées : « *centralité, réseau urbain* ». In « *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés* ». », **Lévy J., Lussault M.**, (2013). Paris (F-75), Belin, 1127 p.
- De Kervasdoué J.**, (2012). Entrée utilisée « *pandémie* » in « *Dictionnaire critique de la mondialisation* », **Ghorra-Gobin C.** et al. (2012). Paris (F-75), A Colin, 645 p.
- De Ladoucette P.**, (2014). « *Communication sur les conditions d'application de mesures incitatives aux projets d'intérêt commun* ». Paris (F-75). Délibération de la Commission de Régulation de l'Energie, 4 p.
- De Lapparent M.**, (10/2015). « *Les modèles LUTI : état de l'art, exemples internationaux et effets d'agglomération* ». Lausanne (Suisse), Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne, TRANSP-OR, 14 p.
- De La Vega X.**, (2006). « *Rencontre avec... Saskia Sassen : Repenser la mondialisation* ». Auxerre (F-69, Editeur : Sciences Humaines Communication, « Sciences Humaines » [N° 177] 12/ 2006. 3 p.
- De Montbrial T., Gomart T.**, (2017). « *Notre intérêt national* ». Paris (F-75), Odile Jacob, 332 p.
- De Perthuis C.**, (2014). « *Économie circulaire et transition écologique* ». Paris (F-75), Annales des Mines. « Responsabilité et Environnement », N° 76, octobre 2014, 5 p.
- De Rosnay J.**, (1975). « *Le macroscope : vers une vision globale* ». Paris (F-75), Edit. du Seuil, 352 p.
- Démare T.**, (2016). Mémoire de doctorat, informatique, Dir. **Bertelle C.** « *Une approche systémique à base d'agents et de graphes dynamiques pour modéliser l'interface logistique port-métropole* » Le Havre (F-76), Le Havre Normandie Université, 149 p.

- Démare T., Balev S., Bertelle C., Dutot A., Fournier D., Sanlaville E., (2019a)** « *Modelling a multi-modal logistic network with agents and dynamic graphs* » (23rd International Congress on Modelling and Simulation, Canberra, ACT, Australia, 1 to 6 December 2019). Le Havre (F-76), Normandie Université, Laboratoire du LITIS, 7 p.
- Démare T., Bertelle C., Dutot A., Fournier D., (2019b).** « *Adaptive Behavior Modeling in Logistic Systems with Agents and Dynamic Graphs.* » New-York (USA-NY-10019), Journal ACM TAAS. Vol. 13, 3, Article 15 (March 2019), <https://dl.acm.org/journal/taas> 25 pages.
- Démare T., Bertelle C., Dutot A., Lévêque L., (2016).** « *A systemic approach with agent-based model and dynamic graphs to understand the organization of a logistic system* ». Cormelles-le-Royal (F-14), Ed. EMS, Actes du colloque international DEVPORT, Université du Havre, Normandie Université. 10 p.
- Démare T., Bertelle C., Dutot A., Lévêque L., (2013).** « *Interface maritime et interface métropolitaine : vers la modélisation de l'axe Seine par les réseaux.* » Le Havre (F-76), Le Havre Normandie Université, Laboratoires : LITIS – Informatique ; CIRTAI - UMR IDEES – Géographie, 16 p.
- Desbons D. (2013).** Entrée utilisée : « *relativisme* ». In « *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés.* », Lévy J., Lussault M., (2013). Paris (F-75), Belin, 1127 p.
- Desplebin O., (1012).** « *Nature et évolution des critères de performance des places portuaires maritimes de commerce* » Le Havre (F-76), Le Havre Normandie Université, Laboratoire NIMEC, ISEL, 28 p.
- Deisting F., Paumard P., (2012).** « *Développement durable et attractivité des territoires.* ». Paris (F-75), L'Harmattan, « *Marché et organisations* » 2012/2 N° 16. Pages 53 à 75. <https://www.cairn.info/> 24 p.
- Devezas T., (2009).** « *Les portugais, pionniers de la globalisation* ». Paris (F-75), « *Géoéconomie* », 2009/1 (n° 48), page : 124, www.cairn.info/revue-geoeconomie-2009 8 p
- Devisme L. (2013).** Entrée utilisée : « *urbanisme* ». In « *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés.* », Lévy J., Lussault M., (2013). Paris (F-75), Belin, 1127 p.
- Deymier G., Nicolas J-P., (2005).** « *Modèles d'interaction entre transport et urbanisme : état de l'art et choix du modèle pour le projet SIMBAD* » Lyon (F-69), Laboratoire d'économie des transports, Rapport de recherche. Rapport intermédiaire n°1 (07/2005) 50 p.
- Didelon C., (2013).** Mémoire d'HDR, « *Le Monde comme territoire ; pour une approche renouvelée du Monde en géographie* ». Rouen (F-76), Université de Rouen, 322 p.
- Dieckhoff A., (2012).** Entrée utilisée « *nation/nationalisme* » in « *Dictionnaire critique de la mondialisation* », Ghorra-Gobin C. et al. (2012). Paris (F-75), A Colin, 645 p.
- Diemer A., Guillemin H., (2012).** « *La mathématisation et la mécanisation du monde* ». Lille (F-59), Université Lille 1, séminaire du CHSE, « *Sciences, Techniques, Politiques (XVIe-XIXe) siècle* », 78 p.
- Dijkstra L., Poelman H., (2011).** « *Regional typologies: a compilation.* » Bruxelles (B-1049), Editor : European Commission, Régional Policy. « *Politique régionale* ». N°1/2011 (06/2011), regio-papers@ec.europa.eu , 16 p.
- Di Méo G., (2014).** « *Michel Lussault, L'Avènement du Monde. Essai sur l'habitation humaine de la Terre* ». Paris (F-75), A. Colin, « *Annales de géographie* », 2014/3 (n° 697), p. 982-992. <http://www.cairn.info> 10 p.
- Di Méo G. (2013).** Entrées utilisées : « *infrastructure, perception, phénoménologie, production de l'espace, région, structure spatiale, territorialité* ». In « *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés.* », Lévy J., Lussault M., (2013). Paris (F-75), Belin, 1127 p.
- Di Méo G., (2001).** « *L'explication sociale en géographie* » in « *Explications en géographie. Démarches, stratégies et modèles.* » Paris (F-75), Ed. SEDES, Chap. 7, 14 p.
- Distler C., (2012).** Entrées utilisées « *globalisation ; gouvernance ; infrastructures ; régulation ; réseau ; risque systémique ; subsidiarité ; TIC* » in « *Dictionnaire critique de la mondialisation* », Ghorra-Gobin C. et al. (2012). Paris (F-75), A Colin, 645 p.

- Djament-Tran G.**, (2012). Entrée utilisée « échelle » in « *Dictionnaire critique de la mondialisation* », **Ghorra-Gobin C.** et al. (2012). Paris (F-75), A Colin, 645 p.
- Dollfus O.**, (2007). « *La mondialisation* ». Paris (F-75), Presses de sciences po. 3^e édit. 175 p.
- Donnadieu G., Durand D., Neel D., Nunez E., Saint-Paul L.**, (2003). « *L'Approche systémique : de quoi s'agit-il?* » Paris(F-75), Synthèse des travaux du Groupe AFSCET « Diffusion de la pensée systémique » 11p.
- Dosse F.** (2013). Entrées utilisée : « épistémologie ». In « *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés.* », **Lévy J., Lussault M.**, (2013). Paris (F-75), Belin, 1127 p.
- Doucet P.**, (1999). « *Cohésion territoriale de l'Union européenne - La gestation ambiguë d'un ambitieux projet politique* ». Bruxelles (B-1050), Université libre de Bruxelles, 11 p.
- Doueïhi M.**, et al. (2013). « Qu'est-ce que le numérique ? » (Dir. in Qu'est-ce que le numérique ?). Paris (F-75), Presses Universitaires de France, pp. 5-55.
- Draper P., Ismail. S.**, (2014). « *Les Accords de partenariat économique : Quelles perspectives pour l'Afrique subsaharienne dans un contexte commercial qui évolue ?* » Maastricht (N-6211), « Great insights » vol. 3 n° 9 (oct/nov 2014), <http://ecdpm.org/great-insights/> 3 p.
- Draper P., Lacey S., Ramkolowan Y.**, (2014). « *Accords commerciaux méga-régionaux : Quelles implications pour les pays ACP ?* » Genève (Suisse), Centre international pour le commerce et le développement durable, Passerelles. Vol.15. N°4. 09/10/2014° <http://www.ictsd.org/bridges-news/passerelles/> (nota : fin d'activité en 2018), 6 p
- Dreyfus S.**, (1971). « *La thèse et le mémoire de doctorat en droit* ». Paris (F-75), A. Colin, 511 p.
- Duarte E.**, (2013). « *L'expérience sensible dans la constitution de la science* ». Paris (F-75) Groupe A. Michel, De Boeck supérieur, « Sociétés », 2013/3 (n° 121), p. 9-17. <https://www.cairn.info/revue-societes-2013-3-page-9.htm/> 11 p.
- Duboz R., Müller J-P.** (2013). « *Modélisation des socio-écosystèmes. Instrumenter le dialogue multidisciplinaire.* » In **Varenne F., Silberstein M.**, « Epistémologies et pratiques de la modélisation et de la simulation. » Paris (F-75), Editions matériologiques, T1-Vol2, Ch. 32. pp 871-902.
- Ducret R.**, (2014). Mémoire de doctorat, sciences de gestion, Dir. **Molet H.** « *Nouvelles organisations de la distribution urbaine des colis sur le dernier kilomètre : innover par une approche spatiale* » Paris (F-75), Ecole supérieure des mines de Paris, Mines Paris Tech, 438 p.
- Ducruet C.**, (06/2016). Mémoire d'HDR. « *La spatialité des réseaux maritimes. Contributions maritimes à l'analyse des réseaux en géographie.* » Paris (F-75), Université de Paris 1 Panthéon-Sorbonne, 151 p.
- Ducruet C.**, (2011). « *Activité portuaire et villes.* » Paris (F-75), Economica, in **Pumain D. et Mattei M.F.** (dir.) « Données Urbaines 6 », pp. 251-259, 9 p.
- Ducruet C.** (2009), « *Régions portuaires et mondialisation. Méditerranée : revue géographique des pays méditerranéens* » Marseille (F-13), Publications de l'Université de Provence, 2009, pp.15-24
- Ducruet C.**, (2008). « *Typologie mondiale des relations ville-port.* » Paris (F-75), « Cybergeog », European Journal of Geography, Espace, Société, Territoire. Doc. 417 (27/03/2008). 21 p.
<http://journals.openedition.org/cybergeog/17332> ; DOI : 10.4000/cybergeog.17332
- Ducruet C.**, (2005). « *Structures et dynamiques spatiales des villes portuaires : du local au mondial.* » Montpellier (F-34), M@ppemonde 77 (2005.1), 6 p.
<http://mappemonde.mgm.fr/num5/articles/art05106.html>
- Ducruet C., Joly O, Le Cam M.**, (2013). « *Territorial Impact of Globalization for Europe and its Regions - The French port complex of the Seine Corridor* ». Paris (F-75), CNRS France, The ESPON 2013 Progr.TIGER. Applied Research Project 2013/1/1. Draft Final Scientific Report. Working paper 16 (29/02/2012). 20 p.
- Dufoix S.**, (2014). « *Le piège territorial. Les présupposés géographiques de la théorie des relations internationales.* » Paris (F-75), Éd. PFNSP. « Raisons politiques ». 2014/2 (N° 54), 31 p.

- Dufourcq J.**, (2006). « *L'altérité comme facteur stratégique* ». Paris (F-75), Edit. Emile Bruylant « Revue Défense Nationale » 2005 ; « France-OTAN : vers un rapprochement doctrinal ? ». [HTTP://WWW.TVDMA.ORG/STRATEGIE/LES-TROIS-DEFIS-DU-XXIEME-SIECLE-DUFOURCQ-JEAN/](http://www.tvdma.org/strategie/les-trois-defis-du-xxieme-siecle-dufourcq-jean/)
- Dujardin, P.**, (12/2006). « *Banane bleue et "global cities" : concepts et avatars de la "megalopolis"* ». Paris (F-75), Institut d'études politiques, in cycle de conférences 2006/2007 : « *Enjeux politiques de la géographie. Où est le politique ?* » 2 p.
- Dumont G-F.**, (2014). « *Les régions d'Europe ; une extrême diversité institutionnelle* ». Vincennes (F-94), SAS Expertise géopolitique, « La revue géopolitique », Art., 1160, 01/2014. www.diploweb.com 30 p.
- Dumont G-F. Verluise P.** (2015) « *Géopolitique de l'Europe : de l'Atlantique à l'Oural* » Paris (F-75) PUF. 212p.
- Dupays A.**, (2011). Mémoire de doctorat, psychologie, Dir. **Didier Jean A.** « *Apprentissage en résolution de problèmes : influence du mode d'instruction* » Besançon (F-25), Université de Franche-Comté, 171 p.
- Duperré M.**, (2007). « *Dynamique d'acteurs dans le domaine socio-sanitaire au Québec : genèse de la ressource territoriale ?* » Paris (F-75), Economica, In : « *La ressource territoriale.* », 252 p.
- Durand B., Bracchi E.**, (2014). « *Dans le domaine de la logistique urbaine, la réussite des CDU et des ELP ne tiendrait-elle pas à des facteurs culturels ? Retour d'expériences menées en Italie et en France* » London (UK-SW1), Taylor & Francis group, « *Logistique&Management* », hal-01778699. 11 p.
- Durand D.**, (2017). « *La systémique* ». Paris (F-75), PUF, Que sais-je ? 13^e édit. N°1795. 102 p.
- Durand S.**, (2001). Mémoire de doctorat, sciences économiques (économie des transports) (Dir. **Bonnafous A.**) « *Analyse et modélisation spatiales à long terme du transport national de marchandises* » (T1). Lyon (F-69), Université Lumière Lyon 2, 453 p.
- Durand-Dastès F.** (2013). Entrées utilisées : « *effet de façade, effet de serre, maillage* ». In « *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés.* », **Lévy J., Lussault M.**, (2013). Paris (F-75), Belin, 1127 p.
- Durand M-F., Lévy J., Retailé D.**, (1993). « *Le monde espaces et systèmes* ». PARIS (F-75), Presses de la fondation nationale des sciences politiques & Dalloz. 2^e éd. 566 p.
- Dussouy G.**, (2002). « *Vers une géopolitique systémique.* » Paris (F-75), A. Colin. « *Revue internationale et stratégique* », no 47, 03/2002, pp. 53-66, 31 p.
- Duszynski J.**, (et alii) (2015). « *Seine Gateway® at the heart of North-Western European freight flows: regional dynamics and current challenges.* » Varsovie (P-00-00), The Wroclaw School of Banking Research Journal, 20 p.
- Duszynski J., Mus M., Florant J.**, (2015). « *La Toile Industrielle de l'Estuaire de la Seine : une vision systémique au service du territoire, des ports et des entreprises* » Cormelles-le-Royal (F-14), Ed. EMS, in « *Économie circulaire et écosystèmes portuaires* ». 426 p.
- Dutozia J., Emsellem K., Voiron C.**, (2013). « *L'Incertitude : Démarches, méthodes et approches de la connaissance incertaine. Trois champs d'application de la théorie des ensembles flous en Géographie. Connaissance des territoires à risque, appréhension du changement spatio-temporel, et régionalisation du monde* ». Nice (F-06), Université de Nice Sophia Antipolis, MSHS, 28/11/2013, 43 p
- Echaudemaison C-D. et al.**, (2017). « *Dictionnaire d'économie et de sciences sociales.* » Paris (F-75), Nathan (Impr. 06/2019), 591 p.
- Eckert D.**, (1995). « *Deux Normandies, un modèle* ». Montpellier (F-34), M@ppemonde, Maison de la géographie, pp.36-39. 5 p.
- Eco U.**, (2016). « *Comment écrire sa thèse.* » Milan (Italie) 1977-2015. Paris (F-75), Flammarion, 338 p.
- Einstein A.**, (2009). « *Comment je vois le monde* ». Paris (F-75), Flammarion (1979, 2009), 245 p.
- El Hijri Lamiaâ (Ep. Bouzoubaa)**, (2009). Mémoire de doctorat, sciences de gestion, Dir. **Bardelli P.** « *Gouvernance et stratégie territoriales : le rôle des acteurs dans la gestion de leur territoire* ». Metz (F-57), Université P. Verlaine-Metz., 345 p.

- Elissalde B., Santamaria F.**, (11/2011). « Propositions pour une « science du territoire » à partir de l'étude de l'aménagement du territoire européen » In « Fonder les sciences du territoire ». Paris (F-75), Colloque International, GIS Collège international des sciences du territoire, Université de Paris 1 Panthéon-Sorbonne, Université Paris Diderot, CNRS, DATAR, IAU-ÎdF, ADEME, INED, 6 p.
- Elissalde B.**, (2004). « Structure spatiale. » Montpellier (F-34), GDR Libergéo, Maison de la géographie, www.hypergeo.eu, Art. 33 et Art. 83, 2 p.
- Emelianoff C.** (2013). Entrées utilisées:«développement durable, écologie [géographie et], écologique [démarche], environnement»In « Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés », **Lévy J., Lussault M.**, (2013). Paris (F-75), Belin, 1127 p.
- Encel F.**, (2017). « Mon dictionnaire géopolitique. »Paris (F-75), PUF, 470 p.
- Enrikin N.** (2013). Entrée utilisée : « lieu ». In « Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés. », **Lévy J., Lussault M.**, (2013). Paris (F-75), Belin, 1127 p.
- Epstein R.**, (2011). « Après la territorialisation : le gouvernement à distance » (in « Territoires, territorialité, territorialisation », **Vanier M.**, 2011). Rennes (F-35), Presses Universitaires de Rennes, pp 131-139.
- Estèbe P.**, (2010). In «Le pouvoir des territoires. Essai sur l'interterritorialité» Paris (F-75), Ed. Economica, 2^e éd. 186 p.
- Euzenat J., Rousset M-C.**, (2014). « Web sémantique. » In « Panorama de l'intelligence artificielle. L'intelligence artificielle : frontières et applications. » Toulouse (F-31). Cépaduès Editions, Vol.3, chapitre 4, pp 1097-1120.
- Evrard E.**, (2013). Mémoire de doctorat, géographie, Dir. **Schulz C.** « Suprarégionalisation transfrontalière ? Grande Région Saar-Lor-Lux ». Walferdange (L-7269), Université du Luxembourg., 291 p.
- Evrard E.**, (2017). « La Grande Région Saar-Lor-Lux ». Rennes (F-35), Presses Universitaires de Rennes, 260 p.
- Evrard E., Schulz C.**, (2015). « L'ambition métropolitaine : clé vers un aménagement du territoire transfrontalier en Grande Région Saar-Lor-Lux ? » Paris (F-75), A. Colin, « L'information géographique », 09-2015, Vol. 79, (: 54), 24 p.
- Fabbe-Costes N.**, (2005). « La gestion dynamique des supply chains des entreprises virtuelles ». Cachan (F-94). Editions Lavoisier « Revue française de gestion », 3/2005 (N° 156), p. 151-166. <http://www.cairn.info/> 13 p.
- Fabbe-Costes N., Rouquet A.**, (2019). « La logistisation du monde. Chroniques sur une révolution en cours. » Aix en Provence (F-13), Presses Universitaires de Provence, 332 p.
- Fache J., Gobin M.**, (2008). Nantes (F-44), Institut de Géographie de l'Université de Nantes (IGARUN), pour Géoconfluences
- 15/06/2008, « Innovation et territoire, enjeu essentiel des politiques d'aménagement en Europe », 9 p.
 - 15/06/2008, « F. Perroux, M. Weber : théories et modèles, et le cycle du produit », 1 p.
- Faludi A.**, (2009). « The Megalopolis, the Blue Banana, and Global Integration Zones in European Planning thought. » in **Ross (L.) C.** et al., « Megaregions planning for global competitiveness. » Washington, USA: Island Press, 307 p.
- Fau N.**, (2019). « Les corridors de développement », Paris (F-75), « EchoGéo » n° 49, <http://journals.openedition.org/echogeo/18098>, 13 p.
- Fau N.**, (2019). « Comment étudier les corridors de développement. L'exemple de l'Asie du Sud Est. » Paris (F-75), « EchoGéo » n° 49, <http://journals.openedition.org/echogeo/18066>, 21 p.
- Faugier E.**, (20/07/2017). « Michel Lussault, Hyper-Lieux : Les nouvelles géographies de la mondialisation ». Paris (F-75), OpenEdition, <http://lectures.revues.org/23290> 4 p.
- Ferrier J-P.** (2013). Entrées utilisées : « équité, territoire ». In « Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés. », **Lévy J., Lussault M.**, (2013). Paris (F-75), Belin, 1127 p.

- Ferrier J.-P.**, (2012). « *L'interface paysager* », ou la géographie théorique à l'horizon de la beauté géographique ». Les Ulis (F-91), Edit EDP Sciences, <http://www.shs-conferences.org> 03/2012. 4 p.
- Ferry G.**, (1997). « *L'éthico-épistémologie des sciences humaines*. » Nanterre (F-92), Université Paris X Nanterre. « Recherche et Formation » N° 24, 8 p.
- Florant J.** (2015). « *La Toile Industrielle de l'Estuaire de la Seine : une vision systémique au service du territoire, des ports et des entreprises* » in « *Économie circulaire et écosystèmes portuaires* ». Cormelles-le-Royal (F-14), Ed. EMS, 426 p.
- Florentin D., Thorez P.**, (2015). « *Le Havre et les modèles portuaires : trajectoire du premier port français* ». Alfortville (F-94), « Urbanités », entretien de 03/2015, www.revue-urbanités.fr , 10 p.
- Florida R.**, (2009). « *Head office clustering in the Mega-Regions* »-«*Head office clustering in US and Canada, Composite Index Table* » Toronto (Canada), University of Toronto, The Martin Prosperity Institute, www.martinprosperity.org , 3 p.
- Florida R.**, (2008). « *Megaregions: The Importance of Place* ». Brighton (USA-MA 02135), Havard Business Publishing, « HBR », <https://hbr.org/2008/03/> 2 p.
- Florida R., Gulden T., Mellander C.**, (2008). « *The Rise of the Mega-Region* ». Oxford (UK), Oxford University Press, Cambridge Journal of Regions, Economy and Society, Vol. 1, Issue 3, pp. 459-476, 31 p
- Fontanabona J.**, (2000). « *Concevoir le langage cartographique comme un système d'expression cartographique* ». Paris (F-75). Institut National de la Recherche Pédagogique. 2000. www.inrp.fr pp 43-64, 22 p.
- Fontanille J.**, (2014). « *Territoire : du lieu à la forme de vie* ». Limoges (F-87), Université de Limoges. Institut Universitaire de France. 30/06/2014. <http://epublications.unilim.fr/revues/as/5239>, 13 p.
- Fortin M.-J.**, (2015). « *L'acceptabilité sociale, défis et potentiels d'une notion en débat*. ». Québec (Canada), Université du Québec, GRIDEQ / CRDT, 30 p.
- Fortin M.-J., Fournis Y.**, (2015). « *Une définition territoriale de l'acceptabilité sociale : pièges et défis conceptuels*. » Montréal (Canada), « Vertigo », Vol.15, N°3-12/2015 <https://vertigo.revues.org/16682>, 19p.
- Fortin M.-J., Fournis Y., Beaudry R.**, (2014). « *La normativité de l'acceptabilité sociale : écueils et réactualisation pour une économie territorialisée*. » Montréal (Canada), Editions nota bene, « Éthique publique », Vol.16, N°1-2014, 15/08/2014. <http://ethiquepublique.revues.org/1374>, 11 p.
- Fossaert R.**, (2001). « *Les villes mondiales, villes du système mondial*. » Paris (F-75), La Découverte. « Hérodote », 2001/2 N°101, pp. 10 à 25.
- Foucher M.**, (1991). « *Fronts et frontières, un tour du monde géopolitique*. » (in « *Le monde espaces et systèmes* », **Durand M.-F., Lévy J., Retaille D.**, 1993). Paris (F-75), Fayard, 1991, 691 p.
- Fouquin M., Chaponnière J.-R.**, (2019). « *"Les nouvelles routes de la soie" : essai d'évaluation. Une vision chinoise de la mondialisation*. ». Paris (F-75), CEPIL, 4 articles : 1^{er}, 07/01/2019 (IDcommuniqué : 642) ; dernier, 25/02/2019 (IDcommuniqué : 662) www.cepii.fr/BLOG/bi/post.asp?
- Fouquin M., Hugot J.**, (2016). « *La régionalisation, moteur de la mondialisation* ». Paris (F-75), CEPIL, La lettre du CEPIL, N°365, 05/2016. 4 p.
- Fournier E.**, (2002). « *De l'esprit de conquête à l'esprit de séduction*. » Auxerre (F-89), Sciences humaines communication, « L'abécédaire des sciences humaines », 2002, N°38. www.scienceshumaines.com/ 1 p.
- Fourny M.-C., Micoud A.** (2002). « *Représentations et nouvelles territorialités à la recherche du territoire perdu* » In « *Ces territoires qui se dessinent* » (**Debarbieux B., Vanier M.**, dir.). Paris (F-75), Datar/éditions de l'Aube, Chap 1, 22 p.
- Franç A.**, (2013). « *Mathématisation et modélisation, entre histoire et diversité* » In **Varenne F., Silberstein M.**, « *Epistémologies et pratiques de la modélisation et de la simulation*. » Paris (F-75), Editions matériologiques, T1-Vol1, Ch. 1, pp 51-79.

- François L., Zerbib R.**, (04/2015). « *Influentia. La référence des stratégies d'influence* ». Panazol (F-87), Ed. Lavauzelle, 427 p.
- Frémont Antoine**, (2013). « *Le Havre, l'axe Paris-Seine et les routes maritimes mondiales* ». Paris (F-75), Editions Esprit, « Esprit », 2013/6 juin, pp69-80, 12 p.
- Frémont Antoine**, (2012). « *Quel rôle pour le fleuve dans le Grand Paris des marchandises ?* » Paris (F-75), Belin, « L'Espace géographique », 2012/3 (T. 41), pp 236 à 251, 16 p.
- Frémont Armand**, (1974). « *Régions : aire d'aménagement et espace économique* ». In « Dossier : L'axe Seine, à travers 65 ans d'articles de la revue » Etudes normandes (**Guermond Y.**), Rouen (F-76), Association d'Etudes Normandes, n°2-2016, pp 19-27
- Frémont Armand, Guermond Y.**, (2016). « *La région, de l'identité à la citoyenneté* ». Paris (F-75), Hermann, 324 p.
- Froufe S.**, (2015). Mémoire de doctorat, sciences de gestion, Dir. **Grandval S.** « *Contribution de la gestion des risques logistiques à l'évolution des systèmes d'information intégrés de type ERP (Enterprise Resource Planning) en phase de post-implémentation : une approche longitudinale appliquée au secteur aéronautique* ». Le Havre (F-76), Le Havre Normandie Université, 386 p.
- Fumey G.**, (2003). « *Les sens du mouvement (sous la direction de Sylvain Allemand, François Ascher, Jacques Lévy)* » Paris (F-75), Institut de géographie, Les cafés géographiques www.cafe-geo.net Colloque de Cerisy (CCIC). 06/2003, Compte-rendu. 25/03/2006. 2p.
- Fusco G., Emsellem K.**, (2013). « *L'incertitude dans les sciences géographiques : spécificités, schémas d'appréhension* ». Nice (F-06), Université de Nice Sophia Antipolis. 19 juin 2013, 23 p
- Gallais-Bouchet A.**, (2015). « *Stratégie de coopération des armements de ligne régulière* » Nantes/Saint Nazaire (F-44), ISEMAR. Note de synthèse n° 172, 4 p.
- Galzain (de) A., Georges A., Gruette-David C., Quatrebarbes (de) C., Delbecque E.**, (2003). « *Le concept de puissance et l'intelligence économique* ». Paris (F-75), AEGE, « Infoguerre ». Centre de réflexion sur la guerre économique. <https://infoguerre.fr/>, 10 p.
- Garcier R. J.**, (2012). Entrée utilisée « *déchets* » in « *Dictionnaire critique de la mondialisation* », **Ghorra-Gobin C.** et al. (2012). Paris (F-75), A Colin, 645 p.
- Garner G.**, (2010). « *Fernand Braudel : Civilisation matérielle, Economie et Capitalisme trente ans après* », Paris (F-75), Revue de l'IFHA, 2 | 2010, <http://journals.openedition.org/ifha/218>, 6 p.
- Garrette B., Dussauge P.**, (1995). « *Les stratégies d'alliance* » Paris (F-75), Les éditions d'organisation, 283p.
- Gauchon P., Huissoud J-M.**, (2015). « *Les 100 lieux de la géopolitique* ». Paris (F-75), PUF, Que sais-je ? 5^e éd., 127 p.
- Gauchon P., Huissoud J-M.**, (2014) « *Les 100 mots de la géopolitique* ». Paris (F-75), PUF, Que sais-je ? 3^e éd., 127 p.
- Gauchon P., Racouchot B., (Holtz J-M., Munier F., Harbulot C.)**, (2018). « *Mesurer les jeux de puissance et d'influence en géopolitique : le décryptage de la revue conflits* ». Chaville (F-92), « Communication & Influence », N°93-05/2018, www.comes-communication.com, 6 p.
- Gaudin J-P., Pumain D.**, (2009). « *Quelques métaphores, au miroir des analyses spatiales : réseaux de villes et réseaux de pouvoir* ». Genève (Suisse), Éd. Librairie Droz. <http://ress.revues.org>, Revue européenne des sciences sociales. XXXVIII-117-2000. 16 p.
- Gaulier G., Vicard V.**, (04/2020). « *Le Covid-19, un coup d'arrêt à la mondialisation ?* » Paris (F-75), www.cepii.fr/ IDcommuniqué=805 et =806
- Gauthier B. et al.**, (2003). « *Les économies d'agglomération et la croissance des régions dans l'union européenne* ». Montréal (Canada), Revue d'Économie Régionale & Urbaine 2003/2 (avril), p. 209-234. <http://www.cairn.info/revue-d-economie-regionale-et-urbaine-2003>, 27p

- Gay F.**, (2004). « *L'âge d'or de l'aménagement... vu de la Basse-Seine* ». In « Dossier : L'axe Seine, à travers 65 ans d'articles de la revue » Etudes normandes (**Guermond Y.**), Rouen (F-76), Association d'Etudes Normandes, n°2-2016, pp 47-58
- Gay J-C.** (2013). Entrées utilisées : « *contiguïté, continuité, différenciation spatiale* ». In « Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés. », **Lévy J., Lussault M.**, (2013). Paris (F-75), Belin, 1127 p.
- Gay N.**, (2013). « *Réalisation d'un croquis. Les inégalités socio-spatiales au sein des territoires de l'UE* ». Paris (F-75), Plus Edition SAS, www.lewebpédagogique.com , 11 p.
- Genaille N.**, (2009). « *Le concept de flagship, un projet d'image en direction de l'attractivité* » in « Actes des séminaires, février-juillet 2007. L'attractivité des territoires : regards croisés ». Paris (F-75), MEEDDAT, 124 p.
- Gendron C.**, (2014). « *Penser l'acceptabilité sociale : au-delà de l'intérêt, les valeurs.* » Montréal (Canada). Revue Internationale communication sociale et publique. UQAM : Université du Québec à Montréal. www.ricsp.uqam.ca , 15 p.
- Georg I., Blaschke T., Taubenböck H.**, (2016). « *New spatial dimensions of global cityscapes: From reviewing existing concepts to a conceptual spatial approach* ». P. R. China (Beijing), Kexue Chubanshe/Science Press, « Journal of Geographical Sciences », 2016, 26 (3): 355- 380, <http://www.geogsci.com>, 24 p.
- Geppert A.**, (2009). « *Attractivité en absence de métropolisation : le problème des villes moyennes.* » in « Actes des séminaires, février-juillet 2007. L'attractivité des territoires : regards croisés ». Paris (F-75), MEEDDAT, 124 p.
- Géneau de Lamarlière I.** (2013). Entrées utilisées : « *économique [géographie], régionale [science]* ». In « Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés. », **Lévy J., Lussault M.**, (2013). Paris (F-75), Belin, 1127 p.
- Ghorra-Gobin, C.** (2017). « *Notion en débat : Mondialisation et globalisation* ». Lyon (F-69), Géoconfluences, 12/2017. [URL:http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/](http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/) , 4 p.
- Ghorra-Gobin C.**, et al. (2012). Entrées utilisées « *avantage comparatif ; cluster ; comparaison ; connectivité ; culture-monde ; empreinte écologique ; fragmentation spatiale ; méga-région ; métropolisation ; société civile ; ville globale* » in « Dictionnaire critique de la mondialisation ». Paris (F-75), A. Colin, 645 p.
- Ghorra-Gobin C., Reghezza-Zitt M.**, (2012). « *Mondialisation (s), enjeux, échelles. Introduction au séminaire.* » Paris (F-75), Paris Sciences Lettres, Ecole Nationale Supérieure, Département Géographie et territoire, 41 p.
- Gilli F.**, (15/04/2005). « *Le Bassin parisien. Une région métropolitaine* ». Paris (F-75), Cybergeog. European Journal of Geography, Espace, Société, Territoire, doc. N°305. cybergeog.revues.org/3257, 17 p.
- Goehrs M.**, (2013). « *Le groupement européen de coopération territoriale (GECT), outil contractuel de régulation territoriale* ». Nanterre (F-92), Université Paris Ouest-Nanterre La Défense (Paris X), Jurisdoctoria n° 9, 25 p.
- Gottmann J.**, (1952). « *La politique des Etats et leur géographie.* » Paris (F-75), CTHS, Ed. 2007, 264 p.
- Gottmann J.**, <http://www.hypergeo.eu/spip.php?article486#>, Montpellier (F-34), GDR Libergéo, Maison de la géographie,
- Goudswaard A., van der Torre W., Verbiest S.**, (2013). « *Travailler sur les corridors de fret ferroviaire.* » Bruxelles (B-10) Publication ETF, avec le soutien de l'Union européenne. www.etf-europe.org 68 p.
- Gouiza F.**, (2016). Mémoire de doctorat, génie informatique, automatique et traitement de signal, Dir. **Benabdelhafid A.**) « *Modélisation et évaluation des performances de la chaîne de transport intermodal de porte à porte : le cas du corridor de la Vallée de Seine. Modélisation et simulation.* » Le Havre (F-76), Le Havre Normandie Université, 201 p.

- Governa F.** (2007). « *Sur le rôle actif de la territorialité. Repenser la relation entre territoires, acteurs et pratiques sociales.* » In : « *La ressource territoriale.* » Paris (F-75), Economica, 252 p.
- Grasland C.,** (23/03/2018). « *Poids, puissance et représentation des Etats dans les instances internationales. Le cas de l'Union européenne (1992-2022).* » (Session 9 - La territorialité et l'Union européenne. pp. 295-316). Rouen (F-76), Collège international des sciences territoriales (CIST), Université de Rouen-UFR de droit, sciences économiques et gestion-Fondation Flaubert, 677 p.
- Grasland C.,** « *Interaction spatiale* » Art 2. www.hypergeo.eu
- Grasland C.,** « *Les modèles d'interaction spatiale* ». Paris (F-75), Université Paris Diderot, Chapitre 5. http://grasland.script.univ-paris-diderot.fr/go303/ch5/doc_ch5.htm
- Grataloup C.** (2013). Entrées utilisées : « *Braudel, chorème, géohistoire* ». In « *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés.* », **Lévy J., Lussault M.,** (2013). Paris (F-75), Belin, 1127 p.
- Grataloup C.,** (2012). Entrées utilisées « *cartes du monde ; économie-monde, empire-monde ; mondialisation ; temps du monde* » in « *Dictionnaire critique de la mondialisation* », **Ghorra-Gobin C.** et al. (2012). Paris (F-75), A Colin, 645 p.
- Grataloup C.,** (2008). « *Monde* ». Hypergeo1/4. 05/08/2008. 4 p.
- Grataloup C., Fumey G.,** (2014, 2016). « *L'Atlas global.* » Paris (F-75), Les arènes, 151 p. ; 167 p.
- Grefe X.,** (2005). « *La décentralisation* ». Paris (F-75), La découverte, 128 p.
- Grefe X., Cominelli F.,** (2019). « *L'économie politique du patrimoine culturel.* » Paris (F-75), Direction Générale des Patrimoines du Ministère de la Culture, « In Situ. Au regard des sciences sociales. » N° 1-2019, 15/10/2019, <http://journals.openedition.org/insituarss/436> , 20 p.
- Grésillon M.** (2013). Entrées utilisées : « *gradient, industrielle [géographie]* ». In « *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés.* », **Lévy J., Lussault M.,** (2013). Paris (F-75), Belin, 1127 p.
- Guédez A.** (2013). Entrées utilisées : « *morphologie sociale, sociologie [géographie et]* ». In « *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés.* », **Lévy J., Lussault M.,** (2013). Paris (F-75), Belin, 1127 p.
- Guérois M.,** (2012). « *Les systèmes urbains français. Synthèse* ». Paris (F-75), DATAR. Travaux en ligne N°10, 16 p.
- Guermond Y., et al.** (2016). « Dossier : L'axe Seine, à travers 65 ans d'articles de la revue » « *Etudes normandes* », Rouen (F-76), Association d'Etudes Normandes, n°2-2016, 92 p.
- Guermond Y.** (2013). Entrée utilisée : « *géomatique* ». In « *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés.* », **Lévy J., Lussault M.,** (2013). Paris (F-75), Belin, 1127 p.
- Guerrero D.,** (2006). « *Relire Raffestin vingt-cinq ans après* ». Paris (F-75), Institut de géographie, « *Vox geographica* », 05/11/2006. <http://cafe-geo.net/vox-geographica/> 5 p.
- Guerrero D., Proulhac L.,** (2016). « *La dynamique spatiale des activités logistiques dans les aires urbaines françaises* » Paris (F-75), Cybergeog : European Journal of Geography, Espace, Société, Territoire. Doc. N°773. 02/03/2016. <http://cybergeog.revues.org/27517>, 19 p.
- Guigou J-L. et al.** (2000). « *Aménager la France de 2020. Mettre les territoires en mouvement.* » Paris (F-75), Datar, La documentation française, 89p.
- Gumuchian H., Pecqueur B.,** (2007). « *La ressource territoriale.* » Paris (F-75), Economica, 252 p.
- Guy B.,** (2009). « *Ethique et épistémologie : convergence entre la démarche épistémologique (chercher le vrai) et la démarche éthique (chercher le bien) : point de vue des sciences de l'ingénieur* ». Saint-Etienne (F-42), Ecole nationale supérieure des mines de Saint-Etienne. Publication : 2012. <hal-00736247>, 16 p.
- Haegel F.** (2013). Entrée utilisée : « *consensus/dissensus* ». In « *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés.* », **Lévy J., Lussault M.,** (2013). Paris (F-75), Belin, 1127 p.
- Hagler Y.,** (2009). « *Defining U.S. Megaregions, America 2050* ». New York (USA), Regional Plan Association (RPA) 11/2009. 8 p.

- Halbert L.**, (2012). « *Quelles métropoles en Europe ?* » Paris (F-75), DATAR. Travaux en ligne N°11, 20 p.
- Halbert L., Pain K., Thierstein A.**, (2006). « *European Polycentricity and emerging Mega-City-Regions "one size fits all" policy?* » Marcham (UK), Alexandrine Press, « Built Environment », 2006, 32 (2), pp.194-218. <halshs-00277967> 25 p.
- Hall P., Pain K.** (2006). « *The Polycentric Metropolis. Learning from Mega-City Regions in Europe* » London (UK-NW1 0JH), Earthscan, www.earthscan.co.uk, 247 p.
- Halpern B.**, (1966). « *Concepts philosophiques de Claude Bernard d'après l'Introduction à l'étude de la Médecine expérimentale.* » Paris (F-75), PUF/Thalès (reproduction numérique), « Revue d'histoire des sciences et de leurs applications », tome 19, n°2, 1966. pp. 97-114 ; <http://www.persee.fr/> 19 p.
- Hanušová M.**, (2011). « *Les eurorégions en France : la situation actuelle et le développement* ». Olomouc (République Tchèque), Université Palacky D'Olomouc, 67 p.
- Hatem F.**, (2009). « *Le rôle des clusters dans les politiques d'attractivité.* » in « *Actes des séminaires, février-juillet 2007. L'attractivité des territoires : regards croisés* ». Paris (F-75), MEEDDAT, 124 p.
- Heitz A.**, (2013). « *La mégarégion logistique. Dynamiques spatiales des activités logistiques, urbanisme logistique.* » Marne-la-Vallée (F-77), Université Paris-Est. IFSTTAR/SPLOTT, journées doctorales AFITL, 12-13/09/2013, 8 p.
- Herman L.** (2006) « *De la DATAR à la DIACT : enjeux politiques de l'aménagement du territoire en France* » in cycle de conférences 2006/2007 : « *Enjeux politiques de la géographie. Où est le politique ?* » Paris (F-75), Institut d'études politiques. 3 p.
- Hermet G.**, (2016). « *Le pouvoir en "réseaux"* » in « *Qui gouverne le monde ? L'état du monde 2017.* » Paris (F-75), Ed. La découverte, 9 p.
- Hermet J.**, (2012). « *Pourquoi les crises reviennent-elles toujours ?* » Paris (F-75), Université de Paris II Panthéon-Assas, IRGEI, Note sur l'ouvrage de P. Krugman. 2 p.
- Herrenschmidt C.**, (2012). Entrée utilisée « *Numérique (écriture)* » in *Dictionnaire critique de la mondialisation* », **Ghorra-Gobin C.** et al. (2012). Paris (F-75), A Colin, 645 p.
- Hiernaux-Nicolas D.** (2013). Entrée utilisée : « *Reclus* ». In « *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés.* », **Lévy J., Lussault M.**, (2013). Paris (F-75), Belin, 1127 p.
- Hillard P.**, (2003). « *La régionalisation et l'aménagement du territoire en Europe : une révolution politique en faveur d'un partenariat transatlantique ?* ». Vincennes (F-94), SAS Expertise géopolitique, « La revue géopolitique », www.diploweb.com/, 15 p.
- Hubert J-P.**, (1998). « *À la recherche d'une géométrie de l'espace habité chez Camille Vallaux, Jean Gottmann et Gilles Ritchot.* » Paris (F-75), Ed. Belin. « Espace géographique », tome 27, n°3, 1998. pp. 217-227. <http://www.persee.fr/> 13 p.
- Hugot J., Umana Dajud C.**, (2017). « *L'ouverture des canaux de Suez et de Panama et l'énigme de la distance* ». Paris (F-75), CEPII, La lettre du CEPII, N 374 – 02/2017, 4 p.
- Huissoud J-M.**, (2017). « *9e Festival de Géopolitique de Grenoble : Le pouvoir des villes* ». Grenoble (F-38) Centre d'Etudes en Géopolitique et Gouvernance (CEGG), Retranscriptions (**Perrot V.**). 210 p.
- Husson J-P.**, (2018). « *Evrard Estelle, 2017, La Grande région Saar-Lor-Lux. Vers une suprarégionalisation transfrontalière ?* » Nancy (F-54), Association des géographes de l'Est, Université Nancy 2, « Revue Géographique de l'Est », vol. 58 / 1-2, 2018, <http://journals.openedition.org/> 4 p.
- Husson J-P.**, (2004) « *S. Rosière, Géographie politique et géopolitique : une grammaire de l'espace politique* » Nancy (F-54), « Revue Géographique de l'Est », vol. 44 / 3-4, 2004 (21/12/2009), <http://journals.openedition.org/rge/866> 3 p.
- Ingellina P.**, (2009) « *L'attractivité des territoires* » in « *Actes des séminaires, février-juillet 2007. L'attractivité des territoires : regards croisés* ». Paris (F-75), MEEDDAT, 124 p.
- Izraelewicz É.**, (2005). « *Quand la Chine change le Monde.* » Paris (F-75), Grasset, 304 p.

- Jaboeuf S., (2015).** Mémoire de Master 2, Dir. Flichy P. « *Etude d'un "cluster" par sa configuration sociale.* » Marne-la-Vallée (F-77). Université Paris-Est Marne-La-Vallée, UFR Sciences Humaines et Sociales, 104 p.
- Jean S., (2017).** « *La démondialisation n'aura pas lieu.* » in « *L'économie mondiale 2018* ». Paris (F-75), La découverte. 16 p.
- Jean S., (2016).** « *La croissance du commerce mondial en deçà des attentes de l'OMC. Comme prévu !* ». Paris (F-75), CEPII. Billet. 29/09/2016, <http://www.cepii.fr/>
- Jean S., (2016).** « *Comments on IMF's "Global Trade: What's behind the Slowdown?" – or why there is more to trade slowdown than weak demand* ». Paris (F-75), CEPII. Billet. 18/10/2016, <http://www.cepii.fr/>
- Jeanmart G., (2011).** « *L'efficacité de l'exemple* ». Liège (B-4031), Université de Liège. « Dissensus ». Revue de philosophie politique de l'ULg/ULiège – N°4 – 04/2011 – p. 4.
- Jennequin H., Miotti L.E., Mouhoud M., (2017).** « *Mesurer et anticiper la vulnérabilité des territoires face aux risques de délocalisation : une analyse sur données sectorielles en France* ». Paris (F-75), INSEE, « Economie et statistique », N 497-498, 2017, 22 p.
- Joseph-Gobin U., (2012).** Entrée utilisée « *logistique* » in « *Dictionnaire critique de la mondialisation* », **Ghorra-Gobin C.** et al. (2012). Paris (F-75), A Colin, 645 p.
- Jouen M., (2008).** « *La cohésion territoriale, de la théorie à la pratique* ». Paris (F-75) « Notre Europe ». www.notre-europe.eu (depuis 2012 : <https://institutdelors.eu>), 27 p.
- Juncker J-C., (2017).** « *Livre blanc sur l'avenir de l'Europe. Réflexions et scénarios pour l'UE27 à l'horizon 2025* ». Bruxelles (B-1049), Commission européenne, 32 p.
- Juncker J-C., (2017).** « *Annexe : cinq scénarios offrant un aperçu sur ce que pourrait être l'état de l'Union à l'horizon 2025* ». Bruxelles (B-1049), Commission européenne, 1 p.
- Juncker J-C., (2014).** « *Un nouvel élan pour l'Europe: Mon programme pour l'Emploi, la Croissance, l'Équité et le Changement démocratique. Orientations politiques.* » Strasbourg (F-67), Parlement européen, 15/07/2014. 16 p.
- Kabore Z., Bourma K., (2019).** « *A la recherche des sources de la performance logistique : proposition d'un modèle conceptuel* » Kenitra (Maroc) Revue Internationale des Sciences de Gestion. N°5, 10/2019, Vol. 2, n°4. pp. 515 – 536 <https://www.revue-isg.com>
- Kaddouri L., (2004).** Mémoire de doctorat, géographie, Dir. **Cheydan J-P.** « *Structures spatiales et mises en réseaux de villes pour la régionalisation des territoires* ». Montpellier (F-34), Université Montpellier III–Paul Valéry, 310 p.
- Kahn R., (2010).** « *La dimension culturelle du développement territorial* ». Paris (F-75), A. Colin, « *Revue d'Économie Régionale & Urbaine* », 2010/4, pp. 625-650. www.cairn.info/revue-d-economie-regionale-et-urbaine-2010-4-page-625.htm
- Kahn S., (2019).** Paris (F-75), « *Vers une désunion européenne ?* » Fédération Française du Bâtiment, « Constructif », 2019/1 N° 52, pp. 49-52, www.cairn.info/revue-constructif-2019-1-page-49.htm
- Kahn S., Richard Y., (23/03/2018).** « *L'impossible représentation du territoire de l'Union européenne* » (Session 9 - La territorialité et l'Union européenne. pp. 295-316). Rouen (F-76), Collège international des sciences territoriales (CIST), Université de Rouen-UFR de droit, sciences économiques et gestion-Fondation Flaubert, 677 p.
- Kampelmann S. (2016).** « *Mesurer l'économie circulaire à l'échelle territoriale. Une analyse systémique de la gestion des matières organiques à Bruxelles* » Paris (F-75), Revue de l'OFCE, 145. 24 p.
- Kandel M., Quessard-Salvaing M., (2014).** « *Les stratégies du smart power américain. Redéfinir le leadership dans un monde post-américain* ». Paris (F-75), IRSEM, « Etude IRSEM » n°32-04/09/2014, 2 p.

- Kenhoung Y.**, (2014). Mémoire. « *La controverse réaliste de l'intérêt national* », in « *L'intérêt national dans le processus d'intégration régionale en Afrique* » Yaoundé (Cameroun), Institut des Relations Internationales du Cameroun. <http://www.memoireonline.com/08/14/8900/>, 3 p.
- Kergomard C.**, (2012). Entrée utilisée « *changement climatique* » in *Dictionnaire critique de la mondialisation* », **Ghorra-Gobin C.** et al. (2012). Paris (F-75), A Colin, 645 p.
- Knafou R.** (2013). Entrées utilisées : « *arts {géographie et}, développement durable, épistémologie de la géographie, sciences sociales [géographie et]* ». In « *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés* ». **Lévy J., Lussault M.**, (2013). Paris (F-75), Belin, 1127 p.
- Knafou R., Stock M.**, (2013). Entrée utilisée : « *Hors-sol* ». In « *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés* », **Lévy J., Lussault M.**, (2013). Paris (F-75), Belin, 1127 p.
- Kokshagina O., Sitruk Y.**, (2017). « *Science ouverte : identifier des axes d'exploration dans un contexte transdisciplinaire* » Paris (F-75), <http://parisinnovationreview.com>, 5 p.
- Krugman P.**, (2010). « *The new economic geography, now middle-aged* ». « *Presentation to the Association of American Geographers, April 16, 2010* », Washington (USA), 19 p.
- Krugman P.**, (1991). « *Increasing Returns and Economic Geography* ». Cambridge (USA-MA, 02139) « *Journal of Political Economy* », 1991, vol. 99, no. 3. [© 1991 by The University of Chicago]. 17 p.
- K. Samii A.**, (1997). « *Mutations des stratégies logistiques en Europe* ». Paris (F-75), Nathan, 319 p.
- Lacaze J-P.**, (2009). Entrée utilisée « *subsidiarité* » in « *Dictionnaire de l'aménagement du territoire. Etat des lieux et prospective* ». (**Wachter S.** et al.). Paris (F-75), Ed. Belin. 320 p.
- Lacaze J-P.**, (1967). « *Réflexions sur l'aménagement de la Basse-Seine* ». In « *Dossier : L'axe Seine, à travers 65 ans d'articles de la revue* » Etudes normandes (**Guermond Y.**), Rouen (F-76), Association d'Etudes Normandes, n°2-2016, pp 11-17
- Lacoste O.**, (2012). Entrée utilisée « *Europe* » in « *Dictionnaire critique de la mondialisation* », **Ghorra-Gobin C.** et al. (2012). Paris (F-75), A Colin, 645 p.
- Lacoste R., Gallais-Bouchet A.**, (2012). « *Le concept de "cooperative gateway", un mode de coopération entre autorités portuaires au sein d'une méga-région. Les ports de l'axe Seine dans la desserte du Bassin Parisien* ». Nantes/Saint Nazaire (F-44), ISEMAR, « *Note de perspective* », 14 p.
- Lacoste Y.**, (2011). « *La question des échelles en géographie* ». Paris (F-75), Ministère de l'Education Nationale, Actes du colloque « *Apprendre l'histoire et la géographie à l'école* ». <http://eduscol.education.fr/cid45995/>, 2 p.
- Lacoste Y.**, (2009). « *Géopolitique, économie et nation* ». Paris (F-75), Ed. Choiseul, « *Géoéconomie* », été 2009 (numéro anniversaire, alors appelée Revue française de Géoéconomie [N°1] reprise de l'entretien réalisé par P. Lorot1997), 6 p.
- Lacoste Y.**, (2009). « *Les conflits de la mondialisation* ». Paris (F-75), Ed. Choiseul, « *Géoéconomie* », 9 p.
- Lacoste Y.**, (02/2002 ; 04/2018). « *Le géographe et le politique* », Lyon (F-69), d'après une conférence d'Yves Lacoste à l'École Normale Supérieure de Lyon, *Géococonfluences*, <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/>, 6 p.
- Lajarge R.** (2011). « *Pas de territorialisation sans action (et vice versa ?)* ». In « *Territoires, territorialité, territorialisation* ». Rennes (F-35), Presses Universitaires de Rennes, 228 p.
- Lajarge R. & Pecqueur B.**, (2011). « *Ressources territoriales : politiques publiques et gouvernance au service d'un développement territorial générant ses propres ressources* ». Paris (F-75), INRA, Projet Ressterr, Rhône-Alpes, Série « *Les 4 pages PSDR3* ». Direction Nationale PSDR : Torre A. (INRA) torre@agroparistech.fr; Animation Nationale PSDR : Wallet F. (INRA) wallet@agroparistech.fr, 4 p.

- Lajarge R., Pecqueur B., Landel P.-A., Lardon S.**, (2012). « *Ressources territoriales : gouvernance et politiques publiques.* » Grenoble (F-38). Rapport scientifique de fin de projet. Programme PSDR 3 (2007-2011), « *Ressources Territoriales. Politiques Publiques et Gouvernance* » Rapport final commun « *RessTerr Rhône-Alpes & RessTerr Auvergne* », halshs-00700760, 44 p.
- Lajarge R., Roux E.**, (2007). « *Ressource, projet, territoire. Le travail continu des intentionnalités.* » In : « *La ressource territoriale.* » Paris (F-75), Economica, 252 p.
- Lalande A.**, (2018). « *Vocabulaire technique et critique de la philosophie.* » Paris (F-75), PUF, 10^e éd., Impr. 2018, 1 323 p.
- Landel P.-A., Pecqueur B.**, (2009). « *La culture comme ressource territoriale spécifique* » Grenoble (F-38). Université Joseph Fourier, Grenoble I U.M.R.PACTE-Laboratoire Territoires, 12 p.
- Lanneaux M.-A.**, (2020). « *Le canal Seine-Nord Europe, une connexion européenne nécessaire et prioritaire ? Regards croisés (France-Belgique /Collectivités-État)*». Lyon (F-69), Géoconfluences, 05/2020., <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-regionaux/> 5 p.
- Lang R. E., Nelson A. C.**, (2009). « *Megalopolitan America: Defining and Applying a New Geography.* » in **Ross (L.) C.** et al., « *Megaregions planning for global competitiveness.* » Washington (USA), Island Press, 307 p.
- Langlois P.**, (2007). « *Pour une ontologie formelle et pluriformalisée de la géographie.* » Rouen (F-76), Université de Rouen, 5 p.
- Lassagne M.**, (2015). « *Modélisation des préférences – 2.* » Paris (F-75), Arts et Métiers-ParisTech, 44 p.
- Lauterfing R.**, (1999). « *Le projet de grand contournement ferroviaire du bassin parisien au départ du port du Havre dans le cadre des corridors de fret européens.* » Paris (F-75), Université Paris IV Sorbonne - DESS Transport, Logistique et Communication. 58 p.
- Lavaud-Letilleul V.**, (2009). « *Transport maritime et ports face aux défis du développement durable.* » Saint-Dié-des-Vosges (F-88), Festival International de Géographie, 73 p.
- Lavaud-Letilleul V.**, (2007). « *Le Delta d'Or autour de Rotterdam, Anvers et Zeebrugge : l'émergence d'une véritable région portuaire face au défi de la mondialisation ?* ». Lyon (F-69), « *Les Cahiers Scientifiques du Transport* », N° 51/2007, pp. 61-96, 36 p.
- Lavenere (de) D.**, (2009). « *Aménager dans la durée* » in « *Actes des séminaires, février-juillet 2007. L'attractivité des territoires : regards croisés.* » Paris (F-75), MEEDDAT, 124 p.
- Lawson G.**, (2008). « *Neither global nor national: novel assemblages of territory, authority and rights.*». London (UK-SW1), Taylor & Francis group, « *Ethics & Global Politics*» Vol. 1, No. 1-2, pp. 61-79, 19 p.
- Lawson G.**, (2007). « *Territory, Authority, Rights: From Medieval to Global Assemblages.*» Londres (UK), University of London. « *Democratiya* » 8 -2007, 7 p.
- Lebas C.**, (04/2013). « *Le Général Poirier, itinéraire intellectuel d'un grand théoricien de la stratégie.* » Paris (F-75), Revue Défense nationale : Tribune n°365, www.defnat.fr, 10 p.
- Lebas C.**, (2007). « *Comment employer au XXI^e siècle le concept de puissance en théorie des relations internationales ?* ». Paris (F-75), CEREMS, 13 p.
- Le Blanc G.**, (2012). « *Les espaces de la dynamique industrielle –état des lieux et problématiques.* » Paris (F-75), DATAR. Territoires 2040.N°3, 92p.
- Le Bras H.** (2013). Entrées utilisées : « *armature urbaine, forme, mesure, simulation, statistiques et sciences sociales.*». In « *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés.* », **Lévy J., Lussault M.**, (2013). Paris (F-75), Belin, 1127 p.
- Lecoquierre B.**, (2015). « *De l'aménagement au développement durable : un virage écologique dans l'estuaire de la Seine à la fin du XX^e siècle.* » Mont-Saint-Aignan (F-76), Etudes normandes, 2015/1, pp 19-29.

- Lecoquierre B.**, (2014). « *Limites, interfaces et territoires* » Le Havre (F-76), Institut de sociologie économique et culturelle-Université du Havre, « Cahiers de sociologie économique et culturelle » n°53-54, pp. 19-33.
- Lecoquierre B.**, (1994). « *L'aménagement de l'estuaire de la Seine* ». In « Dossier : L'axe Seine, à travers 65 ans d'articles de la revue » Etudes normandes (**Guermond Y.**), Rouen (F-76), Association d'Etudes Normandes, n°2-2016, pp 29-40
- Lecoquierre B., Quiec A-S.**, (2016). « *Une géographie plurielle pour appréhender le monde. Concepts et méthodes. Etre géographe en 2016* ». Le Havre (F-76), Université du Havre, journée d'étude du mardi 10 mai 2016.
- Lécuyer J.**, (2014). « *Fonds du GEIE Eurorégion de BruxellesNord-Pas-Calais, Wallonie.* » Lille (F-59). Répertoire méthodique. Archives régionales Nord-Pas-de-Calais. 64 p.
- Le Galès P.** (2013). Entrées utilisée : « *gouvernance* ». In « *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés.* », **Lévy J., Lussault M.**, (2013). Paris (F-75), Belin, 1127 p.
- Lhomel E.**, (2016), « *La régionalisation en Europe. Quelques pistes de réflexion* » Paris (F-75), La Documentation française, « *P@ges Europe* », 01/06/2016, www.ladocumentationfrancaise.fr/pages-europe/ 4 p.
- Leleu-Merviel S., Useille P.**, (2008). « *Quelques révisions du concept d'information.* » Paris (F-75). Hermès-Lavoisier, pp.25-56, (06/2012), <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-00695777>, 33 p.
- Le Lay Y-F.**, (01/2016). « *Représentation.* » Lyon (F-69), Géoconfluences, <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques>, 4 p.
- Le Moigne R.**, (2014). « *L'économie circulaire.* » Paris (F-75), Dunod, 215 p.
- Leroy C.**, (2000). « *Réflexions sur l'autonomie et la suprématie du droit économique* » Créteil (F-94), Université de Paris-Est, Université Paris XII Saint-Maur. <http://chrisleroy.free.fr/> , 20 p.
- Leroy P., Suraud M-G.**, (2014) « *Avant-propos d'environnement et communication-une thématique en transformations* ». Montpellier (F-34), ESSACHESS editors, « *Journal for Communication Studies* », vol. 7, no. 1(13), www.essachess.com , 6 p.
- Lévêque L.** (2012). « *Attractivité des ports & organisation spatiale : exemple de l'axe Seine.* » Le Havre (F-76), Université du Havre, Chaire ISEL Performance logistique. 28 p.
- Lévy J.** (2013). Principales entrées utilisées : « *agent, aire, analytique [géographie], aménagement du territoire, bien public, Calvino, capital spatial, carte, cartogramme, centre/périphérie, Cerdà, chorotype, configuration spatiale, confins, cospatialité, culture, déterminisme, développement durable, dimension, distance, Dollfus, échelle, environnement, espace, état, état local, explication, factorielle [approche], frontière, futur, général/particulier, géoéconomie, géographicit , géographie, interface, interspatialité, lieu, limite, matériel/immatériel, métrique, mondialisation, network, objet, pertinence, pouvoir [géographie et], position, production, réalité, région, réseau, ressource, risque, science politique [géographie et], Siegfried, site, société, stratégie spatiale, substance, système spatial, synthétique [géographie], territoire, transaction, ubiquité, ville, ville mondiale, Zut !* ». In « *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés.* », **Lévy J., Lussault M.** (2013). Paris (F-75), Belin, 1127 p.
- Lévy J.**, (2011) « *Europe et géographie, l'une avec l'autre* » Lausanne (Suisse), www.espacestems.net, 6 p.
- Lévy J.**, (2006). « *L'espace ensemble : une odyssée.* » Lausanne (Suisse), ÉPFL, Leçon inaugurale, 21/03/2006, 9 p.
- Lévy J.**, (1999). « *Revisiter le couple géographie physique / géographie humaine* ». Saint-Dié-des-Vosges (F-88), Festival International de Géographie, http://archives-fig-st-die.cndp.fr/actes/actes_99/ ,2 p.
- Lévy J., Lussault M.**, (2013) « *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés.* » Paris (F-75), Belin, 1127 p

- Li Y., Wu F., Hay I.**, (2015). « *City-region integration policies and their incongruous outcomes: The case of Shantou-Chaozhou-Jieyang city-region in east Guangdong Province, China.* » Hong Kong (R.P. China), « Habitat International » vol. 46, www.elsevier.com, 9 p. (<https://urban-china.org/publications>).
- Libeskind J.**, (2015). « *Logistique urbaine* », Limoges (F-87), FYP éditions, 188 p.
- Libourel E.**, (2015). Mémoire de doctorat, géographie (transport), Dir. **Baron-Yellès N** et **Romero Gonzales J.** « *Le corridor ferroviaire méditerranéen : planification, politisation et territorialisation d'un projet d'aménagement* ». Marne-La-Vallée (F-77), Université Paris-Est (IFSTTAR), 653 p.
- Lihoussou M.**, (2014). Mémoire de doctorat, géographie des transports, Dir. **Steck B.** « *Ports et désenclavement territorial : cas de l'arrière pays du port de Cotonou.* » Le Havre (F-76), Le Havre Normandie Université, 462 p.
- Lipovetsky G.**, (2015). « *De la légèreté* ». Paris (F-75), Grasset, 367 p.
- Livet P., Varenne F.**, (2014). « *Perspectives philosophiques et épistémologiques ouvertes par l'intelligence artificielle.* » in « *Panorama de l'intelligence artificielle. L'intelligence artificielle : frontières et applications.* » Toulouse (F-31), Cépaduès Editions, Vol.3, chapitre 9, pp 1251-1268.
- Livolsi L., Camman C.**, (2017). « *La logistique, une affaire d'Etat ?* ». Paris (F-75), Le cherche midi, 170 p.
- Liu M.**, (2006). « *Épistémologie de la démarche holistique* ». Paris (F-75), Université Paris-Dauphine, 11 p.
- Lorot P.**, (2009). « *Les conflits de la mondialisation. Géopolitique, économie et nation.* » Paris (F-75), Ed. Choiseul, « *Géoéconomie* », été 2009 (numéro anniversaire, alors appelée Revue française de Géoéconomie [N°1] reprise de l'entretien accordé par Y. Lacoste, 1997), 6 p.
- Lorot P.**, (2009). « *De la géopolitique à la géo-économie* ». Paris (F-75), Ed. Choiseul, « *Géoéconomie* » 3/2009 (n° 50)., www.cairn.info/revue-geoeconomie-2009-3-page-9.htm., pp. 9-19
- Lorot P.**, (1998). « *La géoéconomie, nouvelle grammaire des rivalités internationales* » Paris (F-75), « *Revue française de géoéconomie* », www.geoeconomie.org 13 p.
- Lorot P.**, (1997). « *De la géopolitique à la géo-économie. La géo-économie, nouvelle grammaire des rivalités internationales* ». Paris (F-75), Ed. Choiseul, « *Géoéconomie* » (alors appelée Revue française de Géoéconomie, printemps 1997). 10 p.
- Loubet L., Serry A.**, (2020). « *Logiques d'acteurs et développement territorial dans les villes portuaires moyennes. Le cas du Havre et de Klaipeda* ». Paris (F-75), A. Colin, « *Revue d'Économie Régionale & Urbaine* », 2020/0, prépublication, pages 5d à 24, 21 p.
- Lozac'h V., Cathala B.**, (2017). « *Les bureaux de représentation des régions dans l'espace européen* » Strasbourg (F-67), Université de Strasbourg -Science Po Strasbourg, www.mastereurope.eu, 100 p.
- Lozier N.**, (2011). « *Société civile et représentations socio-spatiales de la ville: le cas du centre d'écologie urbaine de Montréal (CEUM).* » Montréal (Canada), Université du Québec. 158 p.
- Lussault M.** (2013). Principales entrées utilisées : « *actant, agencement, aménagement [géographie et], analogie, architecture, Arendt, compétences de spatialité, constructivisme, déconstruction, dispositif spatial légitime, espace, Foucault, hyperspatialité, identité spatiale, lieu, logistique, lois de l'espace, marchandise, matériel/idéal, métropolisation, monde vécu, nation, norme, objet géographique, opérateur, organisation, paysage, polarisation, pratique spatiale, scène politique, sémiologie/sémiotique [géographie], séparation spatiale, sociologie [géographie et], spatialisme, spatialité, structure, système spatial, temps [espace et], territorial [modèle], transpatialité, valeur spatiale, ville, visibilité [régime de], vulnérabilité, Zut!* » In « *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés.* », **Lévy J., Lussault M.**, (2013). Paris (F-75), Belin, 1127 p.
- Lussault M.**, (2011). « *Des systèmes spatiaux en perspective : état des lieux et problématiques de 7 systèmes spatiaux. L'urbain-métropolisé français dans la mondialisation – état des lieux et problématiques* ». Paris (F-75), DATAR. Territoires 2040. N°3, 1er sem. 2011.
- Machenaud H.**, (2017). « *Les nouvelles routes de la soie : visées expansionnistes ou nouvelle vision du monde ?* » Paris (F-75), Paris Innovation Review-PSL. <http://parisinnovationreview.com/> , 4 p.

- Magnan M.**, (2016). Mémoire de doctorat, géographie, aménagement, Dir. **Debrie J.** « *La production et la gestion de l'espace portuaire à vocation industrielle et logistique. Les grands ports maritimes français : gestionnaires d'espaces infrastructurels.* » Paris (F-75), Université Paris 1-Panthéon-Sorbonne, 440 p.
- Maillefert M., Robert I.**, (2014). « *Écologie industrielle, économie de la fonctionnalité, entreprises et territoires : vers de nouveaux modèles productifs et organisationnels ?* » Lille (F-59), « Développement durable & territoires », Vol. 5, N°1, 02/2014, <http://developpementdurable.revues.org>, 7 p.
- Malaurie J.**, (06/1994). « *La mort de Jean Gottmann. Honneur à l'homme seul* ». Paris (F-75), Le Monde diplomatique. 2 p.
- Malis C.**, (02/12/2007). « *Raymond Aron et le concept de puissance* ». Paris (F-75), 24 p.
- Maoundonodji G.**, (2009). Mémoire de doctorat, sciences politiques, Promoteur : **Roosens C.** Co-promoteur : **Khader B.** « *Les enjeux géopolitiques et géostratégiques de l'exploitation du pétrole au Tchad* ». (Partie : évolutions du concept de puissance). Louvain-la-Neuve (B-1348), Université Catholique de Louvain, UCL Press Univ. 01/2009. 492 p.
- Marcou G.**, (2012). « *La réforme des collectivités territoriales en Europe : problématiques communes et idiosyncrasies* ». Paris (F-75) Ecole Nationale d'Administration, « Revue française d'administration publique », 2012/1, N°141, 24 p.
- Marcou G.**, (1999). « *La régionalisation en Europe* ». Paris (F-75), Groupement de Recherches sur l'Administration Locale en Europe, Université Paris I, <http://grale.univ-paris1.fr> 85 p / 170 p (rapport complet).
- Marcou G.**, (1998). « *La régionalisation et ses conséquences sur l'autonomie locale* ». Strasbourg (F-67), Editions du Conseil de l'Europe, « Communes et régions d'Europe », N°64, (rapport : « la régionalisation et ses conséquences sur l'autonomie locale »), 232 p.
- Marquis P., Papini O., Prade H.**, (2014). « *« Eléments pour une histoire de l'intelligence artificielle.* » in « *Panorama de l'intelligence artificielle. Représentation des connaissances et formalisation des raisonnements.* » Toulouse (F-31). Cépaduès Editions, Vol.1, 669 p.
- Martel F.**, (2016). « *Sur la valeur stratégique du Soft Power* ». Paris (F-75). France culture. Entretien (J. Nye, 14/11/2010). Retranscription actualisée (22/01/2016). 9 p.
- Martel F.**, (2013). « *Vers un "soft power" à la française* ». Paris (F-75), « Revue internationale et stratégique », 03/2013/1 (N°89), pp : 67-76, www.cairn.info, 6 p
- Martinez E.**, (2009). « *La vallée de la Seine en aval de Rouen* ». In « Dossier : L'axe Seine, à travers 65 ans d'articles de la revue » Etudes normandes (**Guermond Y.**), Rouen (F-76), Association d'Etudes Normandes, n°2-2016, pp 59-63
- Martinon J.**, (1987) « *Vermeer et les cartes de géographie* ». Montpellier (F-34), « Mapped Monde » 1987/3, 3 p.
- Masson S., Petiot R.**, (2013). « *Logistique et territoire : multiplicité des interactions et forces de régulation* » Paris (F-75), Lavoisier : Géographie, Economie, Société, Vol. 15, doi:10.3166/ges.15.385-412, 28 p.
- Masson S., Petiot R.**, (2012). « *Attractivité territoriale, infrastructures logistiques et développement durable* ». Lyon (F-69), « Les Cahiers Scientifiques du Transport », N° 61/2012, pp : 63-90, 28 p.
- Mathian H.**, (09,2003). « *Analyse spatiale et méthodes en analyse spatiale* » Paris (F-75), CNRS (CNRS, Université Paris 1 Panthéon-Sorbone, Paris 7 Diderot, EHESS) « Géographie-Cités ». Ecole thématique SIRS et archéologie, 16 p.
- Mathieu J-L.** (2013). Entrées utilisées : « *appliquée [géographie], Christaller, circulation, gravitaire [modèle], nation, régionale [géographie]* ». In « *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés.* », **Lévy J., Lussault M.**, (2013). Paris (F-75), Belin, 1127 p.
- Mayneris F.**, (2015). « *La quantification des effets d'agglomération et leur prise en compte.* » Paris (F-75), Colloque CGI/France Stratégie. 11 p.

- Mazis Ioannis Th.**, (2013). « *L'analyse géopolitique systémique : propositions terminologiques et définitions métathéoriques selon l'exigence métathéorique lakatienne.* » Athènes (Grèce), Université Nationale Capodistria d'Athènes (ΕΚΠΑ), 17 p.
- McNeil S., Oswald M., Ames D.**, (2010). « *A Case Study of the BOSWASH Transportation Corridor: Observations Based on Historical Analysis* ». Newark (USA-DE 19716), University of Delaware-University Transportation Center (UD-UTC), 22 p.
- Merk O., et al.** (2011) « *Compétitivité des villes portuaires : le cas de l'Axe Seine (Le Havre, Rouen, Paris, Caen) – France* ». Paris (F-75) Ed. OCDE. <http://dx.doi.org/10.1787/5kg58xpjvvt-fr>, 122 p.
- Meunier B.**, (2006). Mémoire de doctorat, droit public, Dir. **Deves C.** « *Les règles relatives aux transferts de compétences entre collectivités publiques* ». Clermont-Ferrand (F-62), Université d'Auvergne - Clermont-Ferrand, 299 p.
- Mevel S.**, (2016). « *Les accords commerciaux méga-régionaux : menace ou opportunité pour l'avenir du commerce africain ?* ». Genève (Suisse), Regional Trade Agreements (RTAs). Passerelles, Vol.17-N°3. <http://www.ictsd.org/bridges-news/passerelles/> (nota : fin d'activité en 2018) 4 p.
- Micoud A., Fourny M-C.**, (2002). « *Représentations et nouvelles territorialités à la recherche du territoire perdu* » In « *Ces territoires qui se dessinent* » (**Debarbieux B., Vanier M.**, dir.). Paris (F-75), Datar/éditions de l'Aube, Chap 1, 22 p.
- Moine A.**, (2005). « *Le territoire comme un système complexe. Des outils pour l'aménagement et la géographie* ». Besançon (F-25), <http://thema.univ-fcomte.fr/>, 12 p.
- Moiroux X.**, (2005). « *Concurrences et complémentarités entre métropoles de l'arc méditerranéen. Une approche européenne.* » Marseille (F-13), Agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise. 22 p
- Mondada L.** (2013). Entrées utilisées : « *interaction sociale, pragmatique, représentation* ». In « *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés.* », **Lévy J., Lussault M.**, (2013). Paris (F-75), Belin, 1127 p.
- Montreuil B.**, (2011). « *Manifeste pour un Internet Physique Transformer la manière dont les objets physiques sont déplacés, entreposés, réalisés, fournis et utilisés, visant une efficacité et une soutenabilité supérieures* ». Québec (Canada), Université Laval, Centre interuniversitaire de recherche sur les réseaux d'entreprise, la logistique et le transport (CIRRELT), Version 1.11.1, 76 p.
- Moriconi-Ebrard F.** (2013). Entrées utilisées : « *agglomération, attraction, diffusion, dynamique spatiale, géométrie [géographie et], interaction spatiale, lieux centraux [théorie des lieux], modèle, polarisation, statistiques, ville mondiale* ». In « *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés.* », **Lévy J., Lussault M.**, (2013). Paris (F-75), Belin, 1127 p.
- Morin E.**, (2017). « *Connaissance Ignorance Mystère* ». Paris (F-75), Fayard, 176 p.
- Morin E.**, (2014). « *Introduction à la pensée complexe* ». Paris (F-75), Seuil, 158 p.
- Morizot J.**, (1951). « *Le complexe portuaire de la seine Maritime* ». In « *Dossier : L'axe Seine, à travers 65 ans d'articles de la revue* », Etudes normandes (**Guermond Y.**), Rouen (F-76), Association d'Etudes Normandes, n°2-2016, pp 7-10
- Mouchot C.**, (1997). « *Scientificité en sciences sociales* ». Toulouse (F-31), Association de Recherche en Soins Infirmiers, N°50. 09/1997. 11 p.
- Mouloua Z.**, (2007). Mémoire de doctorat, informatique, Dir. **Portmann M-C.** Co-dir. **Oulamara A.** « *Ordonnements coopératifs pour les chaînes logistiques* ». Nancy (F-54), Institut National Polytechnique de Lorraine, 199 p.
- Mueller J.**, (1995). « *Le concept de puissance et la politique internationale depuis la fin de la guerre froide* ». Québec (Canada), Université Laval, « *Études internationales* », Vol. 26, N° 4, 1995, pp. 711-727. <http://id.erudit.org/iderudit/703523ar> 18 p.
- Muis A-S.**, (2014). « *Territoire, identité et gouvernance : quelle équation pour un développement durable ?* » Paris (F-75), <http://cybergeog.revues.org/26246>, 10 p.

- Mus M.**, (2015). « *La Toile Industrielle de l'Estuaire de la Seine : une vision systémique au service du territoire, des ports et des entreprises* » in « *Économie circulaire et écosystèmes portuaires* ». Cormelles-le-Royal (14), France, Ed. EMS, 426 p.
- Muscara L.**, (1998). « Les mots justes de Jean Gottmann ». Paris (F-75), Cybergeog: European Journal of Geography, Doc. N°54, <http://cybergeog.revues.org/5308>, 13 p.
- Négrier E.**, (2011). « *Politique et territoire : fin de règne et regain critique* » (in « *Territoires, territorialité, territorialisation* », **Vanier M.**, 2011). Rennes (F-35), Presses Universitaires de Rennes, pp 123-129.
- Newman P.**, (2009). « *Cultural Policy and Tourism Development in East London – Politique culturelle et développement touristique dans l'Est londonien* » in « *Actes des séminaires, février-juillet 2007. L'attractivité des territoires : regards croisés* ». Paris (F-75), MEEDDAT, 124 p.
- Nivet B.**, (2013). « *Puissance, influence : confusion sémantique ou renouvellement de l'action internationale ?* » Paris (F-75), Revue de l'IRSEM, <http://www.defense.gouv.fr/irsem>, 2 p.
- Noizet H.** (2013). Entrée utilisée : « *fabrique urbaine* ». In « *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés* ». **Lévy J., Lussault M.**, (2013). Paris (F-75), Belin, 1127 p.
- Odier F.**, (1979). « *Le Code de conduite des Conférences maritimes*. » Paris (F-75), Annuaire français de droit international, volume 25, pp. 686-692, 8p.
- Offner J-M.** (2013). Entrées utilisées : « *connectivité, flux, nœud, réseau technique* ». In « *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés* ». **Lévy J., Lussault M.**, (2013). Paris (F-75), Belin, 1127 p.
- Offner J-M.**, (1993). « *Les effets structurants du transport: mythe politique, mystification scientifique* ». Paris (F-75), Ed. Belin. « *L'Espace géographique* », t. 22, n° 3, pp. 233-242, 10 p
- Offner J-M. et al.**, (2014) : **Beaucire F., Delaplace M., Frémont A., Ninot O., Bretagnolle A., Pumain D.** « *Les effets structurants des infrastructures de transport*. » Paris (F-75), Ed. Belin. « *L'Espace géographique* » [L'Espace géographique 2014/1 \(Tome 43\)](#), pp. 51 à 67, 17p
- Olszak E.**, (2010). « *Développement durable et attractivité des territoires dans l'Union Européenne, opposition ou convergence ?* » Paris (F-75), Lavoisier, « *Géographie, économie, Société* » 12 (2010) 279-305. <https://www.cairn.info/revue-geographie-economie-societe-2010> , 28 p.
- Orain O.**, (2004). « *La géographie française face à la notion d'échelle : Une approche par les significations et les contenus épistémologiques* ». **Robic M-C.**, « *Echelles et temporalités en géographie* », Vanves (F-92), CNED, 2nd partie, pp.2-24, 2004. <halshs-00082055> 06/2006. 23 p.
- Orange C.**, (2005). « *Problématisation et conceptualisation en sciences et dans les apprentissages scientifiques*. » Caen (F-14), Université de Caen, « *Les Sciences de l'éducation-Pour l'Ère nouvelle* », 3/2005 (Vol. 38), pp. 69-94 www.cairn.info/.12, 26 p.
- Orfield M., Thomas F. Luce Jr.**, (2009). « *Governing American Metropolitan Areas: Spatial Policy and Regional Governance*. » in **Ross (L.) C.** et al., « *Megaregions planning for global competitiveness*. » Washington (USA), Island Press, 307 p.
- Orléan A.**, (2010). « *L'impossible évaluation du risque* ». Paris (F-75), Centre Cournot, « *Prisme* », N°18, avril 2010, www.centre-cournot.org , 34 p.
- Padis M-O.**, (2012). Entrée utilisée « *France* » in « *Dictionnaire critique de la mondialisation* », **Ghorra-Gobin C.** et al. (2012). Paris (F-75), A Colin, 645 p.
- Paillard C-A.**, (2011). « *La question des minerais stratégiques, enjeu majeur de la géoéconomie mondiale*. » Paris (F-75), « *Géoéconomie* », N°59, 17 p.
- Painter J.** (2011). « *Territoire et réseau : une fausse dichotomie ?* » In : « *Territoires, territorialité, territorialisation* ». Rennes (F-35), Presses Universitaires de Rennes, 228 p.
- Paquot T.** (2013). Entrée utilisée : « *architecture [géographie et]* ». In « *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés* ». **Lévy J., Lussault M.**, (2013). Paris (F-75), Belin, 1127 p.

- Parent C., Spaccapietra S., Zimányi E., Donini P., Plazanet C., Vangenot C., Rognon N., Crausaz P-A.,** (1999). « *MADS, modèle conceptuel spatio-temporel* ». Lausanne (Suisse), Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne, 36 p.
- Paris D.,** (2009). « *Construction de l'attractivité : une approche globale inscrite dans le temps long. Le cas de Lille* » in « *Actes des séminaires, février-juillet 2007. L'attractivité des territoires : regards croisés* ». Paris (F-75), MEEDDAT, 124 p.
- Pauc L.,** (2016). « *Etat libre de Bavière* ». Berlin (Allemagne), Ambassade de France en Allemagne. Service économique régional de Berlin. 5 p.
- Paulus F.,** (2012). « *Les systèmes urbains français. Synthèse* ». Paris (F-75), DATAR : Travaux en ligne n°10, 16 p.
- Pecqueur B.,** (2018). « *Un modèle productif de ressources territorialisées ?* » Rouen (F-76) Université de Rouen Normandie, IRIHS (Institut de recherche Inter-disciplinaire Homme Société) « *Revue Marketing Territorial*, 0 / printemps 2018 ». <http://publis-shs.univ-rouen.fr/rmt/index.php?id=252>, 17 p.
- Pecqueur B.,** (2011). « *De l'exténuation à la sublimation : itinéraire d'une notion et de ses déclinaisons* » (in « *Territoires, territorialité, territorialisation* », **Vanier M.,** 2011). Rennes (F-35), Presses Universitaires de Rennes, pp 205-209.
- Perron L., Janin C.,** (2014a). « *Valoriser les ressources territoriales : des clés pour l'action ? Guide méthodologique* » Saint Baldoph (F-73), GIS Alpes Jura, www.suaci-alpes.fr/-Ress-Terr- 101 p.
- Perron L., Janin C.,** (2014b). « *Valoriser les ressources territoriales : des clés pour l'action. Repères théoriques* » Saint Baldoph (F-73), GIS Alpes Jura, www.suaci-alpes.fr/-Ress-Terr- 27 p.
- Perrot É.,** (2017). « *Pierre Veltz, la société hyper-industrielle. Le nouveau capitalisme productif* ». La-Plaine-Saint-Denis (F-93), C.E.R.A.S-«Revue Projet» 2017/5, N° 360 pp. 90-92, www.cairn.info/revue-projet-2017, 4 p.
- Petit T.,** (2005). « *Edward N. Luttwak : Le paradoxe de la stratégie* ». Lyon (F-69), Science politique de Lyon III. TD Sécurité International d'Etienne de Durand (2001-2002) http://thomas.petit.gr.free.fr/Mes_travaux_Luttwak.htm, 16 p.
- Pflieger G.,** (2012). « *La régulation des communications électroniques en France et en Europe. Entretien avec Nicolas Curien* ». Genève (CH-1208), Métropolis, « *Flux* », 2012/1 n° 87, pp. 51-62
Nota.Editeur (2020) de la revue « Université Paris-Est Marne la Vallée » www.cairn.info/revue-flux1-2012
- Philippe E.,** (2014). « *Le Havre dans la mondialisation maritime* ». Paris (F-75), A. Colin, « *Revue internationale et stratégique* », 2014/3, N°95, pp.65-71, 7p.
- Philizot F.,** (2015). « *La délégation interministérielle au Développement de la vallée de la Seine* ». Paris (F-75), Annales des Mines, « *Réalités industrielles, Géographie et infrastructures* », 2015/4, <https://www.cairn.info/>, 4 p.
- Philizot F.,** (2016). « *L'Axe Seine en Normandie et en Île-de-France* » (4 p.), in « *La région, de l'identité à la citoyenneté* ». Paris (F-75), Hermann Editeurs, 320 p.
- Piaget J.** (1967). « *Logique et connaissance scientifique* ». Paris (F-75), Edit. Gallimard. Encyclopédie de la Pléiade (édit. 10/1986), 1345 p.
- Pinson G., Rousseau M.,** (2011). « *Les systèmes métropolitains intégrés - état des lieux et problématiques* ». Paris (F-75), DATAR. Territoires 2040. N°3, 1er sem. 2011, 32 p.
- Pisani-Ferry J.,** (2013). « *Quelle France dans dix ans ?* » Paris (F-75), Commissariat général à la stratégie et à la prospective (Contribution au séminaire gouvernemental, Paris, 19 août 2013), 38 p.
- Plet F.** (2013). Entrée utilisée : « *développement local* ». In « *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés* ». **Lévy J., Lussault M.,** (2013). Paris (F-75), Belin, 1127 p.
- Plihon D.,** (2016). « *Quel pouvoir à l'ère de la mondialisation ?* » in « *Qui gouverne le monde ? L'état du monde 2017* ». Paris (F-75), La découverte. 297 p.

- Poirot J., Gérardin H.** (2010). « *L'attractivité des territoires : un concept multidimensionnel* » Nancy (F-54), Rédaction : BETA CNRS Université de Lorraine, [Edit. De Boeck supérieur (Belgique)] « Mondes en développement » 2010/1, n°149, pp. 27-41 <https://www.cairn.info/>
- Polèse M.**, (2016). « *À la recherche des clefs de la prospérité des grandes métropoles* ». Paris (F-75), France stratégie, Société du Grand Paris, colloque, Paris, 14&15/01/2016, 20 p.
- Polèse M.**, (2016). « *Les clefs de la prospérité des métropoles et la dynamique des territoires* ». Paris (F-75), France stratégie, Société du Grand Paris, colloque, Paris, 14&15/01/2016, 6 p.
- Polèse M.**, (2005). « *Cities and National Economic Growth: A Reappraisal* » Glasgow (UK), « Urban Studies », Vol. 42, No. 8, 1429–1451, July 2005, 24 p.
- Poncet P.** (2013). Entrées utilisées : « *hub, logistique, transports* ». In « *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. », Lévy J., Lussault M., (2013). Paris (F-75), Belin, 1127 p.
- Postel-Vinay K.**, (2001). « *Géographie et pouvoir*. » Paris (F-75), Presses de sciences po, « Critique Internationale ». pp.51-58, <hal-01016947>, 9 p.
- Pradeau J-F.** (2013). Entrées utilisées : « *causalité, concept, concret/abstrait* ». In « *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. », Lévy J., Lussault M., (2013). Paris (F-75), Belin, 1127 p.
- Prager J-C.**, (2016). « *Les grandes plateformes technologiques et scientifiques, les acquis de la connaissance, les conditions de leur réussite* ». Paris (F-75), France stratégie, Société du Grand Paris, colloque, Paris, 14&15/01/2016, 4 p.
- Prévelakis G.** (2013). Entrées utilisées : « *front, Gottmann, politique [géographie]* ». In « *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. », Lévy J., Lussault M., (2013). Paris (F-75), Belin, 1127 p.
- Prévelakis G.**, (1995). « *Le territoire, lien ou frontière ? La notion du territoire dans la pensée de Jean Gottmann* ». Paris (F-75), Université de Paris-Sorbonne. 8 p.
- Printz J.**, (2007). « *Éléments pour une mesure naturelle de la complexité des systèmes et de leur architecture* ». Paris (F-75), CNAM, 60 p.
- Pumain D.**, (2017). « *De la singularité en géographie* », Avignon (F-84), Journal of interdisciplinarity Methodologies and issues in science. Vol. 1-2017, <https://jimis.episciences.org> , 10 p.
- Pumain D.**, (2012). « *Quelles métropoles en Europe ?* » Paris (F-75), DATAR. Travaux en ligne n°11, 20 p.
- Pumain D.**, <http://www.hypergeo.eu/>, Montpellier (F-34), GDR Libergéo, Maison de la géographie.
- (24/03/2006) « *Organisation de l'espace* », Art. 369, 3p.
 - (09/02/2005) « *Evolution des entités géographiques* », Art. 287, 3p.
 - (07/05/2004) « *Fondements épistémologiques. Analyse spatiale*. », 2 p.
 - (07/05/2004) « *Agglomération*. » Art. 31, 2 p.
 - (24/05/2004) « *Théories de l'Analyse Spatiale*. » Art. 86, 3 p. « *Interaction. Interaction spatiale*. » Art. 73, 1 p.
- Putzhammer F., Schoof U.**, (2016). « *Evaluer l'impact des accords méga-régionaux pour l'Afrique*. » Genève (Suisse), ICTSD, « Passerelles », Vol.17,N°3, 28/04/2016. <http://www.ictsd.org/bridges-news/passerelles/> 4 p. (**nota** : fin d'activité en 2018)
- Queva C.** (2007). « *La ressource territoriale en question dans les logiques de requalification contemporaine des territoires locaux en Allemagne*. » In : « *La ressource territoriale*. » Paris (F-75), Economica, 252 p.
- Quiec A-S.**, (2018). Mémoire de doctorat, géographie, Dir. **Lecoquierre B.** « *Entreprises privées et autorités portuaires : quelle gouvernance pour les places portuaires de la rangée nord-ouest européenne ?* ». Le Havre (F-76), Le Havre Normandie Université, 338 p.
- Quodverte P.** (2013). Entrée utilisée : « *système d'information géographique* ». In « *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. », Lévy J., Lussault M., (2013). Paris (F-75), Belin, 1127 p.

- Raffestin C.**, (1986). « *Ecogenèse territoriale et territorialité* ». In « *Espaces, jeux et enjeux* ». Paris (F-75). Fayard & Fondation Diderot. pp. 175-185, <http://archive-ouverte.unige.ch/unige:4419>, 12 p.
- Raibaud Y.** (2013). Entrée utilisée : « *musique [géographie]* ». In « *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés.* », **Lévy J., Lussault M.**, (2013). Paris (F-75), Belin, 1127 p.
- Raimbault N.**, (2014). Mémoire de doctorat, géographie (aménagement de l'espace et urbanisme), Dir. **Frémont Antoine**, co-encadrement : **Dablanc L.** « *Gouverner le développement logistique de la métropole : périurbanisation, planification, et compétition métropolitaine. Le cas du Bassin parisien et éclairages étrangers.* » Marne-La-Vallée (F-77), Université Paris Est, IFSTTAR, 522 p.
- Ramel F.**, (2016). « *Les charmes "discrets" de l'influence.* » in « *Qui gouverne le monde ? L'état du monde 2017.* » Paris (F-75) La découverte. 297 p.
- Rangeon F.**, (2007). « *Société civile histoire d'un mot* ». Amiens (F-80), Université d'Amiens, 24 p.
- Ratti R., Schuller M.**, (2013). « *Typologie des espaces-frontières à l'heure de la globalisation.* » Bruxelles (B-1050). Belgique. Société Royale Belge de Géographie. « *Belgeo* », <http://belgeo.revues.org>, 31/10/2013, 14 p.
- Rebotier J.**, (01/04/2010). « *La rencontre dans la comparaison : outils, approches et concepts* ». <halshs-00470550> Montréal (Canada). 12 p.
- Reding R.**, (2006). « *Petit guide pour l'écriture et la publication scientifique* ». Namur (B-5000), Ed. namuroises. 67 p.
- Reghezza-Zitt M.**, (2012). Entrées utilisées « *risque ; risque environnemental ; vulnérabilité* » in « *Dictionnaire critique de la mondialisation* », **Ghorra-Gobin C.** et al. (2012). Paris (F-75), A Colin, 645 p.
- Regier J., Vermeir K.**, (2016). « *Boundaries, Extents and Circulations: An Introduction to Spatiality and the Early Modern Concept of Space* ». Dordrecht (NL-3300), Springer, 58 p.
- Regnault H.** (2013). Entrée utilisée : « *physique [géographie]* ». In « *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés.* », **Lévy J., Lussault M.**, (2013). Paris (F-75), Belin, 1127 p.
- Retailé D.** (2013). Entrées utilisées : « *comparatisme, géopolitique, découpage, ensemble géographique, front pionnier, géographicit  , mer, monde* ». In « *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés.* », **Lévy J., Lussault M.**, (2013). Paris (F-75), Belin, 1127 p.
- Retailé D.**, (1998). « *La géopolitique dans l'histoire.* » Lausanne (Suisse), « *Espaces Temps* », 68-70, Histoire/géographie, Les promesses du désordre, pp. 187-201, <http://www.persee.fr/>, 16 p.
- Rey-Valette H.** et al., (2014). « *Comment analyser la gouvernance territoriale ? Mise à l'épreuve d'une grille de lecture.* » Paris (F-75), Lavoisier : Géographie, Economie, Société, Vol. 16 (2014) 65-89, doi:10.3166/ges.16.65-89, 26 p.
- Robic M-C.** et al., (2006). « *Un grand XX   siècle de géographie française* ». Paris (F-75), ADPF Edit. (Association pour la Diffusion de la Pensée Française). 215 p.
- Robic M-C.**, (2002). « *Note sur la notion d'échelle dans la géographie française de la fin du XIX   siècle et du début du XX   siècle* ». Paris (F-75), Cybergeog: European Journal of Geography, N  264, 24/03/2004. <http://journals.openedition.org/cybergeog/3961>, 7 p.
- Roche C.**, (2007). « *Le terme et le concept : fondements d'une ontoterminologie.* » Le Bourget-du-Lac (F-73), Université de Savoie Mont Blanc, 13 p.
- Roche S.** (2013). Entrée utilisée : « *société de l'information géographique* ». In « *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés.* », **Lévy J., Lussault M.**, (2013). Paris (F-75), Belin, 1127 p.
- Rodrigue J-P.**, (2017). « *The geography of transport systems* ». London (Royaume-Uni) and New-York (Etats-Unis): Routledge Taylor & Francis Group, 4th ed., 440 pages.
- Rodrigue J-P.**, (2016). « *World's Largest Urban Regions.* » New-York (Etats-Unis), Hofstra University, <https://transportgeography.org/>

- Rodrigue J-P.**, (2000). « *L'espace économique mondial. Les économies avancées et la mondialisation* ». Québec (Canada). PU Québec 2000, 498 p.
- Roehner B. M.**, (1990). « *L'économie, un point de vue épistémologique pour une approche plus "expérimentale"* ». Paris (F-75), Université Paris VII. In « *Economies et Sociétés* », Série EM N°11, 03/1990, pp. 55-71., 15 p.
- Roncayolo M.**, (2009). « *Réflexions autour de la notion d'attractivité*. » in « *Actes des séminaires, février-juillet 2007. L'attractivité des territoires : regards croisés* ». Paris (F-75), MEEDDAT, 124 p.
- Roseau N.**, (2011). « *Penser la ville hypermoderne : l'héritage de François Ascher* », La Plaine Saint-Denis (F-93), « *Métropolitiques* », <http://www.metropolitiques.eu/> 4 p.
- Rosière S.**, (2010). « *La fragmentation de l'espace étatique mondial*. » Reims (F-51), « *L'Espace Politique* ». <http://espacepolitique.revues.org>, 19 p.
- Rosière S.**, (03/11/2009). « *L'Espace Politique, revue en ligne présentée par S. Rosière* ». Vincennes (F-94), entretien par Verluise P., www.diploweb.com : la revue géopolitique, 3 p.
- Rosière S.**, (2007). « *Comprendre l'espace politique*. » Reims (F-51), « *L'Espace Politique* », espacepolitique.revues.org/, 10 p.
- Rosière S.**, (2003). « *G. Baudelle G., B. Castagnede (dir.), 2002, Le polycentrisme en Europe* ». Nancy (F-54), Association des géographes de l'Est, Université Nancy 2, « *Revue Géographique de l'Est* », vol. 43 / 1-2. <http://journals.openedition.org/rge/1803>,
- Rosière S.**, (????) « *Puissance*. » <http://www.hypergeo.eu/spip.php?article391>, 2 p.
- Rosière S.**, (1999). « *Propositions pour une distinction opératoire entre la géopolitique, la géographie politique et la géostratégie* » Nancy (F-54), Université de Nancy 2, UFR des Sciences historiques et géographiques, musicologie. 7 p.
- Ross (L.) C. et al.**, (2009). « *Megaregions, Planning for Global Competitiveness* ». Washington (USA), IslandPress, 307 p.
- Ross (L.) C., Woo M.**, (2009). « *Identifying Megaregions in the United States: Implications for Infrastructure Investment*. » in **Ross (L.) C. et al.**, « *Megaregions planning for global competitiveness*. » Washington (USA), Island Press, 307 p.
- Ross (L.) C., Doyle J. L. H.**, (2009). « *The Megaregion and the Future of American Planning*. » in **Ross (L.) C. et al.**, « *Megaregions planning for global competitiveness*. » Washington (USA), Island Press, 307 p.
- Rousseau R.**, (2013). « *Initier le changement vers une société durable. Définition d'un nouveau modèle sociétal*. » Québec (Canada), Université de Sherbrooke. Troyes (F-10), Université de technologie. 157 p.
- Rozenblat C.**, (2012). « *Quelles métropoles en Europe ?* » Paris (F-75), DATAR. Travaux en ligne n°11,20p.
- Rozenblat C., Cicille P.**, (2003). « *Les villes européennes analyse comparative* ». Paris (F-75), DATAR, Université Montpellier III (F-34), 94 p.
- Ruby C.** (2013). Entrées utilisées : « *empirisme, fonctionnalisme, norme, objet, objet de connaissance, positivisme, pratique, théorie/empirie* ». In « *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. », **Lévy J., Lussault M.**, (2013). Paris (F-75), Belin, 1127 p.
- Rufenacht et al.** (2012): **A., Leenhardt J., Younès C., Vanier M., Mora O., Dhervillez D./Duszynski J., Grumbach A., Mazaud J-R., Fortier B., Bonnet F., Philippe E.** « *L'estuaire en Seine. Les raisons d'agir* » Le Havre (F-76), Edit. AURH, Agence d'Urbanisme de la Région du Havre et de l'Estuaire de la Seine, 129 p.
- Sagaut P.**, (2008-2009). « *Introduction à la pensée scientifique moderne* ». Paris (F-75). Université Pierre et Marie Curie – Paris 6. Institut Jean Le Rond d'Alembert. 267 p.
- Saint-Julien T.** (2013). Entrée utilisée : « *analyse spatiale* ». In « *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. », **Lévy J., Lussault M.**, (2013). Paris (F-75), Belin, 1127 p.
- Saint-Julien T.**, (2009). Entrée utilisée : « *Europe* » In « *Dictionnaire de l'aménagement du territoire. Etat des lieux et prospective*. » (**Wachter S. et al.**) Paris (F-75), Ed. Belin. pp. 287-317

- Sajous P., Bertelle C.**, (2019). « *Systèmes complexes, intelligence territoriale et mobilité* » (xterm 2019, conférence internationale). Le Havre (F-76), Université Le Havre Normandie, 100 p.
- Sana F., Stokkink D.**, (2014). « *L'économie circulaire : changement complet de paradigme économique ?* » Bruxelles (B-1060), « Pour la Solidarité », Note d'analyse, www.pourlasolidarite.eu, 24 p.
- Sander A., Vergès V.** (1996). Notes sur F. Ascher « *Métapolis ou l'avenir des villes* ». Marne-la-Vallée (F-77), Université Paris Est, « Revue Flux », n° 26, octobre-décembre 1996, 7p.
- Sanders L.** (2013). Entrées utilisées : « *autocorrélation spatiale, informatique [géographie et] (dont : réseaux neuronaux et applications en géographie)* ». In « *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés.* », Lévy J., Lussault M., (2013). Paris (F-75), Belin, 1127 p.
- Sanguin A-L., Prévelakis G.**, (1996). « *Jean Gottmann (1915-1994), un pionnier de la géographie politique.* » Paris (F-75), A. Colin, « Annales de géographie », T. 105, N°587, pp. 73-78, <http://www.persee.fr/>, 7 p.
- Santamaria F.**, (2009). « *Le Schéma de développement de l'espace communautaire (SDEC) : application défaillante ou élaboration problématique ?* ». Paris (F-75), Cybergeo : European Journal of Geography. N°458, 20/05/2009, <http://cybergeo.revues.org/22354>, 16 p.
- Sassen S.**, (2009). « *La globalisation. Une sociologie* ». Paris (F-75), Gallimard, 341 p.
- Sassen S.**, (2009). Entretien. Lyon (F-69), Ecole Nationale Supérieure, www.canal-u.tv/video/
- Sassen S.**, (15/01/2009). « *La mondialisation centrifuge* ». Lyon (F-69), Conseil de développement du Grand Lyon et l'ENS-LSH, « trait d'union », 2 p.
- Sassen S.**, (2009). « *Novel spatial formats: Megaregions and Global Intercity Geographies.* » in **Ross (L.) C.** et al., « *Megaregions planning for global competitiveness.* » Washington (USA), Island Press, 307 p.
- Sassen S.**, Note de lecture. Toulouse (F-31), WEBEDIA/Overblog, 02/05/2009. <http://www.leconflit.com/article-30934546.html> 2 p.
- Sassen S.**, (2006). « *Territory, Authority, Rights* ». Princeton (USA), Princeton University Press, 25 p.
- Sassi E.**, (2019). Mémoire de doctorat, génie informatique, automatique et traitement de signal, Dir. **Benabdelhafid A., Hammami S.** « *L'intégration de la logistique dans les domaines d'aménagement du territoire : contribution à la conception d'un système d'aide à la décision dédié* ». Le Havre (F-76), Le Havre Normandie Université ; Université de Sfax (Tunisie), 156 p.
- Saunier F.**, (2006). « *L'urbanisation en Basse-Seine : regards sur la conception et l'évolution des grands ensembles et de la ville nouvelle du Vaudreuil* ». Marne-la-Vallée (F-77), Société française d'histoire urbaine, Université Paris Est, « La revue Histoire Urbaine », 3/2006 (n° 17), 19 p.
- Savitch H.V., Weinstein D.**, (2013). « *L'état des métropoles : évaluation du changement dans les villes mondiales* ». Montréal (Canada), Les Presses de l'Université de Montréal, « Sociologie et sociétés », vol. 45, N° 2, pp. 243-268, <http://id.erudit.org/>, 27 p.
- Sawyer S. W.**, (2010). « *La fin de la souveraineté ?* »-« *À propos de: J. Agnew, Globalization and Sovereignty, Rowman and Littlefield.* » Paris (F-75), L'Institut du monde contemporain (Collège de France), « La Vie des idées ». 24/02/2010. <http://www.laviedesidees.fr/> 5 p.
- Scheffer O.**, (2011). Mémoire du Mastère Création et technologie contemporaine. « *Villes émergentes, villes mutantes : la théorie des systèmes complexes et de l'évolution appliquée à la modélisation urbaine* ». Paris (F-75). ENSCI-Les Ateliers, <http://tinyurl.com/villes-emergentes>, 61 p.
- Schmid A-F.**, (2008-2010). « *Des nouvelles de l'épistémologie. Comment l'épistémologie vint à l'éthique technologique. Les objets technologiques ne relèvent pas de l'unique technoscience. Conséquences en éthique générique. Des frontières et du virtuel.* » Lyon (F-69) INSA, <http://www.onphi.net/chronique-anne-francoise-schmid-comment-l-epistemologie-vint-a-l-ethique-technologique-85.html>

- Schulz C.**, (1999). « *Saar-Lor-Lux, un espace modèle pour l'intégration européenne? (Saar-Lor-Lux, a model region for the European integration process?)* » Paris (F-75) AGF, « Bulletin de l'Association de Géographes Français », 76e année, 1999-4 (12), <http://www.persee.fr/>, 13 p.
- Semidei M.**, (1963). « *Gottmann (Jean) - Megalopolis. The urbanized North-eastern seaboard of the United States.* » Paris (F-75), Presses de Science Po, « Revue française de science politique », 13^e année, n°1, 1963. pp. 218-221; <https://www.persee.fr/> 5 p.
- Senil N., Hirczak M., François H.**, (2006). « *Diagnostic de territoire et ressource territoriale : apports croisés et opérationnalité.* » Annecy (F-74), Université de Savoie, « Workshop : Les dynamiques territoriales : quelles nouveautés ? », I.R.E.G.E. - E.D.Y.T.E.M., Mar 2006, Chambéry-Annecy, France. pp.15. halshs-00821832, 16 p.
- Serres M.**, (2012). « *Temps des crises* ». Paris (F-75), Edit. Le pommier, 112 p.
- Serry A.**, dir., (2019). « *Des ports et des cartes en Europe* » Atlas Devport. Cormelles-le-Royal (F-14), Editions EMS , 121 p.
- Serry A.**, (2018). « *The Seaports of the Seine Axis Facing Comtemporary Maritime Industry Mutations* ». Split (Croatie, 21000), University of Split, «Transactions on Maritime Science», www.toms.com.hr , 9 p.
- Serry A., Lévêque L.**, (2016). « *Le transport maritime courte distance* ». Cormelles-le-Royal (F-14) Editions EMS, 383 p.
- Silem A., Gentier A., Albertini J-M.**, (dir.) (2018). « *Lexique d'économie* » Paris (F-75), Dalloz, 15^e édit, 884 p.
- Singhoff F.**, (2011). « *Introduction aux systèmes répartis* ». Brest (F-29), Université de Brest, 63 p.
- Siroën J-M.**, (10/2015). « *Les accords commerciaux régionaux. Alternative au multilatéralisme ?* » (20 ans de l'OMC, intégration de l'Afrique et méga-accords commerciaux régionaux), Rabat (Maroc), PSL, Université Paris Dauphine, DIAL, 17 p.
- Staszak J-F.** (2013). Entrées utilisées : « *carte mentale, culturelle [géographie], non-représentationnelle [théorie], prophétie auto-réalisatrice, représentation de l'espace* ». In « *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés.* », **Lévy J., Lussault M.**, (2013). Paris (F-75), Belin, 1127 p.
- Steck B.**, (2017). « *Entre fermeture fantasmée et ouverture effective : les infrastructures de transport, levier majeur du développement de l'Afrique* ». Paris (F-75), A. Colin. « Revue internationale et stratégique », 2017/3, N° 107, pp. 145-153, 8 p.
- Steck B.**, (2013). « *Transport et développement des territoires* ». Paris (F-75), Comité National Français de Géographie (www.cnfg.fr) « Géotransports » (www.geotransports.fr) . 2013 n°1-2, 10 p.
- Steck B., Debie J.**, (2005). « *Avant-propos* ». Marne-la-Vallée (F-77), Université Paris Est, « Revue Flux », N° 59 01&03/2005, 6 p.
- Steck B., Jaglin S.**, (2007, 2008). « *Réseaux et frontières, géopolitiques* ». Marne-la-Vallée (F-77), Université Paris Est, « Revue Flux » : N°70-10&12/2007 (4 p.) ; N° 71-01&03/2008 (4 p.).
- Steck B., Lombard J.**, (2004). « *Quand le transport est d'abord un lieu !* » Paris (F-75), Presses de Sciences Po. « Autrepart » : 2004/4, N° 32, pp. 3-19, 18 p.
- Stock M.** (2013). Entrées utilisées : « *développement durable, dynamique spatiale, épistémologie de la géographie, polytopie, sciences sociales [géographie et]* ». In « *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés.* », **Lévy J., Lussault M.**, (2013). Paris (F-75), Belin, 1127 p.
- Sun Tzu**, (1978). « *L'art de la guerre* ». Paris (F-75), Flammarion. 256 p.
- Subra P.**, (2017). « *Le Grand Paris, une métropole au rabais ?* » Vincennes (F-94), SAS Expertise géopolitique, « La revue géopolitique », (Vidéo, 21/08/2017). www.diploweb.com/

- Subra P.**, (2011). « *Grand Paris: du conflit au compromis. Les apports de l'approche géopolitique* » Paris (F-75), Colloque International «*Fonder les sciences du territoire*», GIS Collège international des sciences du territoire, Université de Paris 1 Panthéon-Sorbonne, Université Paris Diderot, CNRS, DATAR, IAU-ÎdF, ADEME, INED, 5 p.
- Sydow (von) E.**, (2013). « *La société civile et la démocratie. L'accès direct du citoyen à l'UE* ». Bruxelles (B-1000), Comité économique et social européen. 52 p.
- Tabeaud M.** (2013). Entrée utilisée : « *changement climatique* ». In « *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés.* », **Lévy J., Lussault M.**, (2013). Paris (F-75), Belin, 1127 p.
- Taylor P. J.**, (2013). « *The Remarkable Legacy of Peter Hall's (1966) The World Cities* » Loughborough (UK), Loughborough University, <https://www.lboro.ac.uk/gawc/rb/rb423.html>, 10 p.
- Taylor J. P., Pain K.**, (2007). « *Polycentric Mega-city Regions: Exploratory Research from Western Europe* ». Loughborough (UK), Loughborough University. The Healdsburg Research Seminar on Megaregions (4&6/04/2007), <http://www.lboro.ac.uk/gawc/Taylor.html> 9 p.
- Tesson F.**, (2014). Mémoire d'HDR. « *Territorialités et réticularités-essai sur les registres de spatialité des acteurs politiques locaux.* » Pau (F-64), Université de Pau et des Pays de l'Adour, 265 p.
- Théry H.**, (2012). Entrée utilisée « *territoire* » in « *Dictionnaire critique de la mondialisation* », **Ghorra-Gobin C.** et al. (2012). Paris (F-75), A Colin, 645 p.
- Thiard P.**, (2009). « *Attractivité et compétitivité : offre territoriale, approches marketing et retombées* » in « *Actes des séminaires, février-juillet 2007. L'attractivité des territoires : regards croisés* ». Paris (F-75), MEEDDAT, 124 p.
- Thibault S.** (2013). Entrées utilisées : « *aménagement [géographie et], complexité, graphe, système, topologie* ». In « *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés.* », **Lévy J., Lussault M.**, (2013). Paris (F-75), Belin, 1127 p.
- Thill J-C.**, (2017). « *Port Selection, Contestability, Transportation Infrastructure, and Regionalization in the Context of International Containerized Freight Shipping* ». Marne-la-Vallée (F-77), Université Paris Est, IFSTTAR (séminaire EMAR), 60 p.
- This I.**, (1996). « *Problèmes épistémologiques liés à l'autoréalisation des théories et des prévisions économiques.* » Paris (F-75), Les presses de Science Po, « *Revue économique* », année 1996-N°47-3, pp. 555-565, <http://www.persee.fr>, 13 p.
- This Saint-Jean I.**, (2006). « *Autoréalisation et communication en économie.* » Paris (F-75), Meudon (F-92) CNRS éditions, « *Hermès, La Revue* », 2006/1 (N° 44), pp. 191-197, <https://www.cairn.info/>, 6 p.
- Thisse J-F.**, (2016). « *Le rôle des grands projets d'investissement dans la croissance et l'attractivité des mégalo-poles* ». Paris (F-75), France stratégie, Société du Grand Paris, colloque, Paris, 14&15/01/2016, 7p.
- Thisse J-F.**, (2016). « *Métropoles, disparités régionales et infrastructures de transport* ». Paris (F-75), France stratégie, Société du Grand Paris, colloque, Paris, 14&15/01/2016, 47 p.
- Thisse J-F.**, (2009). « *Paul Krugman's New Economic Geography: past, present and future* ». Louvain-la-Neuve (B-1348), Université Catholique de Louvain, CORE-UCLouvain, 21 p.
- Thisse J-F., Proost S.**, (2016). « *Skilled Cities, Regional disparities, and Efficient Transport. The state of the art and a research agenda* » Paris (F-75), France stratégie, Société du Grand Paris, colloque, Paris, 14&15/01/2016. 100 p.
- Thisse J.-F., Walliser B., Thomas I., Pumain D.**, (2007). « *Nouvelle économie géographique et géographie : quel dialogue ?* » Paris (F-75), Ed. Belin. « *L'Espace géographique* », 2007/3 T. 36, pp. 193-214, 23 p.
- Thoin M.** (coordination éditoriale) et al. (2016). « *La Datar 50 ans au service des territoires.* » Paris (F-75), La documentation française, 245 p.
- Thorez P.**, (2016). « *Au cœur du pouvoir, les infrastructures de transport.* » In « *Qui gouverne le monde ? L'état du monde 2017.* » Paris (F-75), La découverte, 297 p.

- Thumerelle P.-J.**, et al. (2001). « *Explications en géographie. Démarches, stratégies et modèles* ». Paris (F-75), éditions CDU Sedes, 160 p.
- Tomas F.** (1997). « *François Ascher, Métapolis ou l'avenir des villes*. » Lyon (F-69), Revue de géographie de Lyon, vol. 72, n°2, 1997. p. 126; <https://www.persee.fr>, 1 p.
- Tourret P.**, (2016). « *Le Havre et Rouen. Décryptage d'une dynamique portuaire*. » Nantes/Saint Nazaire (F-44), ISEMAR. Note de Synthèse N°185, 4 p.
- Tourret P.**, (2014). « *Les métropoles maritimes en Europe. Points d'appui essentiels de l'économie bleue*. » Nantes/Saint Nazaire (F-44), ISEMAR. Note de Synthèse N°169, 4 p.
- Traoré S.**, (2008-2012). « *Opérations d'intérêt national (OIN)* ». Paris (F-75) <http://www.outil2amenagement.certu.developpement-durable.gouv.fr/>, 5 p.
- Tremblay R., Tremblay D.-G.**, (2010). « *Richard Florida. L'homme et sa classe* » Rennes (F-35), Presses universitaires de Rennes, (Introduction), 10 p.
- Triquet E.**, (2010). « *La démarche scientifique - Induction versus déduction* ». Grenoble (F-38), Université Joseph Fourier Grenoble 1, www.upmf-grenoble.fr/, 40 p.
- Troche G.**, (2015). « *E.U. Rail Freight Corridors - for seamless rail freight services across Europe. Sustrail Final Conference* ». Brussels (B-1049), European Commission, DG-Move-B2, 21/05/2015, 19 p.
- Trommer S.**, (2016). « *Les fonctions de gouvernance de l'OMC à l'ère des accords commerciaux préférentiels*. » Genève (Suisse), Université d'Helsinki, Passerelles, Vol. 17 N°3, 28/04/2016, www.ictsd.org/bridges-news/passerelles/, (nota : fin d'activité en 2018), 4 p.
- Tuszyńska B., Gouardères F.**, (2017). « *Réseaux transeuropéens - Orientations* ». Strasbourg (F-67), Parlement européen. Fiches techniques sur l'Union européenne. 10/2016. 5 p.
- Tuszyńska B., Gouardères F.**, (2017). « *Le financement des réseaux transeuropéens* » Strasbourg (F-67), Parlement européen. Fiches techniques sur l'Union européenne. 03/2017. 6 p.
- Urvoas A.-C.**, (2014-2015). « *L'acceptabilité sociale des énergies marines renouvelables sur un littoral convoité. Application au projet de parc éolien offshore en Baie de Saint-Brieuc*. » Toulouse (F-31), Sciences Po Toulouse. 115 p.
- Vacchiani-Marcuzzo C.**, (2012). « *Les systèmes urbains français. Synthèse* ». Paris (F-75), DATAR. Travaux en ligne n°10, 16 p.
- Vadelorge L.** (2007). « *Développement local, aménagement, décentralisation en Normandie. Le point de vue d'un géographe engagé. Interview de François Gay*. » Mont-Saint-Aignan (F-76), Presses universitaires de Rouen et du Havre, «Etudes normandes», 56^e année, n°1, 2007. Images et Perspectives. pp. 43-56; 15 p.
- Valero C.**, (2019). « *Le transport fluvial en France : une solution logistique d'avenir ?* » Nantes/Saint Nazaire (F-44), ISEMAR. Note de synthèse n° 212, 4 p.
- Vanier M.** (2017). « *Les pôles métropolitains éccélateurs de coopérations territoriales*. » Paris (F-75), FNAU, Points 7, 2 p
- Vanier M.** (2011). « *Territoires, territorialité, territorialisation*. » Rennes (F-35), Presses Universitaires de Rennes, 228 p.
- Vanier M.** (2010). « *Le pouvoir des territoires. Essai sur l'interterritorialité* » Paris (F-75), Ed. Economica, 2^e édit., 186 p.
- Van Hée N.**, (2008). « *Distance cognitive et capacités d'absorption : deux notions étroitement imbriquées dans les processus d'apprentissage et d'innovation* ». Strasbourg (F-67). Université Louis Pasteur. « Revue d'économie industrielle » - N°121, 1er tri. 2008, 22 p.
- Van Lierde G.**, (2015-2015). « *Développement d'un cluster en économie circulaire. Cas de la Région de Bruxelles-Capitale*. » Louvain-la-Neuve (B-1348), Université Catholique de Louvain (UCL), LouvainSchool of Management. 150 p.

- Varenne F.**, (2013). « *Théorie. Réalité. Modèle.* » Paris (F-75), Editions matériologiques. 259 p.
- Varenne F., Silberstein M.**, (2013). « *Modèles et simulations dans l'enquête scientifique : variétés traditionnelles et mutations contemporaines.* » In « Epistémologies et pratiques de la modélisation et de la simulation. » Paris (F-75), Editions matériologiques, T1-Vol1, Introduction. pp. 9-47
- Velut S.**, (2012). Entrée utilisée « *développement* » in « *Dictionnaire critique de la mondialisation* », **Ghorra-Gobin C.** et al. (2012). Paris (F-75), A Colin, 645 p.
- Verdol M.** (2011). « *Le Grand Paris et ses ouvertures portuaires Le Havre et Rouen.* » Paris (F-75) Association Population & Avenir. Revue : 2011/1 n° 701, pp. 14-18. www.population-et-avenir.com
- Veltz P.**, (2013). « *La France devient progressivement une métropole unique en réseau.* » Paris (F-75), ADCF N°175. « Intercommunalités » : « *Les nouvelles interdépendances territoriales* ». pp. 11-12, 2 p.
- Veltz P.**, (2011). « *L'ANR consulte les régions* » Paris (F-75). Agence Nationale de la Recherche. Colloque 04/05/2011. Actes, 29 p.
- Veltz P., Blein A., Halbert L.**, (2018) « *Territoires et systèmes productifs : un regard de chercheur, une expérience d'aménageur* ». Entretien avec P. Veltz (par A. Blein, L. Halbert). Lyon (F-69), ENS Editions, « Métropoles », Hors-série 2018, <http://journals.openedition.org/metropoles/6309> (17/10/2018), 8 p.
- Venard B.**, (2013). « *Edward Luttwak (2012). La montée en puissance de la Chine et la logique de la stratégie.* » Paris (F-75). Odile Jacob. « *M@n@gement* », 4/2013, (Vol. 16), pp. 515-522, www.cairn.info/revue-management, 8p.
- Verluisse P.**, (2013). « *Géopolitique - La puissance. Quels sont ses fondamentaux ?* » Vincennes (F-94), SAS Expertise géopolitique, « La revue géopolitique » <http://www.diploweb.com/>, 10/11/2013, 7 p.
- Veyret Y.**, (2007). « *L'environnement, objet géographique ?* » Paris (F-75), Annales des mines : « Responsabilité & Environnement ». N° 48. 10/2007. www.annales.org 11 p.
- Veyret Y.**, (1999). « *Nature, géographie, environnement, enseignement de la géographie et nature* ». Saint-Dié-des-Vosges (F-88), Festival International de Géographie (1999), <http://archives-fig-st-die.cndp.fr>, 4p.
- Vidal M.**, (2006). Mémoire de doctorat, géographie et aménagement, Dir. **Eveno E.** « *Les territoires politico-économiques face aux technologies de l'information et de la communication* ». Toulouse (F-31), Université de Toulouse II Le Mirail, 424 p.
- Vivant E.** (2006). « *La classe créative existe-t-elle? Discussion des thèses de Richard Florida* ». La Défense (F-92), PUCA¹⁸⁶ www.urbanisme-puca.gouv.fr « Les Annales de la Recherche Urbaine », 2006, pp.155-161.
- Voiron-Canicchio C.**, (1994). « *À la recherche d'un arc méditerranéen.* » Aix-en-Provence (F-13), Presses Universitaires de Provence « Méditerranée », t. 79, 1-2-1994 « L'arc méditerranéen en questions » pp.15-23
- Volvey A.** (2013). Entrée utilisée : « *arts [géographie et], terrain* ». In « *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés* », **Lévy J., Lussault M.**, (2013). Paris (F-75), Belin, 1127 p.
- Wachter S.** (2013). Entrée utilisée : « *reconversion* ». In « *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés* ». (**Lévy J., Lussault M.**). Paris (F-75), Belin, 1127 p.
- Wachter S.** et al., (2009). « *Dictionnaire de l'aménagement du territoire. Etat des lieux et prospective.* » Paris (F-75), Ed. Belin. 320 p.
- Wang J. J., Olivier D.**, (2003). « *La gouvernance des ports et la relation ville-port en Chine* » (Traduction de l'article anglais présenté lors du Séminaire de recherche : Transport maritime, mondialisation, intégration régionale et développement du territoire, Le Havre, 5 juin 2003). Lyon (F-69), « Les Cahiers scientifiques du transport », n°44, pp 25- 54 ; <https://afitl.msh-lse.fr> (Association Française des Instituts de Transport et de Logistique), 30 p.
- Wang M., Li Guoping**, (2008). « *The Shenyang-Dalian mega-urban region in transition* ». Liverpool (UK), Liverpool University Press, « International Development Planning Review », 30 (1) 2008, 26 p.

¹⁸⁶ Plan Urbanisme Construction Architecture.

Weber M., (1918). « *Le savant et le politique* ». Chicoutimi (Canada), Université du Québec. Version numérique par **Tremblay J-M.** <http://classiques.ugac.ca/> ; <http://bibliotheque.ugac.ca/> , 152p

Yahiel M., Hautcoeur P-C., Petit A., Janin L., Ploux-Chillès A., Mareuge C., (2017). « *Mutations sociales, mutations technologiques* » Paris (F-75), France stratégie, EHESS, INRIA, séminaire (10/ 2015 à 06/2017). Compte rendu du séminaire 11/2017. www.strategie.gouv.fr, 98 p.

Zins C., (2007). « *Conceptual Approaches for Defining Data, Information, and Knowledge.* » Hoboken (USA-NJ07030), John Wiley & Sons Inc, « Journal of the American society for information science and technology », 58(4):479–493, (depuis 2014 : JASIST, Journal of the Association for Information Science and Technology), 15 p.

Zufferey J., (2011). « *Introduction à la société civile et aux ONG.* » Genève (Suisse), ISE, UNIGE. 03/2011. 17 p.

Zuindeau B., (2012). « *La démondialisation pour le développement durable ?* » Lille (F-59), « Développement durable & territoires », Vol. 3, n°1, Mai 2012, <http://developpementdurable.revues.org/9198> 6 p.

RAPPORTS ET DOCUMENTS.

► Complémentairement au temps long des ressources académiques, cette ressource documentaire émanant d'acteurs politiques, économiques, de la société civile, socioéconomiques et d'experts, apporte un éclairage sur l'ancrage terrain de la VDS et ses dynamiques.

► **Surlignage jaune :** rapports, documents, utilisés pour l'appréhension du positionnement des acteurs et de leurs évolutions. Ils ne sont pas tous cités dans le corps du texte, mais ont tous été cependant utilisés pour appréhender les évolutions de positionnement des acteurs.

2001 Plus, (2002). « *Du transport de marchandises en ville à la logistique urbaine* ». Centre de prospective et de veille scientifique. DRAST. N°59, 04/2002, 66 p.

ADCF (Association des Communes de France) www.adcf.org/

•(28/02/2020) « *Les SRADDET dans la dernière ligne droite. Dix schémas régionaux d'aménagement du territoire sont d'ores et déjà adoptés ou arrêtés.* » R. Briot.

•(2016) **Normandie. Etude.** « *Les nouvelles régions et leurs territoires : Repères pour l'action économique. 14 synthèses régionales pour nourrir les débats région-communautés.* » 07/2016, p81&s.

ADEME www.ademe.fr

•(12/2017). « *Déchets. Chiffres clés – Edition 2017* », synthèse, 14 p.

ADEUS, (2015). « *Eurométropole de Strasbourg : les enjeux de l'interconnexion aux corridors européens* ». 04/2015, www.adeaus.org, 16 p.

Agence européenne de l'environnement, (2015). **Brochures.** « *Dans quelle mesure pouvons-nous rendre notre économie circulaire et rationnelle en termes de ressources ?* » 2p ; « *Les flux de déchets en Europe.* » 2p www.eea.europa.eu/

Agence nationale de la recherche (ANR), (2011). **Colloque** « *l'ANR consulte les régions.* » du 04/05/2011. Paris. Actes : 21/11/2011., 29 p.

Agence d'Urbanisme de Lorraine Nord (AGAPE, Lang V.), (2009). **Support pédagogique.** « *Opérations d'intérêt national.* » 3 p.

Agence d'Urbanisme de la Région du Havre et de l'Estuaire de la Seine (AURH), <http://www.aurh.fr/>

•(06/2018).« *Le système portuaire et logistique belge. Analyse des cas d'Anvers, Liège et Bruxelles.* », 12 p.

•(03/2016). « *Le positionnement de la vallée de la Seine en Europe. Flux de marchandises et dynamiques territoriales* », 20 p.

•(09/2014). **Projet Weastflows**-Action 1-2^{ème} livrable. « *Atlas analytique. Le transport de marchandises en Europe du Nord-Ouest : dynamiques territoriales, infrastructures et échanges interrégionaux.* », 72 p.

•(07/2014). **Note, Projet Weastflows.** « *Weastflows produit ses premiers résultats : inscription du Seine Gateway comme maillon du corridor Atlantique.* », 4 p.

•(06/2013). **Note, Projet Weastflows.** « *Weastflows : faire de Seine Gateway® une pièce centrale du dispositif Nord-Ouest européen.* », 4 p.

•(06/2013). **Projet Weastflows**-Action 1-1^{er} livrable. « *ATLAS Les principales infrastructures de transport de marchandises de l'Europe du Nord-Ouest.* », 72 p.

•(2012). « *Mission partenariale Seine Gateway. 1.0 Préfiguration du Gateway de la Seine et éléments clefs de mise en œuvre* », 64 p.

•(10/06/2011)« *Le projet économique de l'axe Seine.* » Club logistique havrais. 19 p.

•(03/2011). « *Les données essentielles Paris-Rouen-Le Havre – Axe Seine.* » 34 p.

•(09/2010). **Projet stratégique de l'Estuaire.** « *Ouverture Maritime Internationale de l'Axe Seine. Comité des Elus de l'Estuaire* » Franck A., 34 p.

Agenda territorial de l'Union européenne 2020, (2011). **Accord politique**. « *Vers une Europe inclusive, intelligente et durable, faite de régions diverses* ». Adopté lors de la réunion ministérielle informelle des ministres chargés de l'aménagement du territoire et du développement territorial, 19/05/2011. Gödöllő. Hongrie. 18 p.

Annuaire statistique de la défense, (2011 -2012). **Glossaire, nomenclature et sigles**, (Ch 8). 20p.

Association des Départements de l'Axe seine, <http://www.axeseine.fr/>

- (15/11/2018). **Communiqué de presse**. « *Bilan des deux premières années de l'Association des Départements de l'Axe Seine et perspectives pour 2019* », 2 p.
- (07/07/2016). **Dossier de presse**. « *Axe Seine, ensemble pour le développement* », 20 p.
- (31/05/2016). **Statuts**, 5 p.

Association Franco Chinoise pour le Droit Economique, (2017). **Lettre périodique** (N° 0 – 10/ 2017 « *Les nouvelles routes de la soie* ». Avocats- Barreau de Paris. Bureau des Associations, www.droitfrancechine.org, 32 p.

AssociationsCitoyennesPourDemain, (2013). « *Intérêt général* ». **Commentaires** sur le rapport public du Conseil d'Etat de 1999, 09/2013, 4 p.

Association « Paris Seine Normandie », (2013). **Démarche**. « *Paris Seine Normandie. Un nouveau territoire économique*. » www.paris-seine-normandie.fr , 47 p.

Autorité de la concurrence, (2014). « *Analyse économique des systèmes ouverts et fermés* ». Paris (F-75). <http://www.autoritedelaconcurrence.fr>, **Wilson** N.43 p.

Banque Mondiale. www.worldbank.org

- (2018). **Arvis J-F., Saslavsky D.** « *LPI Global Ranks 2018* », tableau.
- (2017). « *Global value chain development report 2017.* », 206 p.
- (2016). **Arvis J-F., Saslavsky D., Ojala L., Shepherd B., Busch C., Raj A., Naula T.**, « *Connecting to Compete 2016* ». 76 p.
- (2012). **Arvis J-F., Mustra M-A., Ojala L., Shepherd B., Saslavsky D.** « *Connecting to Compete 2012* » 68p.
- (2007). **Arvis J-F., Mustra M-A., Panzer J., Ojala L., Naula T.**, « *Connecting to Compete. Trade Logistics in the Global Economy. The Logistics Performance Index and Its Indicators* », 50 p.

BBSR (Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung)-(2015). Organisme public allemand. Etudes urbanistiques et géographiques. **Etudes** citées par www.voxeurope.eu.

- (29/08/2015). « *La carte de l'évolution de la population des communes européennes*. » Démographie : période de 2001 à 2011,
- (31/07/2015). « *Social exclusion : The map showing Europeans threatened by poverty.* »

Business France. « *Tableau de bord de l'attractivité de la France* ». Ed. 2019. www.businessfrance.fr 53 p.

CESER Ile de France, www.ceser-iledefrance.fr

- (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 ?* » **Rapport** (108 p.) et **Avis** n°2017-22 présentés au nom de la commission Transports par Jean-François **DALAISE**, 10 p.
- (13/12/2017). **Synthèse**. « *Quelle gouvernance pour le développement de l'axe Seine ?* », 2 p.
- (2015). **Rapport**. « *Les activités de transport de fret et de logistique en Ile-de-France. Un atout pour l'attractivité de la Région.* », 17/09/2015, 50p.

CESER Normandie, www.ceser.normandie.fr

- (16/11/2017). **Rapport**. « *Ports de la Vallée de Seine. Mettre la gouvernance au service de la Performance.* », 93 p.
- (06/03/2017). « *Un pacte Normandie – Grand Paris – Vallée de Seine. Avant la présidentielle, la société civile affiche sa détermination.* », 15 p.

Chambre consulaire CCI Paris - Ile-de-France / IAU île-de-France / Insee Ile-de-France, « *Chiffres clés de la Région Île-de-France* » (06/2016 : 64 p. ; 2018 : 68 p. ; 2019 : 68 p.)

Chambre consulaire Paris Île-de-France

• (25/10/2017). **CDER. Rapport.** « Evolution de l'organisation des ports de l'axe Seine. Le point de vue des acteurs économiques franciliens. » **Prise de position** présentée par Michel Valache (Président, au nom de la CDER), 14 p.

Chambres consulaires : CCI Paris Île-de-France, CCI Normandie

• (2015). **Une initiative** « Paris Seine Normandie. Un nouveau territoire économique. » 47 p.

Chambres consulaires : Paris, Versailles Val d'Oise/Yvelines, Rouen, Le Havre, CCIR de Normandie, CRCI Ile-de-France, 2^{ième} rencontres des acteurs économiques,

• (25/09/2012). **Présentation.** « L'avant Seine de l'innovation. » 4 p.

• (25/09/2012). **Présentation.** « Les engagements des CCI. » 4 p.

• (25/09/2012). **Présentation.** « La Seine vue des étoiles. » 11 p.

• (25/09/2012). **Présentation.** « Le tourisme entre en Seine. » 4 p.

Chambres consulaires : Paris, Versailles Val d'Oise/Yvelines, Rouen, Le Havre, CCIR de Normandie, CRCI Ile-de-France, 1^{ère} rencontres des acteurs économiques

• (18/11/2011). **Rapport interconsulaire.** « Pour une stratégie de développement économique de l'Axe Seine, de Paris à la Mer. Préconisations des entreprises et des CCI. » 26 p.

• (10/11/2011). **Rapport interconsulaire.** « Pour une stratégie de développement économique de l'Axe Seine, de Paris à la Mer. Préconisations des entreprises et des CCI. » 14 p.

• (18/11/2011). **Présentation.** « Filière déchets. » 11 p.

• (18/11/2011). **Présentation.** « Filière mobilité. » 11 p.

• (18/11/2011) **Présentation.** « Filière énergie. » 11 p.

Chambre consulaire CCI Normandie & Partenaires, « La Normandie en chiffres et cartes. Panorama économique » (2018 : 68 p. ; 2019 : 76 p.)

CGI, CGEDD, France Stratégie www.gouvernement.fr/; www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr; www.strategie.gouv.fr; www.tresor.economie.gouv.fr

• (12/2017). R. Guesnerie, D. Auverlot, C. Gostner, J. Ni, B. Delozier, A. Loublie. **Méthode-Outil.** « Guide de l'évaluation socioéconomique des investissements publics. » 62 p.

• (10/2017). J. Ni, C. de Willencourt. « Guide de l'évaluation socioéconomique des investissements publics. Complément opérationnel A1. Paramétrage macroéconomique du scénario de référence », 12 p.

• (16/12/2016) R. Guesnerie, D. Auverlot, L. Baumstark, G. Ducos, S. Gastaldo, M. Massoni, J. Ni, J-P. Ourliac **Rapport :** « Les nouveaux défis du calcul socioéconomique. » ; 34 p.

• (14/12/2016) R. Guesnerie, A-M. Levraut, J-Y. Raude, J. Pisani-Ferry. **Actes du colloque :** « La sélection des projets d'investissement public. » 56 p.

• (22/10/2015) **Actes du colloque :** « La prise en compte des effets d'agglomération dans le calcul Socioéconomique. » 64 p.

• (16/09/2014) R. Guesnerie, L. Schweitzer, J. Pisani-Ferry, P. Parise, E. Quinet. **Actes du colloque :** « L'évaluation socio-économique des projets de transport. » 112 p.

• (07/2013). M. De Lapparent. **Rapport.** « Les modèles occupation du sol-transport comme outils d'évaluation ». Contribution « L'évaluation socio-économique en période de transition ». Commissariat général à la stratégie et à la prospective. Département : Développement durable, 29 p.

Club logistique & Gestion du Havre, (2011). **Contribution.** « Cahier d'acteurs. 6 (à9) propositions concrètes issues de l'enquête d'août 2011. » www.club-logistique.fr 41 p.

Coalition des acteurs de la Vallée de la Seine (politique, société civile, portuaire).

• (02/04/2021) Lettre multisignataire adressée au Vice-président du Conseil d'Etat, Mr. B. Lassere

Signataires : V. Péresse, Présidente de la Région Île-de-France ; H. Morin, Président de la Région Normandie ; E. Berger, Président du CESER d'Île-de-France ; J-L. Léger, Président du CESER de Normandie ; C. Boulocher, **Président** de Seine Port Union

Commissaire général pour le développement de la vallée de la Seine (Le), (CGDVS), (02/2012). **Rapport** au Premier ministre, 99 p.

Commissaire général au développement durable (Le), (CGDD), www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr

- (2018, 2019). « *Chiffres clés du transport* ». Ed. : 2018 (72 p.) ; 2019 (88 p.)
- (12/2018). « *L'activité des ports maritimes français repart en 2017* », 28 p.

Commissariat Général à l'Égalité des Territoires, CGET, www.cget.gouv.fr

- (20/04/2019). « *Territoires d'industrie - accélérer le développement des territoires à forte dimension industrielle. Guide méthodologique V3* » 81 p.
- (03/2019). « *Les coopérations interterritoriales. Zoom sur les coopérations entre métropoles et territoires environnants* » (En détail. Synthèse) 14 p.
- (08/02/2018). « *Développement économique : l'attractivité territoriale se porte bien.* » (**Communiqué**).
- (07/2017). « *Contrats de plan État-Région : histoire et perspectives. Un partenariat au service des territoires.* » La documentation française, 124 p.

Commission européenne, Bruxelles

- (04/2020). « *La Commission européenne appelle de ses vœux une Europe neutre pour le climat d'ici à 2050.* » <https://ec.europa.eu>
- (31/03/2017). **Communiqué de presse.** « *Un nouveau rapport met en évidence la manière dont la politique de cohésion améliore le climat d'investissement en Europe.* » Bruxelles, 3 p.
- (01/03/2017). **Support pédagogique.** « *Annexe: Cinq scénarios offrant un aperçu sur ce que pourrait être l'état de l'Union à l'horizon 2025* ». Bertaud N. 1p
- (01/03/2017). **Publication.** « *Livre blanc sur l'avenir de l'Europe. Réflexions et scénarios pour l'UE27 à l'horizon 2025* », 32 p.
- (01/03/2017). **Communiqué de presse.** « *La Commission présente le livre blanc sur l'avenir de l'Europe: les voies de l'unité pour l'UE à 27.* » Bruxelles, 4 p.
- (11/2015). **Textes officiels et commentaires.** Direction générale de la politique régionale et urbaine. Fonds structurels et d'investissement européens 2014-2020. Luxembourg : Office des publications de l'Union européenne, www.europaforum.public.lu, 418 p.
- (06/2014). **Information.** « *La commission européenne définit les règles relatives aux projets d'intérêt européen commun* ». Luxembourg : Office des publications de l'Union européenne, www.europaforum.public.lu, 3 p.
- (13/06/2014). **Communiqué de presse.** « *Aides d'État : la Commission adopte de nouvelles règles pour soutenir les projets importants d'intérêt européen commun.* » Bruxelles, 2 p.
- (14/10/2013). **Mémo.** « *Questions et réponses : projets d'intérêt commun dans le domaine de l'énergie* ». 4 p.
- (02/1999-2001). **DG Regio. Document de travail.** « *Rapport sur les politiques communautaires et l'aménagement du territoire* ». Contribution au Forum final du SDEC, 52 p.

Cohésion des territoires. <https://www.cohesion-territoires.gouv.fr>

- (02/07/2019). « *SRADDET : un schéma stratégique, prescriptif et intégrateur pour les régions* »

Confédération helvétique, (28/10/2016). **Communiqué de presse.** UBS : « *La Suisse en chiffres. Edition 2016/2017.* » 6 p.

Conférence nationale sur la logistique

- (29/10/2019). **Consultation :** www.ecologie.gouv.fr/france-logistique-2025 (Présentation actualisée à date), 14 p.
- (01/2017). **Document-Cadre.** « *Pour une Stratégie nationale : France Logistique 2025* ». 47 p.
- (08/07/2015). « *Synthèse des ateliers réalisés dans le cadre de la Conférence nationale sur la logistique (mai-juin 2015)* ». 52 p.
- (03/2015). **Rapport** « *La logistique en France. État des lieux et pistes de progrès* ». Rapport du comité scientifique présidé par Savy M. (Ministères de : l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie ; l'Économie, de l'Industrie et du Numérique. Commission nationale des services.) 113 p.

Conseil européen. Conseil de l'Union européenne. (18/03/2020). « *Changement climatique: ce que fait l'UE* ». www.consilium.europa.eu

Conseil de l'Europe, (20/05/1983). **Charte**. « Charte de Torremolinos. » Conférence européenne des ministres responsables de l'aménagement du territoire. Torremolinos, Espagne : 18 p.

Constitution de la République française, (Version du 01/01/2015, en ligne au 11-08-2018). **Texte fondamental**. www.legifrance.gouv.fr, 40 p.

Contrat de Plan Interrégional pour la Vallée de la Seine (Le). CPIER VDS 2015-2020. (26/06/2015), Déclaration environnementale, 3 p.

Commissariat général à la stratégie et à la prospective, (2013). **Travaux préparatoires et Synthèse**. « Quelle France dans dix ans ? » 38p.

Coopération (la) des agences d'urbanisme de la Vallée de la Seine

www.apur.org/fr [75] www.aucame.fr [14] www.aurbse.org [76]. www.aurh.fr [76] www.institutparisregion.fr [75]
•(10/2020). « Récit prospectif. Seine Visions 2040 ». www.vdseine.fr/etudes-rencontres/seine-visions-2040., 36 p.

•(10/2020). « Quelle(s) Vallée(s) de la Seine en 2040 ? Enjeux et défis d'un territoire d'ambition. 30 cartes pour comprendre ». www.vdseine.fr/etudes-rencontres/seine-visions-2040., 68 p.

•(02/2020) « Restitution des ateliers prospectifs 2019 – 2020. Vallée de la Seine. Actes des Ateliers Visions 2040 ». www.vdseine.fr/etudes-rencontres/seine-visions-2040., 142 p.

•(02/07/2019).« Le tourisme fluvial & maritime dans la vallée de la Seine ». 176 p.

•(2017). « La vallée de la Seine XXL. Quel positionnement à l'échelle mondiale, européenne et interrégionale ? » 108 p.

•(13/10/2015). **1ère rencontre des Agences d'Urbanisme de la vallée de la Seine**. « Développement portuaire et logistique comme levier du renouveau industriel de la vallée de la Seine ». 4 p.et 74 p.

•(11/2012). « Axe Seine. Une vision partagée ». 68 p.

•(05/2011). « Les données essentielles ». 40 p.

Cour des comptes, www.ccomptes.fr

•(02/2017). **Rapport public annuel**. « Le bilan de la réforme des grands ports maritimes : une mise en œuvre inégale, des effets modestes, une attractivité insuffisante » 46 p.

•(02/2015). **Rapport public annuel**. « La gestion par la France des fonds structurels européens : améliorer, simplifier, évaluer. », 29 p.

Cour des comptes européenne (2016). **Rapport spécial**. « Le transport ferroviaire de marchandises dans l'UE : toujours pas sur la bonne voie », 90 p. www.eca.europa.eu

CRFG (Comité Régional Franco Genevois), (12/2007). **Etude**. « Le Projet de Coopération métropolitaine. » Cahier annexe n°8, 36 p.

Cushman & Wakefield (Europe and Middle East Africa) www.cushmanwakefield/fr-fr/france

•(01/2019). « The changing face of distribution. Shape of things to come. » Head of logistics & industrial research & insight, EMEA, Paris, **Graham L.**, 32 p.

DATAR

•(2012), « Les systèmes urbains français » (synthèse), 16 p.

•(06/07/2012), « Territoires 2040 : une prospective innovante. », 8 p.

•(2011), « Des systèmes spatiaux en perspective. Territoires 2040 », La documentation française, 79 p.

•(2010), « Etat des lieux et problématiques de 7 systèmes spatiaux. Les espaces de la dynamique industrielle – Etat des lieux et problématiques », 92 p.

DATAR, Science Po, CERI-CNRS, (01/2011). **Minutes des ateliers**. « COESIONET. European Cohesion and Territories research network. » 11 p.

Décret n° 2013-336 du 22 avril 2013 relatif au délégué interministériel au développement de la vallée de la Seine. NOR : ETLX1309373D. 23/04/2013

Décret n° 2012-420 du 29 mars 2012 instituant une conférence pour le développement de la vallée de la Seine. NOR:PRMX1208749D-JORF, n°0077.30/03/2012 p.5737. Version consolidée au 28/11/2016. www.legifrance.gouv.fr/

Délégation interministérielle au développement de la vallée de la Seine, DIDVS, www.vdseine.fr

•(04/02/2020.) Présentation des projets lauréats de l'Appel à Manifestation d'Intérêt 2015-2020 « *Transition écologique et valorisation économique* ». « *La Vallée de la Seine, un territoire d'innovation et d'expérimentation pour relever le défi du changement climatique.* » 60 p.

•(04,2019.) « *Contrat de Plan Interrégional pour la Vallée de la Seine : une dynamique d'acteurs et de projets* », 128 p.

•(07/02/2019). « *Regards croisés Île-de-France Normandie. Les actes* », 33 p.

•(02/11/2016). « *Enjeux air-mer et modalités de coopération entre HAROPA et ADP Charles De Gaulle pour le transport de marchandises* ».

•(07/2015). « *Schéma stratégique. Un projet de développement à l'horizon 2030* », 82 p.

DGCL (Direction Générale des Collectivités Locales). Département des études et des statistiques locales. Population des 11 métropoles existantes au 01/01/2015 (millésimée 2012). www.collectivites-locales.gouv.fr

Directe ÎLE-DE-FRANCE. Direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi. Etudes sectorielles, (04/2013). « *La filière "Transport –Logistique" un enjeu stratégique pour l'Île de France.* » www.idf.directe.gouv.fr , 54 p.

Documentation française (la), www.ladocumentationfrancais.fr

•(2015). **Etude.** Questions internationales. « *L'euro un dessein inachevé.* » N°76. 11&12/2015. 127 p.

•(06/02/2015). **Etude.** Dossier. « *Les ports maritimes au cœur de la mondialisation* ».

•(2014). **Etude.** Problèmes économiques. « *Les villes dans la globalisation.* » N°3093.08/2014. 63 p.

•(2013). **Etude.** Questions internationales. « *Les villes mondiales.* » N°60/03&04/2013. 127 p.

DREAL Nord Hauts-de-France (03/05/2017). « *L'environnement, le cadre de vie, le développement durable comme des éléments d'attractivité des territoires* » www.hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr

DRE Bretagne, DRIRE Bretagne, Samarcande, (2008). Rapport final. « *Etude sur la logistique en Bretagne.* » 123 p.

EIVP, (2016). **Etudes urbaines.** « *La place du E-commerce en ville. L'insertion urbaine de la livraison de marchandises destinées aux particuliers* ». www.sup-eivp.fr, 262 p.

ELAN-CERTA, (07/2015). **Rapport final.** « *Schéma des plates-formes logistiques et des zones d'activité multimodales en Aquitaine.* », 63 p. www.elandev.fr

ENA, (2018). « *L'aménagement du territoire* ». Centre de documentation. Bibliographie. Juin 2018, 18 p.

ENS-Lyon-Trait d'union, (01/2009). **Conférence-Résumé.** « *La mondialisation centrifuge. Mondialisation : le temps des villes, réseaux, risques, responsabilités,...* » www.ens-lyon.fr , 2 p.

ENS-Lyon, (2009). **Vidéo-Entretien.**S. Sassen. « *La mondialisation centrifuge.* » https://www.canal-u.tv/video/ecole_normale_superieure_de_lyon/

ESPON Atlas 2013, www.espon.eu

•(11/2014).**Etude.** « *Mapping European Territorial Structures and Dynamics*». Auteurs : Federal Institute for Research on Building, Urban Affairs and Spatial Development (BBSR); Spiekermann & Wegener, Urban and Regional Research (S&W); Lechner Lajos Knowledge Center Nonprofit Ltd. for Territorial Development, Building Matters, Heritage Protection and Information Technology (LLKT)., 118 p.

•(22/10/2013). **Programme. Article.** « *The ESPON Atlas–Territorial Dimensions of the EU 2020 Strategy-proved to be highly relevant for European regions wanting to benchmark themselves in relation to the growth targets set.* » Luxembourg. 4 p.

•(06/2013). « *Territorial Dimensions of the Europe 2020 Strategy* ». Ministry of Sustainable Development and Infrastructure, Department for Spatial Planning and Development, Grand Duchy of Luxembourg : 68 p.

Etablissement Public Foncier de Normandie, (15/11/2012). **Rapport**. « *Grande Seine 2015. Une Seine d'avenir. Rapport de l'étude recensement des friches en Vallée de Seine.* » 18 p.

ET Index Ltd, Londres, (2016). « *ET Carbon Rankings Report* » **Cameron J., Huhne C.** 61 p.
<http://etindex.com/>

European Environment Agency (EEA), (2019). Rapport n°21/2019. « *Healthy environment, healthy lives: how the environment influences health and well-being in Europe.* » www.eea.europa.eu , 172 p.

Eurostat, www.ec.europa.eu/eurostat

•(2016). **Statistical books**. « *Energy, transport and environment indicators* ». 236 p.

•(2015). « *Eurostat regional yearbook 2015.* », 312 p.

Fer de France, (2016). « *Fret ou pas fret?* » **Bavière A.** (SNCF), **Bécu-Pouradier S.** (Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer), **Janin G.** (Alstom), **Milési N.** (SNCF Réseau), 41 p.

FERRMED, (27/10/2009). **Etude**. « *Global study. Great Axis Rail Freight Network and its area of influence.* » Co-financement : European Union (Trans-European Transport Network, TEN-T); République Française (MEEDDAT); Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg (Ministère du développement durable et des infrastructures) ; Ministère de la Région de Bruxelles-Capitale ; Junta de Andalucia ; Generalitat de Catalunya ; Generalitat Valenciana ; Region de Murcia. 204 p.

Fourneyron V. (Assemblée nationale), **Revet C.**, (Sénat), (07/2016). « *Attractivité des ports maritimes de l'axe Seine.* » **Rapport de mission**, 62 p.

France stratégie.

•(07/2019) « *Objectif « "zéro artificialisation nette" : quels leviers pour protéger les sols ?* » 54 p.

•(07/2016) « *Dynamiques et inégalités Territoriales. Enjeux.* » 8 p.

Grande Région Saar-Lor-Lux. Dossier de presse. « *Conférence de lancement de la XV^e Présidence de la Grande Région – Mons, 03/02/2015* ». Secretariat.sommet@gr.etat.lu 8 p

Grumbach A. & Associés, (02/2009). « *Seine Métropole Paris Rouen Le Havre* » 182 p.

Haropa, www.haropaports.com

•(01/06/2021). **Communiqué de presse** d'Haropa Port. « *Création du grand port fluvio-maritime de l'axe Seine* ». www.haropaport.com

•(01/06/2021). **Communiqué de presse** d'Haropa Port. **Raison S.** Directeur Général.
<https://eye.communication.haropaports.com>

•(17/11/2020). **Communiqué de presse** d'Haropa Port. « *Grand port maritime d'État – HAROPA. Arrivée de Stéphane Raison sur l'axe Seine* »

•(01/2020). « *HAROPA. Ports de Paris Seine Normandie. Plan stratégique 2020-2025. Déclaration d'intention.* » 6 p.

•(29/05/2019). « *Aménagements portuaires. Concertation AAFP2000. Projet d'amélioration de l'accès fluvial à Port 2000.* »

•(31/01/2019). « *HAROPA. Ports de Paris Seine Normandie. Nos partenariats.* » 4 p.

•(22/01/2019). **Dossier de presse**. « *Bilan 2018. Perspectives 2019. HAROPA confirme son développement.* » 11 p.

•(07/09/2017). **Communiqué de presse**. « *HAROPA et l'Administration portuaire de Montréal signent un accord international de coopération* » 2 p.

•(2015, 2016). **Etats d'avancement. Dossier de presse**. « *Schéma de services portuaires d'IdF. Une vision partagée à l'horizon 2020-2025. Plan d'actions détaillé par filière et par port.* » Etats d'avancement : 2015 (56 p.) ; 04/2016 (28 p.) ; 09/2016 (Dossier de presse, 27 p.).

•(09/11/2015). « *Charte de partenariat entre Haropa et VNF pour le développement du transport fluvial* ». 8 p.

IATA, (24/10/2018). **Communiqué**. www.iata.org/passenger-forecast, 5 p.

Institut d'Aménagement et d'Urbanisme (IAU-ÎdF) iau-idf.fr

- (07/2019). « *Les corridors ferroviaires européens et la BRI : quelle articulation ?* » **Mykolenko I.**, 4 p.
- (04/2017) et **Caisse des Dépôts et Consignations. Brochure pédagogique.** « *Sraddet. Le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires. Nouvel outil, nouveaux enjeux pour les régions.* » Paris, 19 p. www.institutparisregion.fr
- (2016), et **CCI Paris Île-de-France. Panorama socio-économique.** « *Paris Region Key Figures 2015* » 35 p.
- (2010), « *Le Bassin parisien, une méga-région ?* » Les cahiers. N°153– 02-2010.ISSN0153-6184., 92 p.
- (01/2008). « *Clusters mondiaux : Regards croisés sur la théorie et la réalité des clusters. Identification et cartographie des principaux clusters internationaux.* » 181 p.
- (06/2006), « *La stratégie d'aménagement et de développement économique de la Randstad-Hollande* », note de synthèse, 10 p.

Indice de positivité. www.institut-economiepositive.com/lh-forum ; www.lehavre.fr/agenda/lh-forum

- (2015) **Des entreprises. Evènement.** 34 p.
- (2015) **Des villes. Evènement.** 30 p.

Institut Universitaire de Formation des Maîtres (IUFM¹⁸⁷, 05/2011). « *Repérer et caractériser l'influence des territoires ruraux et montagnards sur l'école : des impacts ponctuels aux effets globaux de territoire (2007)* ». 15 p.

INSEE, www.insee.fr

- (09/05/2018). « *Populations légales des régions en 2015* ». Les populations légales millésimées 2015 entrent en vigueur le 01/01/2018. Elles ont pour date de référence statistique le 01/01/2015.
- (07/03/2018). « *Populations légales en vigueur à compter du 1er janvier 2018. Arrondissements - cantons – communes* ». 1 290 p.
- (2017). **Etude.** « *Caractérisation des espaces consommés par le bâti en France métropolitaine entre 2005 et 2013.* » 15 p.

INSEE-Île-de-France

- (09/2017). **Analyses.** « *15 600 emplois dans les principaux ports d'Île-de-France* » N°65, **Thioux, E.** (Insee Île-de-France) ; **Mallet É.** (HAROPA / Ports de Paris Seine Normandie), 4 p.
- (02/2017). **Analyses.** « *Vallée de la Seine. Paris, moteur de l'économie et de l'emploi.* » N°55, 4 p.

INSEE- Normandie

- (11/2020). **Dossier n°17.** « *Panorama de l'industrie dans la Vallée de la Seine* », 60 p.
- (06/2018). **Dossier n°12. Note d'analyses n°47.** « *Plus de 460 000 emplois liés à la logistique dans la vallée de la Seine.* » **Levouin C., Louza T., Mura B., Reboul J-L., Silvestre É.** (Insee Normandie). 24 p.
- (03/2015). **(Haute-Normandie) Flash Tableaux statistiques.** « *231 emplois salariés de la filière logistique dans l'espace Paris seine Normandie en 2012.* » **N°20** 10 p.
- (10/2011). **(Haute-Normandie) Cahier d'aval.** « *Panorama économique de l'espace Paris-Seine-Normandie* ». N°92, 48 p.

Institut Montaigne, www.institutmontaigne.org,

- (06/02/2017). Entretien : personnalités politiques et économiques. « *Comment accélérer le développement de l'économie circulaire ? Quelle place lui faire dans la campagne présidentielle ? Les réponses du débat en cinq points.* »
- (11/2016). « *Économie circulaire, réconcilier croissance et environnement* ». 114 p.
- (29/01/2016). « *Métropole du Grand Paris : une énième strate pour le mille-feuille francilien ?* »
- (2015). « *Nouvelle région Normandie* ». Synthèse, 2 p.

JOUE L 276/22 20/10/2010. « *Règlement (UE) N o 913/2010 du Parlement européen et du Conseil du 22 septembre 2010 relatif au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif* ».

¹⁸⁷ Absence d'indication d'auteur, ou d'institution de rattachement. Publication universitaire illustrant l'utilisation de l'approche systémique par les sciences humaines et sociales.

JOUE 12.6.2015. Avis du Comité européen des régions — « Amélioration de la mise en œuvre de l'agenda territorial de l'Union européenne 2020 ». Rapporteur : **Wozniak M.** (PL/PPE), président de la voïvodie de Grande-Pologne (Wielkopolska). (2015/C 195/05). 6 p.

Logistique Seine-Normandie, www.logistique-seine-normandie.com

- (27/05/2019). **Rapport**. « Rapport d'activité 2018 ». 13 p.
- (24/02/2016). **Etude**. « L'offre logistique & Supply chain de référence ». 36 p.
- (15/06/2010). **Etude**. « Les flux logistiques en Haute-Normandie ». (Version développée), 14 p.

Mairie de Paris. ADEME, (09/2015). **Livre blanc**. « Etats généraux de l'économie circulaire du Grand Paris. » 76 p.

Mèndez E., (2012). « Qu'est-ce qu'une bonne recherche ? » **Rapport**. Canada. Centre de recherches pour le développement international (IDRC-CRDI), 33 p.

Métropole du Grand Paris (13/01/2021). **Communiqué de presse**. « La Métropole du Grand Paris, partie prenante de la mise en place d'HAROPA (réunion des ports du Havre, de Rouen et de Paris) » 1 p.

Ministère de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie. Documents. www.developpement-durable.gouv.fr

- (07/07/2017). La Défense (F-92). PUCA, programme de Recherche « Les sites exceptionnels: quelle contribution au développement local ? » **Rapport**. Responsables scientifiques : **Navarre F., Talandier M.**, 483 p.
- (05/2013) Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer. « Stratégie nationale de relance portuaire », 9 p et 16 p.
- (24/11/2010). Le pacte de Mexico (21/11/2010). « Les maires des grandes villes du monde se mobilisent pour le climat ».

Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer (MEDDE),

- (15/03/2016). **Collection Repères Fascicule**. « Les chiffres clés des transports, édition 2016 ». <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Les-chiffres-cles-des-transport.html>
- (05/2013). « Stratégie nationale de relance portuaire ».
- (03/2014). « Stratégie portuaire nationale ».

Ministère de la mer. <https://www.mer.gouv.fr/>

- (04/01/2021). **Communiqué de presse**. « Annick Girardin et Jean-Baptiste Djebbari se sont rendus au grand port maritime de Rouen ».

Ministère de la transition écologique et solidaire.

- (28/02/2020) « Cadre européen énergie-climat » www.ecologique-solidaire.gouv.fr
- (07/02/2019) La ministre chargée des transports auprès du ministre d'Etat, Lettre de mission de Madame Catherine Rivoallon Pustoc'h, Présidente du Conseil d'administration Haropa Ports de Paris, 3p

Ministerio de Fomento. Puertos del Estado, (>2010). **Méthode**. « Guide for developing logistic activity zones in ports ». 273 p.

Mission d'appui à la réalisation des contrats de partenariat public-privé (MAPPP/06-06b), (version du 28/09/2010). « Urgence, complexité et efficience économique » www.economie.gouv.fr/ppp/accueil, 5 p.

Museum Moderner Kunst Stiftung Ludwig Wien-Exposition Mutualité Française, (06/1994). **Catalogue**. « Commentaires sur l'Europe », 287 p.

National Association of County www.naco.org

- (25/02-01/03 2017). « Understanding the role of mega-regions in economic development and transportation ». NACo Legislative Conference 2017. 61 p.
- (23/03/2017) « The Emergence of Megaregions and the Connection to Local Economies. NACo. Transportation Peer Exchange. » 25 p.

Normandie en débat (la), (2014-2018). **Analyses**. Publications du groupe de réflexion de 17 géographes des universités de Caen, de Rouen et du Havre. (N : 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8,9).

Observatoire Régional du Foncier en Île-de-France(ORF). CESER Ile de France, CCI Ile de France, (2018). **Rapport.** « *Quelle place pour les activités économiques dans les politiques foncières et les projets d'aménagement ?* » 05/2018, 54 p.

OECD Regional Development Working Papers, (2012/07). Ferrari, C., Merk, O., Bottasso, A., Conti, M., Tei, A. « Ports and Regional Development: a European Perspective ». Paris, OECD Publishing <http://dx.doi.org/10.1787/5k92z71jsrs6-en>, 30 p.

OCDE (03/2007). « *Examens territoriaux de l'OCDE : Randstad Holland, Pays-Bas* ». **Synthèse.** Paris, www.oecd.org/publications/syntheses 8 p.

OPALE, (10/2008). Veille partenariale sur la logistique. « *Développement durable et logistique* ». Cahier N°6, 12 p.

Pacte de coopération interrégionale. Île-de-France-Normandie, (01/2017.) « *Une nouvelle ambition entre l'Île-de-France et la Normandie pour la Vallée de la Seine* ». Gaillon, 10 p.

Parlement européen. Damen M., Garcés de los Fayos F., (2019). « *L'Espace Economique Européen (EEE), la Suisse et le Nord.* » Strasbourg (F-67). Fiches techniques sur l'Union européenne - 2020, www.europarl.europa.eu/factsheets/fr 6 p.

Perrin C., Aïchi L., Giraud É., (2015). **Sénat. Rapport** « *Les conséquences géostratégiques du dérèglement climatique* », 193 p.

Pôle métropolitain de l'Estuaire de la Seine, www.estuairedelaseine.fr

- (2020). « *Notre objectif est de définir ensemble des projets concrets, utiles à la population et qui donnent à voir la force de l'estuaire.* » E. **Philippe**, 8 p.
- (2019/20). « *Rapport annuel. Action (s)* » 12 p.
- (03/2018). 28 p.

Premier ministre. M. Édouard PHILIPPE.

- (17/01/2020). Le secrétaire général du Gouvernement. **Arrêté** du 17 janvier 2020 portant désignation du préfet coordonnateur des actions de l'Etat pour l'aménagement de la vallée de la Seine. (Version consolidée du 25/01/2020). www.legifrance.gouv.fr/
- (16/09/2019). Service de presse de Matignon. **Dossier de presse.** « *Notre ambition pour la logistique. Remise du rapport "Pour une chaîne logistique plus compétitive au service des entreprises et du développement durable"* », 16 p.
- (16/09/2019). **Rapport.** « *Pour une chaîne logistique plus compétitive au service des entreprises et du développement durable* », 86 p. **Daher P., Hemar E.**
- (13/09/2019). Service de presse de Matignon. **Dossier de presse.** « *Territoires d'innovation. 24 projets Lauréats.* » 36 p.
- (07/02/2019). **Discours.** Colloque Vallée de la Seine : « *Regards croisés* ». 4 p.
- (05/02/2019). Service communication. **Communiqué de presse** « *Le Premier ministre labellise 56 pôles de compétitivité pour la phase 4 des pôles de compétitivité (2019-2022)* » communication@pm.gouv.fr 2p.
- (15/11/2018) **Discours.** Comité interministériel de la Mer. (Dunkerque) Service communication, 6 p.
- (15/02/2018) **Rapport.** « *L'avenir du Transport ferroviaire* ». 127 p., **Spinetta J-C.**

Président de la République. M. Emmanuel MACRON.

- (23/11/2017) Discours au 100^e congrès des maires de France. 17 p.

Président de la République. M. Nicolas SARKOZY

- (29/05/2009) « *Le Discours de Nicolas Sarkozy pour le Grand Paris (29 mai 2009).* Le 29 mai 2009, le Président de la République Français prononce un discours qui inaugure le projet du Grand Paris. » <http://ecureuil.jp.e-monsite.com/pages/le-projet-du-grand-paris/le-discours-de-nicolas-sarkozy-pour-le-grand-paris-29-mai-2009.html>
- (17/09/2007) Cité de l'architecture et du patrimoine. **Discours** « *Allocution de M. Nicolas Sarkozy, Président de la République, à l'occasion de l'inauguration de la Cité de l'Architecture et du patrimoine au Palais de Chaillot.* » <https://www.lemoniteur.fr/article/nicolas-sarkozy-presente-sa-vision-de-l-architecture-discours-integral.487514> (Defawe P.)

Région Île-de-France

- (05/2019). « *Bilan de l'évaluation du SDRIF de 2013.* » **Rapport** (CR 2019-19) de la Présidente du conseil régional. 373 p.
- (03/2018). « *Stratégie régionale pour le fret et la logistique.* » **Rapport** de la Présidente du conseil régional. 42 p.
- (22/10/2015) **Plan industries ÎdF. Présentation des filières prioritaires.** « *Favoriser la croissance des TPE/PME industrielles franciliennes avec le plan industries Île-de-France* » Journées ÎdF Europe, Bruxelles. www.plan-industries-idf.fr; mimbert@cci-paris-idf.fr; planindustries.idf@parisregionentreprises.org, 13p

Région Normandie, <https://www.normandie.fr/>

- (23/04/2021). Conférence de presse réunissant les Présidents des conseils régionaux de Normandie et de l'Île-de-France, des représentants de la société civile, des acteurs économiques (portuaires, industriels,)
- (14/05/2020). Le SRADDET
- (15/10/2018 ; 09/04/2018). « *Assemblée plénière.* »
- (12/2016). « *Premières rencontres normandes du développement durable.* » 8 p.
- (11/2016). « *La Normandie, ses talents, construire l'enseignement supérieur et la recherche de demain. Schéma Régional de l'Enseignement Supérieur, de la Recherche et de l'Innovation* » 43 p.

Région Normandie, Préfectures (Région Normandie, Seine Maritime), CCI Normandie. Panorama socio-économique.

- (24/01/2020) « *Les ports Axe Seine : Projet stratégique HAROPA 2020-2025 - Déclaration d'intention* » www.seine-maritime.gouv.fr
- (2019) « *La Normandie en chiffres et en cartes. Panorama économique* » 76 p.
- (2018) « *La Normandie en chiffres et en cartes. Panorama économique* » 68 p.

Région Haute-Normandie, Région Basse-Normandie, Préfectures (Région Normandie, Région Haute-Normandie, Région Basse-Normandie, Seine Maritime), CCI (Normandie, Haute-Normandie, Basse-Normandie). Panorama socio-économique. « *Normandy in figures and maps. Economic overview 2015.* » 64 p.

Revue maritime (Ia), (09/2009). **Dossier.** « *Politique maritime.* » N°486. <http://institutdelamer.org/> / <http://ifmer.org>, 4p

Revue maritime (Ia), (11/2011). **Analyse. Economie maritime.** N°492. « *La planification stratégique de l'éolien en mer (2^{ème} partie.)* », <http://institutdelamer.org/> / <http://ifmer.org>, 8 p.

Revue maritime (Ia), (12/2011). « *La mer un enjeu stratégique majeur pour la France.* » N°492 www.ifmer.org/revue-maritime/ 4 p

Seine Port Europe. Port of the future. Plan stratégique, (04/01/2017). UMEP. **Dossier de presse**, 31 p.

Sénat, (2008). **Rapport.** (Ch. VII) « *Le Grand Paris : un vrai projet pour un enjeu capital* » <https://www.senat.fr/rap/r07-262/r07-26238.html>, 255 p.

Société du Grand Paris (SGP),

(25/10/2012). **Délibéré** du Conseil scientifique de la SGP. « *Avis du conseil scientifique sur l'évaluation socioéconomique du schéma d'ensemble de réseau de transport public du Grand Paris présenté dans le dossier d'enquête publique du tronçon T0* » (Pont de Sèvres – Noisy-Champs). **Thisse J-F.** 4p.

Société du Grand Paris (SGP) et France Stratégie, (2016). **Colloque** (14-15/01/2016). « *Les grandes métropoles et la croissance économique.* » <http://www.strategie.gouv.fr/>, 103 p.

SOeS, (03/2017). **Etude.** « *Atlas des entrepôts et des aires logistiques en France en 2015.* » Sous-direction des statistiques des transports, CGDD/SOeS, 112 p.

TDIE (transport, développement, intermodalité, environnement) www.tdie.eu

•(03/2019). **Rapport** du groupe de travail du conseil scientifique. « *Pour une approche renouvelée des infrastructures de transport* », 92 p.

•(11/10/2016). **Colloque. Groupe de travail du Conseil scientifique**. « *Stratégie portuaire et défis logistiques : Quels leviers pour des dynamiques de long terme ? Cinq orientations pour améliorer la compétitivité des ports français* ». 56 p.

Toronto Region-Board of trade, (2012, 2015). **Indicateurs** « *Toronto as a global city: Scorecard on Prosperity*» www.bot.com . 2012 (104 p.) ; 2015 (90 p.).

UNHabitat, (03/2010). **Etude**. State of the world's cities 2010/2011. « *Les tendances de l'urbanisation : les couloirs urbains sont-ils l'avenir ?* » www.unhabitat.org 2 p.

Université de Grenoble. « *Chapitre II : Types de recherches et outils méthodologiques* » (en SHS), Grenoble (F-38), 18 p.

Université Virtuelle Environnement et développement Durable (UVED), (2011). « *Socio-écosystème complexe. Une introduction avec accent sur l'opérationnalisation du concept* », Lyon (F-69), ENS de Lyon, www.uved.fr , 5 p.

Vallée de la Seine. *Chiffres-clés 2016*. 16/01/2015.

Voies Navigables de France, (04/2019). « *Les chiffres du transport fluvial en 2018* ». 16 p.

Wight O., (1984). « *Réussir sa gestion industrielle* ». CEP Edition (Editions de l'Usine Nouvelle), Paris, France, (nota : lien marchandises-produits, p 46), 126 p.

SITOGRAPHIE.

Académie française : <http://www.academie-francaise.fr/solutionner>

Acceptabilité sociale : <http://publicationnaire.huma-num.fr/notice/acceptabilite-sociale/>

Agence d'urbanisme de la région havraise (AURH) : www.aurh.fr; www.weastflows.eu;
<http://geo.weastflows.eu>

Alliance to End Plastic Waste (AEPW): <https://endplasticwaste.org/>

Association des Départements de l'axe Seine (ADAS) : <http://www.axeseine.fr/>

Association internationale des villes et ports : www.aivp.org

Axe Seine : www.lejournaldelaxeseine.fr

Banane Bleue :

- http://www.mgm.fr/ARECLUS/page_auteurs/Brunet14.html
- <http://www.techno-science.net/?onglet=glossaire&definition=2555>

Banque de données terminologiques et linguistiques du gouvernement du Canada :

Outils d'aide à la rédaction – *Le guide du rédacteur*. Un produit du Bureau de la traduction.

- <https://www.btb.termiumplus.gc.ca/redac-chap?lang=fra&lettr=chapsect7&info0=7#zz7>
- http://bdl.oqlf.gouv.qc.ca/bdl/gabarit_bdl.asp?id=2313

Banque de France : www.banque-france.fr/statistiques/conjoncture/enquete-de-conjoncture

Banque de France : <https://entreprises.banque-france.fr/diagnostics-financiers/lexpertise-acsel/dossiers/la-nouvelle-geographie-economique>

Banque de France. Normandie : REG28-CONJONCTURE-UT@banque-france.fr

Banque mondiale : www.banquemondiale.org

Base de données bibliographiques en accès libre : <https://ideas.repec.org>

Bay Area (California. San Francisco):

- www.caeconomy.org
- www.bayareaeconomy.org/
- https://en.wikipedia.org/wiki/San_Francisco_Bay_Area

Belgique Wallonie Cluster

<https://clusters.wallonie.be/federateur-fr/qu-est-ce-qu-un-cluster.html?IDC=6477>

Centre interprofessionnel technique d'études et de la pollution atmosphérique (CITEPA)

www.citepa.org.fr ; <https://www.citepa.org/fr/activites/inventaires-des-emissions/secten>

CEPII : <http://www.cepii.fr/>.

Club logistique du Havre : www.club-logistique.fr

CNRTL (Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales) : www.cnrtl.fr

Cohésion des territoires (SRADDET, à jour le 02/07/2019)

<https://www.cohesion-territoires.gouv.fr/sraddet-un-schema-strategique-prescriptif-et-integrateur-pour-les-regions>

Communication & influence. Racouchot Bruno :

- www.comes-communication.com
- www.communicationetinfluence.fr

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

CyberGéo. « Espace, société, territoire » : <https://journals.openedition.org/cybergeog/>.

DEVPORT. www.projet-devport.fr

Dictionnaire du commerce international : www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes

Dictionnaire du commerce international : <https://www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/nouvelle-economie-geographique-neg.html>

Dictionnaire Electronique des Synonymes (DES) : <http://www.crisco.unicaen.fr/des/synonymes/>

Dictionnaire encyclopédique de l'administration Publique. (Québec. Canada.) :

• www.dictionnaire.enap.ca/Dictionnaire

DIRM-NAMO (Direction Interrégionale de la Mer Nord Atlantique-Manche Ouest) :

• <http://www.dirm.nord-atlantique-manche-ouest.developpement-durable.gouv.fr/>

Economie. <https://www.economie.gouv.fr/facileco/culture-économique>

Economie circulaire. Europe. (Version du 11/03/2015) :

• Basé sur les données :

Material flow accounts

<https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/external/materialflow-accounts>

Components of domestic material consumption

<https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/external/components-of-domestic-material-consumption>

• Related briefings:

Green economy <https://www.eea.europa.eu/soer-2015/europe/green-economy>

Resource efficiency <https://www.eea.europa.eu/soer-2015/europe/resource-efficiency>

• Related publication :

Signaux de l'AEE 2014 – Bien-être et environnement

<https://www.eea.europa.eu/fr/publications/signaux-de-lae-2014-2013>

Encyclopédie : <http://www.larousse.fr/archives/grande-encyclopedie>

Encyclopédie du développement durable : <http://encyclopedie-dd.org/>

Entreprises Pour l'Environnement : www.epe-asso.org

Etudes économiques. OBOR-BRI : www.hktdc.com/research

Europe :

• http://ec.europa.eu/regional_policy/fr/policy/cooperation/macro-regional-strategies/

• http://ec.europa.eu/regional_policy/fr/policy/what/glossary/e/espon

European Union Law : <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/>

Europe Clusters :

• <https://ec.europa.eu/growth/industry/policy/cluster/observatory> Observatoire européen pour les clusters et le changement industriel

• <https://ec.europa.eu/growth/industry/policy/cluster/excellence>

• <https://ec.europa.eu/growth/industry/policy/cluster/internationalisation> Renforcer la collaboration entre clusters européens

• <https://ec.europa.eu/growth/industry/policy/cluster/emerging-industries> Soutenir les collaborations trans-sectorielles et trans-régionales pour développer de nouvelles chaînes de valeur industrielles

• <https://www.clustercollaboration.eu/> Plateforme de facilitation des coopérations entre clusters

• <https://clustercollaboration.eu/cluster-definitions>

• <https://ec.europa.eu/environment/> « La force des clusters » (30/10/2018)

France Clusters

<https://franceclusters.fr/les-clusters-francais/les-clusters-definition/?lang=fr>

GaWC : <http://www.lboro.ac.uk/gawc/>; <http://www.lboro.ac.uk/gawc/citymap.html>

Géoconfluences : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/>

Géographie de la Chine. Professeur Sanjuan Thierry : www.geochina.fr

Grande Région SaarLorLux :

- <http://www.granderegion.net/fr/grande-region/index.html>
- Secretariat.sommet@gr.etat.lu
- <http://www.espaces-transfrontaliers.org>.
- <http://www.reseau-terra.eu>.
- https://en.wikipedia.org/wiki/Greater_Region_of_Luxembourg
- <https://en.wikipedia.org/wiki/SaarLoLux>

Grandes villes²⁰²⁰ (*Classement. Croissance. Infrastructure – projets. Etc.*) :

- <http://www.geopopulation.com/dossier/>
- <http://www.populationdata.net/>
- <http://www.citypopulation.de/world/Agglomerations.html>
- <https://www.citypopulation.de/abbreviations.html>

Greater Bay

- https://en.wikipedia.org/wiki/Guangdong-Hong_Kong-Macau_Greater_Bay_Area

Haropa : www.haropaports.com

Hiérarchie (une) des villes globales dans le monde : <http://globalcities.free.fr/hierarchie.htm>

Hypergé : <http://www.hypergeo.eu/>

IfreightMED. « Un projet européen (2,6 M€) pour développer le fret autour de l'arc méditerranéen (cofinancement 75% FEDER) ». Fret intermodal et ferroviaire. :

- http://agglo2009.vcms.fr/ipop/visualisation_eco/

INSEE : <https://www.insee.fr/fr/metadonnees/definition/c2112>

Institut de la banque mondiale : web.worldbank.org/archive/website00818

Institut du droit international des transports et de la logistique : www.idit.asso.fr

Institut de l'économie circulaire : <https://institut-economie-circulaire.fr/>

Institut Montagne : www.institutmontagne.org

International Centre for Trade and Sustainable Development : www.ictsd.org/bridges-news/passerelles

Passerelles : Analyses et informations sur le commerce et le développement durable en Afrique

Laboratoire IDEES UMR6266 CNRS : www.umr-idees.fr/contact/

L'observatoire des territoires :

- <http://www.observatoire-des-territoires.gouv.fr/observatoire-des-territoires/fr/reseau-interdisciplinaire-pour-lamenagement-du-territoire-europeen-riate>

Logistique Seine Normandie : www.logistique-seine-normandie.com

McKinsey Global Institute : www.mckinsey.com/mgi/

Méga-régions (USA) :

- https://en.wikipedia.org/wiki/Arizona_Sun_Corridor
- Phoenix Business Journal - Arizona Sun Corridor.
- « *Megapolitan. Arizona's sun corridor* ». Morison Institute for public policy. Arizona State University. 05/2008. 52 p.
- <http://www.bizjournals.com/phoenix/print-edition/2012/06/15/> « Cooperative effort: Arizona Sun Corridor plan's success depends on all working together »
- https://en.wikipedia.org/wiki/Pacific_Northwest/
- Florida^{State} Megaregion
Panhandle ; Pensacola ; [Fort Walton Beach](http://Fort_Walton_Beach)
<https://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1558754>
- https://en.wikipedia.org/wiki/Front_Range_Urban_Corridor
- https://en.wikipedia.org/wiki/Great_Lakes_Megalopolis
- https://en.wikipedia.org/wiki/Gulf_Coast_of_the_United_States

Gulf Coast. « *In Search of a New Scale to Understand Freight Transportation and Economic Development* » (New Orleans, Texas Transportation Institutes. DOT: University Transportation Centers Program), 10/2015. Rapport : 65 p. Présentation : 13 p.

- https://en.wikipedia.org/wiki/Northeast_megalopolis ; www.northeastallianceforrail.org/megaregion/

- https://en.wikipedia.org/wiki/Northern_California

« *We've outgrown the original boundaries of the Bay Area. It's time to start solving problems at the scale of the megaregion.* » 11&12 2007. The urbanist. www.spur.org

- https://en.wikipedia.org/wiki/Piedmont_Atlantic_Megaregion

- https://en.wikipedia.org/wiki/Southern_California

- https://en.wikipedia.org/wiki/Texas_Triangle

Métropole du Grand Paris, <https://fr.wikipedia.org/> (dernière modification : 14/01/2021)

Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie. (MEDDE)

- www.ecologique-solidaire.gouv.fr

- <http://www.installationsclassees.developpement-durable.gouv.fr/Entrepots.html>

National Association of Counties (NACo): www.naco.org

ONU: <http://wcr.unhabitat.org/> (*World Cities Report 2016*)

Pôle métropolitain Caen Normandie Métropole <http://www.caen-metropole.fr/>

- (01/01/2019). Informations & chiffres clés. <https://comersis.fr/>

Pôle Métropolitain de l'Estuaire de la Seine <https://www.estuairedelaseine.fr/>

- (01/01/2019). Informations & chiffres clés. <https://comersis.fr/>

Pôle Métropolitain Rouen Eure www.agglo-seine-eure.fr

- (01/01/2019). Informations & chiffres clés. <https://comersis.fr/>

Pôle Métropolitain Grand Paris Seine Aval

- (01/01/2019). Informations & chiffres clés. <https://comersis.fr/>

Pôle métropolitain de l'Oise

- (01/01/2019). Informations & chiffres clés. <https://comersis.fr/>

Plateforme de partage de travaux de recherche. www.academia.edu

Randstad region.

- <http://www.holland.com>

- <http://statline.cbs.nl/statweb/publication>

- <http://www.randstadregion.eu/nl/>

- <https://www.nl-prov.eu/regional-offices/randstad-region/?lang=en>

Region. Définitions anglaises.

- <http://dictionary.reference.com/browse/region>

- <http://dictionary.cambridge.org/fr/dictionnaire/anglais/region>

Région. Ile-de-France : www.iledefrance.fr

Région Normandie : <https://www.normandie.fr/>

Réinventer la Seine : <http://www.reinventerlaseine.fr/>

Rhine-Ruhr. Fiche Ambassade de France : <https://de.ambafrance.org/>

RIATE-CNRS : <http://www.ums-riate.fr/lexique/>

(Réseau interdisciplinaire d'aménagement du territoire européen)

RPA: <http://www.america2050.org/>

Social Science Open Access Repository (SSOAR) : www.geis.org

Société Royale Belge de Géographie: <https://srbg.be>

Structure fédérative de recherche en logistique : <https://sflog.univ-lehavre.fr>

Supply chain : www.supplychainmagazine.fr; <http://www.wk-transport-logistique.fr/>

Supply chain village : www.supplychain-village.com

Vallée de la Seine : www.vdseine.fr

Vidéo. Economie mondiale. Flux : [HTTPS://WWW.CANAL-U.TV/VIDEO/UNIVERSITE DE TOUS LES SAVOIRS/](https://www.canal-u.tv/video/universite_de_tous_les_savoirs/)

Wikipedia : <https://fr.wikipedia.org>; <https://en.wikipedia.org/>

MEDIA. GENERALISTE ET SPECIALISE.

« ... cet ouvrage défend également une certaine idée de la recherche. A l'heure où l'on observe au sein du monde de la recherche en général [...] une dérive vers un académisme qui tend à se fermer sur lui-même [...] cet ouvrage défend une vision beaucoup plus ouverte. Notre point de vue est en effet que le recherche en sciences humaines et sociales ne fait sens que si les résultats de celle-ci peuvent être partagés avec les praticiens et conduire in fine à des transformations du monde, aussi modestes soient-elles. »

Fabbe-Costes N.
Ingénieur de l'ENPC. Professeur agrégé des universités.
Directrice du CRET-LOG. VP de l'AIRL-SCM. Membre du
comité scientifique de l'ELA.

Rouquet A.
Ingénieur Ecole Centrale de Lille
MSc. de Cranfield University.
Docteur en sciences de gestion

« La logistisation du monde ». Aix-Marseille Université : PUP, Introduction générale.

« Avec la distance suffisante que peut avoir le monde académique sur celui des opérations, il s'inscrit dans une démarche pédagogique, mais surtout traduit une volonté de rapprocher deux univers si différents... mais tellement complémentaires. »

Guillaume J-P. Président de Supply Chain Magazine
pendant toute la période de production des chroniques.

« La logistisation du monde ». Aix-Marseille Université : PUP, Postface.

► Cette ressource documentaire de temps court, élaborée au plus proche des expressions publiques des acteurs de la fabrication et de la fabrique de Paris-Seine-Normandie, traduit les principaux messages destinés à la société. La diversité des sources permet d'identifier les thèmes et angles analytiques qui ont le plus retenu l'attention.

► **Surlignage jaune** : articles utilisés pour l'appréhension du positionnement des acteurs et de leurs évolutions. Ils ne sont pas tous cités dans le corps du texte, mais ont tous été cependant utilisés pour appréhender les évolutions de positionnement des acteurs.

Acteurs Publics, www.acteurspublics.com

•(23/04/2013). **Entretien** : A. **Rufenacht**. « Création d'un délégué interministériel au développement de la vallée de la Seine ». **Laberrondo P**.

Actu-Environnement, www.actu-environnement.com/

•(17/07/2009). « Le président de la république Nicolas Sarkozy a présenté au Havre sa volonté de relancer l'ambition maritime de la France. » **Roussel F**.

Actu.fr, <https://actu.fr/normandie>

•(23/05/2019). « Haltes fluviales : des aménagements communs pour l'axe Seine. Comment développer le tourisme fluvial sur la Seine ? Les représentants des départements traversés par le fleuve se sont réunis à Giverny pour trouver la réponse. »

•(27/04/2018). « Le Grand Paris se dessine : le pacte d'attractivité entre Paris et Le Havre enfin acté ? Une convention de partenariat, afin de coordonner les projets entre Paris et le Havre, a été signée, vendredi 27 avril 2018, à l'École nationale supérieure maritime du Havre. » **Bonnet J**.

•(22/02/2018). « Ligne nouvelle Paris Normandie : les opposants se sont fortement mobilisés à Pacy-sur-Eure »

•(02/02/2018). « Nouvelle Ligne Paris Normandie. Les opposants marquent leur territoire. Avant une journée de mobilisation prévue le 16 février 2018, à Pacy-sur-Eure, les opposants au projet de LNPN jalonnent de slogans leur zone à défendre. »

•(02/02/2018). « Contournement Est de Rouen, LNPN : bientôt des priorités pour le gouvernement Philippe ? Jeudi 1er février 2018, le Conseil d'orientation des infrastructures a rendu son rapport. Deux projets normands, le contournement Est et la LNPN, apparaissent comme des priorités. » **Loubet M.**

•(24/01/2018). « Exposition universelle : le président de la Métropole de Rouen veut encore créer un événement en Normandie. Malgré le retrait de la candidature française à l'Exposition universelle de 2025, la métropole de Rouen souhaite maintenir un événement autour de la Vallée de la Seine. » **Bouchalais M.**

•(27/06/2017). « Modernisation de la ligne SNCF Serqueux-Gisors : la Normandie va payer 90 millions d'euros. »

•(05/02/2017) « Axe Seine, usines d'éoliennes, 500 ans : le maire du Havre, Édouard Philippe, fait le point ». **Godquin V.**, www.normandie-actu.fr/

•(11/07/2015) « Canal Seine-Nord. Feu vert de la Commission européenne. Une nouvelle étape vient d'être franchie concernant le projet du Canal Seine-Nord. Les États membres de l'Union européenne viennent de valider les propositions de financement. » **Godquin V.** www.normandie-actu.fr/

Actu.fr, www.actu.fr/hauts-de-france/compiegne_60159/

•(22/12/2020). « Oise : les travaux du canal Seine-Nord commenceront d'ici le printemps 2021 » **Sarazin C.**

Actu Transport Logistique, www.actu-transport-logistique.fr/

•(08/10/2019). « Canal Seine-Nord Europe : un accord sur le financement est conclu »

•(22/08/2019) « Cécile Bray, Geodis : "L'harmonisation du calcul des émissions de CO2 dans le fret, une étape critique" »

•(08/07/2019). « Fret ferroviaire : le réseau connecté en deça des enjeux ». **Le Goff S.**

•(11/12/2017). « Le port de Gand fusionne avec ses voisins néerlandais ».

•(12/09/2017). « Xavier Bertrand promet un canal Seine-Nord sans écotaxe régionale »

•(07.09.2017). « Accident de Rastatt : les acteurs du fret ferroviaire évoquent des milliards de pertes pour l'économie. » **Kerriou A.**

ADAS, (Association des Départements de l'Axe Seine), <http://www.axeseine.fr/>

•(29/08/2019 ; 01/09/2019). **Consultations.**

AFCAN (Association Française des Capitaines de Navires.) http://www.afcan.org/dossier_news/,

•(2017). « Le Havre a accueilli les mardi 21 et mercredi 22 novembre les 1 900 participants aux Assises de l'économie de la mer. » 13e Assises de l'économie de la mer au Havre. **Tyl R.**

Affiches parisiennes. <https://www.affiches-parisiennes.com>

•(16/10/2020) « Un Grand Paris allant jusqu'au havre »

Agence d'urbanisme de Rouen et des boucles de Seine et Eure, www.aurbse.org/article

•(02/05/2019). « La vallée de la Seine est labellisée "Territoire d'industrie" : des ressources pour comprendre. »

AIVP www.aivp.org

•(09/09/2019) « Les ports de Long Beach et Los Angeles entament des discussions pour intensifier leur coopération » **Delsalle B.**

•(04/09/2019) « Les ports de Rotterdam et de Hambourg discutent d'actions coordonnées pour des ports plus écologiques ». **Sanchez J.**

•(03/2019) « Le Port d'Anvers et la Flandre recherchent la neutralité carbone ».

•(16/10/2018) « Port de Dunkerque : une volonté d'intégration affirmée »

•(04/04/2018) « L'AIVP : membre fondateur du Programme portuaire international pour le développement durable » (WPSP)

•(13/10/2016) « Les Crossovers Ville Port Synthèse des travaux proposée par Tom Daamen et Isabelle Vries » Rotterdam2016.

AMIF (Association des Maires de l'Île-de-France) en partenariat avec La Tribune.
<https://amif.asso.fr/colloques-debats/>

•(29/09/2020). « Sommet du Grand Paris 2020. Voir Paris en Grand »

Asia News www.asianews.fr/ (about Jing-Jin-Ji.)

•(29/07/2015). « La nouvelle mégapole chinoise de Jing-Jin-Ji comptera ... 130 millions d'habitants »

•(27/07/2015). *Idem*, Vandecasteele M. <https://fr.express.live/> ; www.express.be

Association des Communes de France, <https://www.adcf.org>

•(28/02/2020) « Les Sraddet dans la dernière ligne droite » Briot R.

Automates intelligents <http://www.automatesintelligents.com/>

•(09/07/2008) « L'intelligence artificielle (IA). De l'IA faible à l'IA forte. » Dossier, Baquiast J-P., Jacquemin C.

Banque des territoires. <https://www.banquedesterritoires.fr/>

•(21/05/2021). « Le "grand port fluvio-maritime de l'axe Seine" est né ». Fortin F., MCM Presse pour Localtis

•(30/09/2020). « Aréopage de VIP pour fêter les 10 ans du Grand Paris ». Paquier J., JGP média pour Localtis.

•(06/02/2018). « En bref - Le GFI et le Cercle de l'industrie fusionnent pour devenir France Industrie ». Zapalski E.

Batiactu. <https://www.batiactu.com/edito/grand-paris-jusqu-au-havre-60318.php>

•(30/09/2020). « Le Grand Paris, jusqu'au Havre ? » Delacorne B. (avec AFP)

Business insider <http://www.businessinsider.fr> (Mouvements du Monde, grands chantiers)

•(27/12/2016), « 18 projets d'infrastructures pharaoniques qui pourraient changer la face du monde. »

Challenges <http://www.challenges.fr/economie/>

•(26/05/2015). « Les surprises du classement des régions les plus riches d'Europe. » Dussapt C.

CEPII www.cepii.fr CEPII-Billet.

•(13/12/2017). « Le nouveau visage de l'action climatique aux Etats-Unis. » Bellora C., Fouré J.

CNER-France, www.cner-france.com/Actualites

•(22/02/2012). « Préconisations d'Antoine Rufenacht pour la Vallée de la Seine ».

Confrontations Europe – La revue, <http://confrontations.org>

• (07-09/2017). N°118, « Les peuples européens doivent coopérer », Macey A.

•(07-09/2017). N°118, « Politique industrielle européenne : le retour », Ulmer C.

•(07-09/2017). N°118, « Réconcilier économie et société », Warin C.

•(04-06/2017). N° 117, « La mer, domaine d'intérêt stratégique européen », Périssé D., (CRPM)

•(01-03/2017). N° 116, « Favoriser la visibilité des projets à l'échelle régionale », Marchand J-L. (FIEC)

Contrepoints. <http://www.contrepoints.org/>

•(09/2017. N°299586) « Les signaux faibles anticipent assez mal l'avenir. » Silberzahn P.

•(11/08/2017). « Le contrôle des routes commerciales est décisif ». Liechtenstein (von) M.

•(05-2017. N°288300) « Agir en incertitude : le renversement de Machiavel. » 2 p Silberzahn P.

•(01-2017. N°276562) « Enseigner l'analyse stratégique : oui, mais sur quelles bases ? » 2 p. Silberzahn P.

•(01-2017. N°277219) « Quand l'incertitude devint inacceptable : merci Descartes ! » 2 p. Silberzahn P.

•(29/09/2015) « Vers une métropolisation soutenable. Un essai sur la métropolisation, cette traduction spatiale de la mondialisation. » Sènié J.

•(02-2015. N°209481) « Le futur sera une surprise:prédiction, non-linéarité et imagination » 2 p. Silberzahn P.

Décision achats <http://www.decision-achats.fr/>

•(12/02/2016). « "Le prix de revient international" du produit, clé d'une supply chain responsable. Qu'entend-on par supply chain responsable ? Que recouvre le "prix de revient international" du produit? » **Fenoll M-A.**

Département de la Somme, www.somme.fr/departement/votre-departement/les-grands-projet

•(22/10/2020). « Le Canal Seine-Nord Europe »

DREAL Normandie, www.normandie.developpement-durable.gouv.fr/

•(2018, 2019). Consultations, rubriques Schéma stratégique, Vallée de la Seine

Dupont J-L., www.jeanleonedupont.fr

•(02/10/2017). « Déjà le clap de fin pour la Normandie ? »

EspacesTemps.net, <http://www.espacestems.net> Brèves

•(17.05.2005)«Les sens du mouvement. Modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines»

Eurogroup Consulting, www.eurogroupconsulting.fr

•(Ed. 2017). « Baromètre de perception des chargeurs sur le transport ferroviaire ».

FAQ Logistique, www.faq-logistique.com

•« Tout d'abord, rappelons le concept de développement durable qui a été défini il y a une vingtaine d'années. » **Vu C.**

•« Les quatre leviers de la logistique durable ». **Jouenne T.**

France Culture. <http://www.fabriquedesens.net/>

•(09/01/2009) « D'autres regards sur la crise. » **Virilio P.**

France Urbaine <https://franceurbaine.org/actualites/>

(01/10/2020) « Patrick Ollier : "Les métropoles sont au cœur de la relance" »

Evasionfm, www.evasionfm.com/actualite

•(18/01/2019). « Philippe Marini, maire (LR) de Compiègne a été élu président du Pôle métropolitain de l'Oise mercredi soir. »

Filfax, www.filfax.com/actu

•(14/03/2016). « Hervé Morin sollicite Valérie Pécresse pour relancer l'axe seine. » **Banzet E.**

Géobunnik <http://geobunnik.over-blog.fr>

•(21/05/2013). « Jacques LEVY, Réinventer la France, Trente cartes pour une nouvelle géographie, FAYARD, 2013 »

•(21/01/2013) « L'espace, un concept géographique majeur ».

HKTDC-Research. <http://economists-pick-research.hktdc.com>

•(23/10/2018)« A lens on the Greater Bay Area.» <http://beltandroad.hktdc.com/en/insights>

•(08/03/2016).« Estonia: a Switched-on, Tech-Savvy Baltic Partner »

•(14/03/2016).« Latvia: a Ready Business Platform in the Baltics »

•(21/03/2016).« Lithuania: a Maritime Link between East and West »

•(30/05/2016).«Germany: Duisburg: a New Logistics Alternative for Eurasian Trade»

•(05/10/2016). « Belt and Road Opportunities in Central and Eastern Europe» - « CEECs as a Key Partner to "16+1" and BRI. »

Huffingtonpost <http://www.huffingtonpost.fr/>

•(13/07-09/09/2014). « Pour un Smart-Power à la française » **Solvit S.**

Inrockuptibles <http://www.lesinrocks.com>

•(18/02/2017). « Les hyper-lieux : une nouvelle espèce d'espace ». Entretien **Durand J-M**, 4 p.

Institut Montaigne. www.desideespourdemain.fr

- (29/01/2016)«*Métropole du Grand Paris: une énième strate pour le mille-feuille francilien ?*» **Leridon B.**

Internet actu, www.internetactu.net

- (04/04/2012). « *L'internet physique : appliquer les principes d'internet à la logistique* ». **Guillaud H. Ballot É.** (www.mines-paristech.fr).

La Croix, www.la-croix.com

- (12/08/2016). « *Comment la vallée de la Seine veut se réinventer.* » **Réju E.**
- (17/07/2009). « *Discours de Nicolas Sarkozy sur la politique maritime.* »

La Dépêche, www.ladepeche.fr

- (20/12/2019). « *La dette publique française a atteint 100,4% du PIB en septembre d'après l'Insee* » (avec l'AFP)

La jaune et la rouge, <http://www.lajauneetlarouge.com/>

- (12/2014). « *Internet physique : vers l'intégration des réseaux logistiques* ». Dossier. N°700. Les secrets de la Supply Chain, **Ballot É.** (www.mines-paristech.fr)

La Libre Belgique <http://www.lalibre.be/actu/sciences-sante>,

- (13/10/2019). « *Les ports d'Anvers et de Zeebrugge veulent fusionner* ».
- (29/05/2003). « *Lya Prigogine avait redécouvert le rôle du temps* ». **Duplat G.**

L'antenne (2014, 2021). <http://www.lantenne.com/>

- (02/06/2021). « *Haropa Port : un investissement de 150 millions en cadeau de naissance* ». **Demangeon E.**
- (19/04/2021). « *Sénat : la stratégie nationale portuaire "ne répond que partiellement aux attentes"* ».
- (19/03/2021). « *Le Havre : l'accès fluvial à Port 2000 suit son cap* ». **Castetz N.**
- (12/03/2021). « *L'État autorise la construction d'un entrepôt Amazon près de Rouen* ».
- (19/02/2021). « *Axe Seine : la ligne Serqueux-Gisors prochainement en service* » **Demangeon E.**
- (09/12/2020). « *Début des travaux imminent pour le canal Seine-Nord* ». **Berrier E.**
- (30/10/2020). « *Haropa : la fusion des ports de l'axe Seine soulève des inquiétudes.* » **Castetz N.**
- (28/10/2020). « *Haropa, un seul grand port maritime sur l'axe Seine.* » **Castetz N.**
- (26/10/2020). « *Catherine Rivoallon (Haropa) : "Nous sommes prêts"* ». **Castetz N.**
- (20/07/2020). « *Tandis que Le Havre a vu s'écrouler son trafic de conteneurs et Paris fondre les volumes générés par le BTP, Rouen a battu son record d'activité céréalière.* » **André F.**
- (15/07/2020). « *Grâce à sa grande polyvalence, le deuxième port d'Europe a limité la baisse de son trafic semestriel à 4,5 % et s'offre même une légère croissance de ses flux conteneurisés.* » **André F.**
- (10/01/2020). « *France Logistique : hisser la France dans le top 10 mondial* » **Demangeon E.**
- (04/12/2019).« *Des rencontres stratégiques pour Haropa à Bruxelles. Une délégation conduite par Catherine Rivoallon, la présidente et préfiguratrice d'Haropa, est allée à la rencontre des institutions européennes les 20 et 21 novembre derniers.* » **Olivier G.**
- (19/11/2019). « *L'Umep dans une démarche environnementale* ». **Olivier G.**
- (15/11/2019).« *"Mettre en place le Grand Paris est urgent", selon le Gemo* », **Castetz N.**
- (14/11/2019).« *Les infrastructures écartées des contrats État-région 2021-2027. La programmation du volet mobilité des CPER 2015-2020 a pris tellement de retard que la négociation des prochains contrats exclut les transports.* » **Garcia C.**
- (12/11/2019). « *Les ports d'Anvers et Zeebruges négocient une fusion "progressive"* » **Demangeon E.**
- (30/10/2019). « *L'Umep réclame une politique ambitieuse* » **Castetz N.**
- (24/10/2019). « *Report modal : la bataille du rail reste à gagner au Havre. Pour tirer profit du transport massifié, le port du Havre doit revoir le fonctionnement de son terminal multimodal et améliorer sa desserte ferroviaire.* » **Castetz N.**
- (17/10/2019). « *Les chargeurs doivent investir dans la transition de leur supply chain* » **Demangeon E.**
- (16/10/2019). **Entretien.** « *Catherine Rivoallon : "La fusion des ports de l'axe Seine est un modèle unique"* » **Castetz N.**

- (28/06/2019). « L'axe Seine, le laboratoire de la future politique maritime et portuaire française / Les professionnels de l'Union maritime et portuaire (Ump) du Havre réclament un pacte de confiance public-privé pour une nouvelle gouvernance des ports de l'axe Seine. » **Castetz N.**
- (05/06/2019). « Quel cap pour la future politique portuaire européenne ? » **Demangeon E.**
- (03/04/2019). « Jusqu'où les ports doivent aller pour s'adapter aux exigences des chargeurs ? » **Calabrèse V.**
- (27/03/2019). « SITL : intégrer les ports dans les chaînes logistiques. Si les défis [...] le rôle des ports maritimes dans les chaînes logistiques est présenté comme une priorité. » **Demangeon E.**
- (08/02/2019). « Axe Seine : lancement de la mission de préfiguration pour un établissement portuaire unique » **Demangeon E.**
- (14/12/2018). « Axe Seine : des pistes d'amélioration pour le transport fluvial » **Castetz N.**
- (03/12/2018). « Haropa présente sa stratégie "Smart Corridor" » **Demangeon E.**
- (26/11/2018). « Chine-Europe : route de la soie, dix ans de fil remonté. Le Propeller Club de Strasbourg a convié un responsable de DB Schenker à faire la rétrospective de la relation ferroviaire fret entre Chine et Europe, depuis le premier train en 2008. L'occasion d'en souligner la solidité des racines et les perspectives d'accélération. » **Noyer M.**
- (19/11/2018). « Cimer 2018 : "Les contours de la stratégie portuaire nationale se précisent" » **Calabrèse V.**
- (17/10/2018). « À la veille des Assises de l'économie de la mer et du prochain Cimer en novembre, l'Union maritime et portuaire du Havre (Ump) attend l'annonce d'une véritable politique maritime et portuaire, selon son président, Michel Segain. » **Castetz N.**
- (14/09/2018). « Logistique : la France se maintient à la 16e place mondiale » **Demangeon E.**
- (28/12/2017). « Le marché mondial de la logistique évalué à 8 226 milliards de dollars. » **Demangeon E.**
- (27/09/2017). « L'UPR toujours remontée contre la gouvernance des ports » **Rogé V.**
- (29/08/2017). « Norlink Ports : un an d'existence et un bilan positif » **Martin C.**
- (04/08/2017). « Paris Terminal : un hub de plus de 370.000 EVP par an ! » **Demangeon E.**
- (16/06/2017). « STH : le port du Havre est "béné des dieux" » **Castetz N.**
- (07/06/2017). « Corridors de transport européens, un enjeu majeur pour les territoires. » **Demangeon E. Noyer M.**
- (24/05/2017). « L'offre terrestre et logistique d'Haropa s'adapte aux nouvelles alliances » **Demangeon E.**
- (24/05/2017). « Aides d'État : nouvelles règles pour les ports maritimes et intérieurs. » **Demangeon E.**
- (27/03/2017). « Seine-Nord Europe : le dernier obstacle à la société de projet est levé » **Demangeon E.**
- (06/03/2017). « Ferroviaire : recréer des points de massification. » **Demangeon E.**
- (29/09/2016). « Axe Seine : un rapport parlementaire pour relancer l'attractivité des ports » **Castetz N.**
- (27/07/2016). « Le cercle des ports millionnaires en conteneurs s'élargit. » **André F.**
- (01/07/2016). « Fret ferroviaire : la politique de l'Union européenne épinglée. » **Demangeon E.**
- (27/05/2016). « Seine-Nord Europe : l'Île-de-France fait la sourde oreille ! » **Demangeon E.**
- (29/04/2016). « Onze sites identifiés en Île-de-France pour de nouveaux chantiers de transbordement. » **Demangeon E.**
- (22/02/2016). « L'OTRE s'oppose à Seine-Nord ». **Demangeon E.**
- (09/12/2015). « Les émissions de CO2 du transport de fret multipliées par 4 d'ici 2050. » **André F.**
- (19/04/2015). « Canal Seine-Nord : la polémique enfle au Havre » **Castetz N.**
- (19/11/2014). « Ports du Rhin : une coopération internationale accrue. » **Upper Rhine Ports.**

La Revue maritime. <http://institutdelamer.org> ; <http://ifremer.org>

- (09/2011). N°492, « Tout reste encore et encore à faire » **Riblier E.**
- (12/2009). N°487, « Stratégie maritime : équilibre et ferveur... » **Vallat F.**
- (09/2009). N°486, « Stratégie maritime pour la France un remarquable essai présidentiel...à transformer ! » **Vallat F.**

La Revue Transports. N°494, 11-12/2015, pp. 5 à 21, 16 p.

- (2015). « Corridors et développement des réseaux transeuropéens : volonté politique, évaluation économique. » **Reynaud C., Buguelou J-B., Chen Zheng, Decouigny C., BG.,**

La Tribune, www.latribune.fr

- (15/02/2021). « Au Sud-Est de Paris, la Seine est aussi devenue un enjeu politique de développement économique » **Ibled A., Armand C., Mirguet O.**
- (12/02/2021). « Seine amont : "L'impact du canal à grand gabarit rayonnera au-delà de l'Aube" » **Mirguet O.**
- (11/02/2021).« Hidalgo, Mayer-Rossignol, Philippe : "On a tant de choses à faire ensemble"» **Jourdan N., Armand C.**
- (10/02/2021).« Axe Seine – Pas d'ambition nouvelle sans les régions ! » **Pécresse V., Morin H.**
- (09/02/2021).« Vallée de la Seine : "Une conscience collective s'est installée". (F. Philizot) » **Jourdan N., Armand C.**
- (05/01/2021). « Grand Paris : la métropole va-t-elle être agrandie, supprimée ou ni l'un ni l'autre ? » **Armand C.**
- (23/01/2020). « Grand Paris : la métropole se projette déjà dans l'après-municipales » **Armand C.**
- (16/01/2019).«Déchets en plastiques: une nouvelle vague de multinationales se mobilise»**Gamberini G.**
- (18/06/2018) « Pourquoi Macron tarde à réformer la gouvernance du Grand Paris. » **Armand C.**
- (04/2018) « Attractivité : le Grand Paris et Le Havre renforcent leur coopération. » **Armand C.**
- (29/03/2018) Dossier n° 246 : [« Les défis de l'économie circulaire »](#)
- (2017-2018)«La mer,trésor français(11/14):les enjeux durables des VillesPorts au 21^e siècle».**Moreno C.**
- (20/12/2017). « Smart city: Paris toujours derrière Londres et bientôt détrônée par Shanghai?» **Pialot D.**
- (23/10/2017). « Déclaration du C40 pour des rues sans énergie fossile ». **Thépot M.**
- (29/06/2017). « Pour un droit à l'expérimentation réglementaire et fiscale en Alsace. » Entretien. **Heimbürger J-L.** Président : CCI d'Alsace-Eurométropole. **Mirguet O.**
- (12/11/2016). « Prix du carbone : les entreprises anticipent. » **Gamberini G.**
- (02/11/2016).Entretien. **Morin E.** : «L'heure de changer de civilisation». **Lafay D.**
- (07/07/2016). « Inégalités territoriales : les grandes métropoles creusent l'écart. »
- (30/06/2016). « La métropole, c'est la région » (V. Pécresse). » **Chanut J-C., Thépot M.**
- (06/06/2016). « Quelles sont les nouvelles régions qui affichent un excédent commercial ? » **Piliu F.**
- (10/05/2016). « Le Grand Paris, ou la relance par l'investissement public. Le Grand Paris Express pourrait faire gagner à terme 10 à 15 points de PIB à la région capitale ». **Thépot M.**
- (08/03/2016). « Le Grand Paris n'est pas une notion géographique. » **Thépot M.**
- (03/03/2016). « Changement climatique : Paris investit le plus. » **Pialot D.**
- (24/02/2016). « Grand Paris : la métropole sera modifiée après 2017. » **Thépot M.**
- (11/02/2016). « Grand Paris : "Ce n'est pas la métropole que nous voulions" (P. Ollier). » **Chanut J-C., Thépot M.**
- (09/12/2015). «Grand Paris : l'axe fluvial Paris-Le Havre peut-il redevenir compétitif ? » **Thépot M.**
- (03/12/2015). « Paris Rouen Le Havre, une seule ville reliée par la Seine. » **Grumbach A.**
- (24/08/2015).« Les objectifs de développement économique du Grand Paris impliquent une gentrification de la métropole et une polarisation des emplois. »
- (08/2015). «Une métropole à deux vitesses. Comment endiguer le risque de gentrification de la métropole ? » **Thépot M.**
- (23/06/2014). «La supply chain une science au service de la croissance des entreprises » **Beringer H.**

La vie des idées www.laviedesidees.fr

- (13/07/2016). « Qu'est ce qu'être réaliste ? », **Louis F.**
- (11/02/2013). « Un monde discordant Entretien avec Michel Foucher », **Peretz P.**
- (02/05/2012). Dossier : la ville équitable. « Saskia Sassen, "Mégarégions et villes globales. De nouvelles configurations spatiales pour l'intégration urbaine" », **Terroni C.**

La Voix du Nord, www.lavoixdunord.fr

- (24/10/2019). « Edouard Philippe l'assure l'Etat sera au rendez-vous du Canal Seine Nord Europe ».
- (07/10/2016). « Alain Juppé : "Oui, je suis pour le Seine Nord !" ». **Decotte L., Lechevestrier J.**

Le Figaro (2009-2019) <http://plus.lefigaro.fr> ; <http://info.economie.lefigaro.fr/societes/>

- (04/10/2019). « L'État et les collectivités vont verser 2,2 milliards pour financer le canal Seine-Nord »
- (08/05/2019). « À Lyon, l'implantation d'une plateforme logistique géante sème le doute. »

Bernardeau J-B.

- (06/11/2017). « COP23 : quels secteurs économiques émettent le plus de CO2 en France ? » **Zéau P.**
- (31/07/2017). « Sur les nouvelles routes de la soie, un voyage en cinq étapes » **Nodé-Langlois F.**
- (27/12/2016). « Algorithmes, voitures autonomes, big data : bienvenue dans le pire des mondes digitaux. » **Rameaux M.**
- (01/07/2016). « Jamais la mondialisation n'avait connu un tel rejet dans les urnes ». **Blond P.** Extrait d'entretien (Brexist), **Devecchio A.**
- (13/08/2014). « La moitié des mégapoles seront dans les pays émergents d'ici 2030 ». **Mégalopoles**
- (29/04/2009). « Nicolas Sarkozy dévoile son Grand Paris. Le président prononce mercredi un discours sur l'avenir de la métropole parisienne. » **Jaigu C.**
- (25/03/2009). Entretien. « Christian Blanc présente le "Paris du XXI^e siècle" » **Lachèvre C., de Ravinel S**

Le Grand Moscou, (2012-2016).

- (06/09/2016). « Maurice Leroy : Si seulement, en France, tout se développait comme en Russie » - « Alors, comment avance le Grand Moscou : bien ou mal ? » **Destrée M.** www.lecourrierderussie.com/
- (06/06/2016). « Conférence-débat Grand Moscou/Grand Paris : le Maire de Moscou présente ses projets de développement aux entreprises françaises. » CCI-Paris-ÎdF. Communiqué de presse
- (2013). « Le projet du Grand Paris inspire celui du Grand Moscou ». Ministère des affaires étrangères. Actualité en France, N°2-01/2013.
- (2012). « Grand Moscou Russie 2012 ». Fiche technique. <http://www.wilmotte.fr/>

Le Havre, www.lehavre.fr/actualites/

- (05/06/2021, Consultation). « Les ports du Havre, Rouen et Paris fusionnent : vive HAROPA Port ! »

Le Havre Seine Métropole, <https://www.lehavreseinemetropole.fr/actualites/>

- (01/06/2021). « L'Axe Seine va promouvoir la logistique fluviale »

Le journal de l'axe Seine. www.lejournaldelaxeseine.fr/

- (19/05/2021). « L'ordonnance de fusion des ports de l'axe seine en Conseil des ministres ».
- (11/02/2021). « Un trio pour relancer la vallée de la Seine ».
- (04/02/2021). « Daniel. Havis : La réussite d'Haropa sera aussi celle de la Normandie et de l'Île-de-France »
- (29/01/2021). « Le point sur la fusion des ports de l'axe seine. » **R. Richard**
- (04/12/2020). Consultation de la rubrique « Axe Seine ». « J. **Chéron** : "Il n'y a pas de réelle vision à l'échelle de la Seine" ».
- (18/11/2020). Consultation de la rubrique « Départements ». [Grand Paris](#) (Toute l'actualité de la métropole du Grand Paris et de ses territoires.) [14](#) (pas d'information). [27](#) (pas d'information). [50](#) (1 information sur Cherbourg : palette de grandes dimensions). [76](#) (pas d'information). [77](#) (pas d'information). [78](#) (pas d'information). [95](#) (1 information : escale de croisière fluviale)
- (16/11/2020). « CPIER : un nouveau cycle de discussions débute avec les Régions. »
- (05/11/2020). « L'industrie, un atout pour la Vallée de la Seine »
- (06/10/2020). « Le port Seine-métropole ouest au stade de l'enquête publique »
- (30/09/2020). « LSN dresse la carte de l'offre logistique en Vallée de Seine »
- (29/09/2020). « Anne Hidalgo et Edouard Philippe dressent leurs priorités pour l'axe Seine ».
- (22/09/2020). « Rouen et Le Havre veulent peser sur la relance de la Vallée de la Seine ».
- (21/09/2020). « Un nouveau CPIER Vallée de Seine au printemps 2021 ».

Le Journal des entreprises, www.lejournaldesentreprises.com

- (08/03/2017). « Normandie. Le Césaire interpelle les candidats à la Présidentielle. »
- (17/05/2016). « Selon un chercheur du CNRS, "la French Tech est une arnaque" » **Aberkane Idriss J.**
- (14/03/2016). « Réinventer la Seine. Paris, Rouen et Le Havre libèrent du foncier. »

- (04/03/2016). « Il faut construire une marque territoriale partagée par tous ». **Augier P.**

Le Journal du Grand Paris <https://www.lejournaldugrandparis.fr/>

- (06/01/2021). « Le gouvernement dévoile la gouvernance d'Haropa »
- (09/02/2019). « Vallée de la Seine : regards croisés Ile-de-France Normandie »

Le Journal de la Marine Marchande. www.journalmarinemarchande.eu

- (01/2020). N° 5105-2. « Devport ou l'agilité académique. » **N.B.C.**
- (07/02/2019). « Mission. : Catherine Rivoallon, chargée de la fusion des trois ports de l'axe Seine. » **Descamps A.**
- (20/12/2017). « Belgique. : La fusion entre les ports de Gand et Zeland donne naissance à North Sea Ports » Van den Bossche B.
- (03/02/2012). « Une coopération Zeebrugge-Anvers pour combattre le port de Rotterdam »

Le Monde <http://www.lemonde.fr>

- (01/10/2020). « Le Grand Paris, "pour la grandeur de la France" » **Razemon O.**
- (07/10/2015). « Le Partenariat transpacifique, précurseur d'une nouvelle génération de méga-traités commerciaux ? » **Choukroune L.**
- (16.09.2015). « Stanley Hoffmann est mort » **Wieder T.**
- (11/10/2012). « Quelle place pour la science fondamentale dans la société ? » **Haroche S.,** 5 p.
<http://www.lemonde.fr/sciences/chat/2012/10/10/>,
- (30/04/2009 ; 04/08/2009). « Pour Nicolas Sarkozy, le Grand Paris devra s'étendre jusqu'au Havre. Le chef de l'Etat a affirmé sa volonté de travailler avec les élus de gauche sur ce projet. » **Jérôme B.**

Le moniteur, <http://www.lemoniteur.fr>.

- (07/01/2021). « Le chantier du canal Seine-Nord à Compiègne commencera en 2021 pour une livraison fin 2028. »
- (16/10 et 03/11/2015). « Grand Paris : le gouvernement identifie quinze territoires d'intérêt national ». **Moutarde N** (Bureau IdF).

Le Parisien, www.leparisien.fr

- (20/12/2019). « L'endettement public a fortement augmenté au troisième trimestre et dépasse la richesse nationale pour la première fois depuis 2017. »
- (10/06/2019). « Paris : deux projets de Réinventer la Seine seront "retravaillés" ». **Duffé J.**

Le Point, www.lepoint.fr/

- (22/09/2011). « Le défi capital du Grand Paris. Épique. Le Havre, façade maritime de l'Ile-de-France ? Un projet à trente ans. » **Peiffer V.**
- (16/07/2009). « Le président Nicolas Sarkozy a défini jeudi au Havre les grandes ambitions de la politique maritime de la France »

Le temps, Genève, www.letemps.ch

- (25/01/2015). « 1504 méga-accords commerciaux régionaux : une guerre économique aggravée qui ne dit pas son nom (AEFJN). » www.aefjn.org (Africa Europe Faith and Justice Network, Brussels, **Garnier [von] C.**, en lien avec ICTSD et la revue Passerelles [01/2015])

Les Echos, www.lesechos.fr

- (08/01/2020). « La France veut coordonner ses efforts dans la logistique » **Fainsilber D.**
- (20/12/2019). « Les périls d'une dette publique à 100 % du PIB » **Archer J-Y**
- (18/06/2019). « Pour Jean-Baptiste Gastinne, maire (LR) du Havre, il est maintenant temps de "donner un nouveau souffle au développement de l'axe Seine ". » **Gastinne J-B.**
- (27/02/2019). « Ce grand malaise qui s'est emparé des métropoles ». **Rivaton R.**
- (21/01/2019). « Le projet de fusion des ports de l'axe Seine s'installe dans les esprits. » **Garnier C.**
- (15/11/2018). « Le gouvernement veut fusionner les ports du Havre, Rouen et Paris » **Boudet A.**
- (08/01/2018). « Les ports du Havre, Rouen et Paris prêts pour une plus grande intégration » **Boudet A.**
- (21/02/2017). « Emploi : la fracture territoriale se creuse au profit des métropoles. » **Quiret M.**

- (07/02/2017). « Les métropoles et les autres, la nouvelle fracture française. » **Quiret M.**
- (23/01/2017). « En France, la dépense publique est la plus élevée de tous les pays avancés. » **Vittori J-M.**
- (09/01/2017). « Le Grand Paris sera bien le chantier du siècle. » **Malecot D.**
- (31/12/2016). « A la recherche de la croissance perdue. » **Vittori J-M.**
- (14/12/2016). « La France championne européenne des métropoles. » **Quiret M.**
- (12/09/2016). « Une science économique condamnée aux débats. » **Vittori J-M.**
- (18/07/2016). « Pour une véritable politique d'aménagement du territoire. » **Maurey H** (Sénat).
- (25/05/2016). « Ce qui menace la croissance de l'économie mondiale. » New-York. Etats-Unis. Université de New York. **Roubini N.**
- (21/04/2016). « Yeux ouverts pour des frontières ouvertes. » **Vittori J-M.**
- (18/02/2016). « L'intelligence fragmentée. » **Pol-Droit R.**
- (16/03/2015). « Seine-Nord : la fin des ambitions portuaires françaises ? » **Philippe E.**
- (19/01/2015). « Les ports français se tournent de plus en plus vers le rail ». **Boudet A., Buyse N.**
- (24/05/2013). « François Hollande doit regarder vers la mer » **Philippe E.**

L'Express, www.lexpress.fr/actualite/politique

- (29/04/2009) « Sarkozy veut son grand Paris, sinon rien! »

Libération, www.liberation.fr

- (24/10/2019). « Edouard Philippe confirme le soutien de l'Etat au projet du canal Seine-Nord Europe » **Maurice S.**
- (17/05/2017). « Qu'est-ce qui se cache derrière la "société civile" vantée par Macron ? » **Durupt F.** 2 p.
- (24/02/2017). « Times Square est l'exemple parfait de l'hyper-lieu : exaspéré, avec de l'humain porté à ébullition ». **Calvet C., Lussault M.**, 3 p.
- (28/06/2013), « La France est fâchée avec le pays réel » Entretien (8 p.) avec **J. Lévy** sur : « Réinventer la France, Trente cartes pour une nouvelle géographie », Fayard, 2013, 245 p. **Vincendon S.**
- (03/07/2010). « La vitesse réduit le monde à rien. » **Virilio P.**,

L'usine nouvelle www.usinenouvelle.com

- (14/06/2018). « Grandeur et décadence du port du Havre Sa façade maritime devrait permettre à la France d'attirer une grande part du trafic maritime européen. Il n'en est rien. La preuve avec le port du Havre. » **Garnier C.**
- (25/12/2017) « La Seine peine à unir ses ports. Le gouvernement souhaite une gouvernance plus intégrée du GIE Haropa, dont le pilotage des ports du Havre, de Rouen et de Paris manque d'unité. » **Garnier C.**
- (05/01/2017). « Les entreprises du port du Havre réclament un "commando de l'axe Seine à la conquête de l'Europe" » **Garnier C.**
- (16/03/2016). « Un concours international pour réinventer la Seine, de Paris jusqu'au Havre » **Garnier C.**
- (15/03/2012) Dossier axe Seine (5/5) « Gennevilliers, au cœur du grand Paris » **Cognasse O.**
- (23/02/2012). « 18 milliards d'euros d'investissements dans la vallée de la Seine. L'ancien maire du Havre, Antoine Rufenacht, a présenté le rapport sur le développement de la vallée de la Seine. Les transports se taillent la part du lion. » **Cognasse O**
- (17/12/2009). Dossier axe Seine (3/5) « Trois nouveaux ports pour le trafic de "boîtes" » **Kindermans M.**
- (08/10/2009). Dossier axe Seine (4/5) « Coup d'envoi pour le cluster de Saclay » **Désavie P.**
- (19/11/2009) Dossier axe Seine (1/5) « Le Havre, port avancé du Grand Paris? » **Bottois P.**
- (07/05/2009) Dossier axe Seine (2/5) « Union sacrée pour le Grand Paris » **Gateau P.**

Maire-info, www.maire-info.com

- (29/03/2012) « La conférence pour le développement de la vallée de la Seine est instituée »

Marine&Océans, www.acoram.fr

- (07&08&09/2014), N° 244, Entretien de Chalus V., Président de la Chambre de commerce et d'industrie du Havre, « La croissance bleue est le levier dont notre économie a besoin ». **Dubois C.** 5 p.

Mer et Marine www.meretmarine.com/fr

- (25/06/2019). « Le 13 juin, pendant l'Armada de Rouen, Haropa Port de Rouen a réuni les professionnels de la chaîne logistique pour expliquer la place qu'il peut jouer dans la chaîne logistique conteneurisée. » Article de **Deiss H.** (<https://portsetcorridors.com/>), **Gabet P.**
- (21/06/2019). « Nommée à la tête du comité de préfiguration de Haropa, Catherine Rivoallon a fait un premier point d'étape le 13 juin, lors de l'Armada, sur la mission confiée par le premier Ministre. » Article de **Deiss H.** (<https://portsetcorridors.com/>)
- (08/02/2019). « Fusion des ports de Seine : Catherine Rivoallon nommée préfiguratrice » **Groizeleau V.**

MPE-Media (Matières Premières et Energies) www.mpe-media.com

- N°8-05/2012. « Clés pour l'Eurologistique. »
- N°20-07/2013. « La vallée de la Seine sort des méandres. »

NonFiction, <http://www.nonfiction.fr/>

- (06/2014). « Soft power, hard power et smart power: le pouvoir selon Joseph Nye. » **Corbucci T., Fregonese P-W.**
- (13/02/2009). « Le "smart power", nouvelle matrice de la diplomatie américaine. » **Auber E.**

Norlink, <https://www.norlink.fr/actualite/>

- (07/01/2021). « Le schéma directeur de l'axe Seine se dessine »

Normandie, d'actions et d'infos. Réseau citoyen du Cercle Normand de l'Opinion. www.tvnc.tv/

- (06/11/2019). **Communiqué** « Pour HAROPA, le bon sens est une exigence. Vouloir installer le siège de cet ensemble portuaire à Gennevilliers est un non-sens ! ».
- (01/12/2018). **Communiqué** « Fusion ou confusion ? ».

Normandie canalblog, <http://normandie.canalblog.com/archives/2019/10/04/37686394.html>

- (04/10/2019). « Trafic de conteneurs d'Haropa : quand la réalité fait de la résistance ».

NormandieXXL. (2017). <http://www.normandiexxl.com>

- (23/10/2017). « L'Europe Mode d'Emploi avec Pierre Moscovici ». **Bléry G.**
- (17/10/2017). « Normandie parisienne : la continuité Macron ...met la Normandie en grand péril. »
- (13/08/2017). « Fausses satisfactions, véritables inquiétudes par Didier Patte. »
- (27/06/2017). « La Normandie muscle ses équipes à Bruxelles ».
- (31/03/2017). « Etude sur l'Axe Seine en remettant en perspective l'Axe Seine l'historique depuis 1928 avec projets et contreprojets transformés ou abandonnés au gré des changements politiques. » 10 p.
- (07/03/2017). « Le Ceser interpelle les candidats à la présidentielle sur la Vallée de la Seine ou l'aggiornamento de l'équipe en place »
- (10/03/2017). « Axe-Seine : l'association Normandie-Axe-Seine met les choses au point. »
- (23/01/2017). « La région : de l'identité à la citoyenneté. »
- (16/01/2017). « Attractivité des ports normands : une priorité nationale. »
- (13/01/2017). « Paris-Rouen-Le Havre, une seule ville dont la Seine est la grande rue... »

Normandinamik. <http://normandinamik.cci.f>

- (16/05/2019). « Le tourisme fluvial objet de toutes les convoitises sur l'Axe Seine » **Gasly J-O.**
- (20/09/2017). « Canal Seine-Nord: le gouvernement étudie la régionalisation du projet »
- (09/03/2017). « 46 organisations professionnelles écrivent aux candidats. »
- (06/12/2015). « Le président de la chambre de commerce et d'industrie Seine Estuaire analyse la situation économique de l'agglomération et prépare à l'échelon national les CCI « à travailler mieux et avec moins ». Il livre les perspectives du grand projet de l'axe Seine, selon lui la chance historique des territoires de l'axe séquanien. » **Preteux C.**
- (20/03/2015). « Canal Seine-Nord : Jean-Paul Lecoq (PCF) veut un axe fluvial Seine-Est. »
- (17/03/2015). « Edouard Philippe dit non au canal Seine-Nord »
- (17/03/2015). « Haropa veut avoir accès aux corridors transeuropéens. »

Novethic www.novethic.fr/

- (2016). « Hubert Védrine : l'écologie va entrer de force dans la géopolitique. » **Amado A.**

N-PI. (Navigation Ports & Intermodalité) <http://www.n-pi.fr>

- (16/01/2017). « Paris, Rouen, Le Havre : les régions demandent une fusion des ports » **Berrier E.**
- (03/03/2017) « L'AURH tisse la toile industrielle de la Seine. » [aurh-20932_20932/](#) **Berrier E.**
- (12/10/2016). « Alain Juppé soutient Seine-Nord. » **Stey N.**
- (14/06/2016). « Les transports pour booster l'économie européenne », Vol.1578. **Stey N.**
- (05/04/2016). « Union à quatre sur la Seine. FCPAS sera officiellement portée sur les fonts baptismaux le 21 avril 2016. », **Stey N., Bouzard O.**
- (27/02/2015). « Sélection de projets pour le plan Juncker. »

Ouest-France www.ouest-france.fr/ ; <https://lemarin.ouest-france.fr/>

- (23/04/2021). « Ports du Havre, Rouen et Paris. Péresse et Morin ne se contenteront pas d'un "strapontin" »
- (30/09/2020). « Appuyé par Anne Hidalgo et Édouard Philippe, le projet de Grand Paris jusqu'au Havre fait réagir » Bocquel B. avec AFP. www.ouest-france.fr/normandie/le-havre-76600/
- (30/01/2020) « À quoi ressemblera la vallée de la Seine en 2040 ? » **Desse N.**
- (14/01/2020) « Climat. La Commission européenne annonce comment elle veut financer une transition énergétique juste ».
- (14/01/2020) « Green New Deal »
- (10/12/2019). « Sept lauréats désignés pour Réinventer Le Havre » **Desse N.**
- (21/10/2019) « Les ports d'Anvers et de Zeebrugge discutent d'une éventuelle fusion »
- (07/02/2019) « Développement. Pourquoi la vallée de Seine fait du surplace ? » **Oriot X.**
- (06/02/2019) « "Réinventer Le Havre", l'appel de la Ville pour transformer neuf sites du centre reconstruit. » **Bocquel B.**
- (05/02/2019) « Innovation. 56 pôles de compétitivité en France, combien en Normandie ? » **Séjourné-Duroy S.**
- (02/01/2019) « Réinventer la Seine : où en sont les cinq projets retenus pour Le Havre ? » **Dess N.**
- (2017/2018 [?]). « Six grands chantiers en cours dans le monde. » **Giovaninetti C.**

Paris-Normandie, www.paris-normandie.fr/breves/normandie

- (03/12/2019), « Localisation du siège des ports de l'axe Seine : le député PCF Jean-Paul Lecoq défend Le Havre » **Preteux C.**
- (27/04/2019), « Élections européennes : comment la « task force », le lobby de la Normandie, pèse à Bruxelles à chaud. Pour que la Normandie puisse profiter au mieux des opportunités de financement émanant de l'Europe, le conseil régional a créé une « task force » en juin 2017 pour tenter de peser sur l'échiquier européen. Avec succès ? » **Delacourt T., Vanhove F.**
- (07/06/2018), « Les opposants à la Ligne nouvelle Paris-Normandie (LNPN) veulent maintenir la pression. »
- (18/02/2018), « Les opposants à la ligne ferroviaire mobilisent à Pacy-sur-Eure / Pacy-sur-Eure. Les opposants à la Ligne Nouvelle Paris Normandie ont réuni près de 300 personnes vendredi soir salle Leclerc. »
- (07/12/2016), « Canal Seine-Nord : les ports de Rouen et du Havre ne veulent pas rester à quai ». **Ellie Xavier.**
- (25/01/2016), « Le port du Havre mise sur la modernisation de la ligne Serqueux-Gisors pour son fret ferroviaire. » **Braun Marc.**
- (16/07/2015), « Le canal Seine-Nord sème le trouble en Haute-Normandie dans les milieux politico-économiques. Poussé par Bruxelles, le projet du canal Seine-Nord soulève une vague d'hostilité en Haute-Normandie. Explications. »
- (21/06/2015), « Canal Seine-Nord : "Un long fleuve tranquille pour les ports d'Europe du nord ?" » **Lefevre Luc.**
- (18/05/2015), « Lors de son quinquennat, Nicolas Sarkozy est venu à plusieurs reprises au Havre. »

- (16/01/2015), « Vallée de la Seine : trois axes pour le futur schéma d'aménagement et de développement »
- (23/04/2013), « Un décret officiel relance l'Axe Seine. Le gouvernement crée par décret une délégation interministérielle au développement de la vallée de la Seine »

Paris-Sciences-Lettres (PSL) / Paris Tech

- (31/05/2017). « Les nouvelles routes de la soie : visées expansionnistes ou nouvelle vision du monde ? »
Machenaud H., <http://parisinnovationreview.com/>
- (15/03/2016) « Les défis de la complexité ». Gross H., www.paristechreview.com
- (17/03/2015). « Internet Physique: solution e-commerce? » Ballot É. (www.mines-paristech.fr)

Place publique www.revue-placepublique.fr , La revue urbaine

- (11-12/2013). « La Ranstad Hollande, laboratoire urbain grandeur nature ». 7 p. Baudelle G.

Planète TP, www.planete-tp.com

- (08/03/2021, Consultation). « Canal seine-Nord Europe »

Politique étrangère <http://politique-etrangere.com/>

- (05/07/2011). : « Raymond Aron et la théorie des relations internationales ». Hoffmann S.

Ports et corridors, , <https://portsetcorridors.com/> Deiss H.

- (01/06/2021). « Haropa Port fête son D-Day »
- (21/05/2021). « La stratégie portuaire nationale pour une reconquête des trafics »
- (21/05/2021). « Politique portuaire : le président de l'UMPF veut des explications pour l'avenir des ports français »
- (19/05/2021). « Haropa : le secteur privé exclus du conseil de surveillance »
- (05/01/2021). « Haropa : deux ministres se penchent sur le berceau du futur ensemble portuaire »
- (18/11/2020). « Unions Maritimes et Portuaires. Des investisseurs qui veulent décider avec l'Etat ». Numéro spécial 2020. 29 p.
- (02/04/2019). « Le Conseil général de l'environnement et du développement durable a publié le 29 mars son rapport sur les grands ports maritimes. Un document qui rassemble des idées novatrices. »
- (27/03/2019). « Catherine Rivoallon, préfiguratrice d'Haropa : "Le round de concertation est engagé". Lors de la SITL 2019, qui s'est déroulée à Paris du 26 au 28 mars, Catherine Rivoallon, a rappelé les grandes lignes de sa mission comme préfiguratrice d'Haropa. »

Préfectures-régions.gouv

- (25/10/2019). Consultation. « Transport fluvial - Le Premier ministre, Édouard Philippe, confirme lors de son déplacement dans le Nord l'engagement de l'État sur le canal Seine-Nord Europe »
www.prefectures-regions.gouv.fr/hauts-de-france/Region-et-institutions
- (10/01/2018). Consultation. Dossiers : La stratégie de développement de la vallée de la Seine. « Le Contrat de Plan Interregional Etat-Régions Vallée de la Seine (CPIER) 2015-2020 est le premier plan d'actions du schéma stratégique qui fixe le contexte global dans lequel se déploieront les actions à l'horizon 2030. » <http://www.prefectures-regions.gouv.fr/normandie/Grands-dossiers/>

Région Normandie, www.normandie.fr

- (23/03/2019). Consultation, rubrique : « Les grands projets ». Descriptifs de l'axe Seine, de la Vallée de la Seine, de l'action régionale.
- (15/10/2018), Consultation. Assemblée plénière de la Région Normandie (13)
- (09/04/2018), Consultation. Assemblée plénière de la Région Normandie (11)

Seine-Nord Europe. Association, Communiqués de presse, www.seine-nord-europe.asso.fr/

- (04/04/2019). « Seine-Nord Europe : près de 70 parlementaires s'engagent pour contribuer au bouclage de la maquette de financement ». 3 p.
- (29/03/2019). « Emmanuel Macron : "l'Etat sera au rendez-vous de Seine-Nord-Europe" ». 3 p.

Seine-Nord Europe. Société du Canal Seine-Nord Europe, www.canal-seine-nord-europe.fr/

- (08/03/2021, Consultation). « *Calendrier* »

Site selection <http://siteselection.com/>

- (07/2015).« *Getting Airborne. One company's experience shows the power of designated zones to attract major investment.* » **Bruns A.**

Slate <http://www.slate.fr/monde/85963/>

- (14/04/2014). « *Jing-Jin-Ji», le projet fou d'une mégapole de 100 millions d'habitants autour de Pékin* » **Fleurot G.**

SNCF-Réseau, www.sncf-reseau.com/fr

- (20/06/2019). « *Modernisation de la ligne Serqueux-Gisors. SNCF Réseau modernise les infrastructures pour améliorer la compétitivité du fret ferroviaire. Du 01/11/2017 au 31/12/2020.* »

Société du Grand Paris, www.societedugrandparis.fr/gpe/actualite

- (26/10/2017). « *2007-2017 : 10 dates-clés pour les 10 ans du Grand Paris* ».

Stratégie Logistique. <http://www.strategieslogistique.com>

- (03/06/2021). « *Une nouvelle plateforme à étages sur le port de Gennevilliers* ». **Demangeon E.**
- (02/06/2021). « *Le réseau transeuropéen des transports bientôt revisité* ». **Demangeon E.**
- (20/05/2021). « *L'axe Seine sous monitoring environnemental* ». **Demangeon E.**
- (09/01/2020). « *France Logistique : ça commence à ressembler à une filière* », **Chanourdie S.**
- (07/06/2019). « *Les projets logistiques du Grand Paris progressent.* », **Chanourdie S.**
- (07/04/2017). « *Vers une logistique durable* ». Dossier France Logistique 2025, **Battais L.**
- (08/04/2017). « *Les objectifs (aéro) portuaires.* » Dossier France Logistique 2025, **Battais L.**
- (09/04/2017). « *Les objectifs en termes d'infrastructures,* » Dossier France Logistique 2025, **Battais L.**
- (10/04/2017). « *Quid des transports ?* » Dossier France Logistique 2025, **Battais L.**
- (11/04/2017). « *Les objectifs pour les territoires ?* » Dossier France Logistique 2025, **Battais L.**
- (12/04/2017). « *Les objectifs « numériques ».* » Dossier France Logistique 2025, **Battais L.**
- (14/04/2017). « *Les objectifs pour les PME / ETI.* » Dossier France Logistique 2025, **Battais L.**
- (15/04/2017). « *Les relations avec l'administration.* » Dossier France Logistique 2025, **Battais L.**
- (16/04/2017). « *Quels objectifs sur les métiers et l'emploi.* ». Dossier France Logistique 2025, **Battais L.**
- (23/05/2017) « *Programme pour une logistique qui ne se délocalise pas* » **Battais L.**
- (23/03/2017) « *Le Canal de Panama facilite son transit* » (Quintiq), **Layec I.**

Supply Chain Magazine www.supplychainmagazine.fr/; www.supplychainmagazine.fr/NL-Fret

- (19/03/2021). « *L'amélioration de l'accès fluvial à Port 2000 tient le bon cap.* » **AD**
- (17/03/2021). « *Le fret sur la Seine retombe à son niveau d'il y a deux ans* » **AD**
- (10/2019). **Canal Seine Nord Europe.** « *Un accord sur le financement est conclu Xavier Bertrand, président du Conseil régional des Hauts-de-France, a reçu vendredi 4 octobre Gérard Darmanin, ministre de l'Action et des Comptes publics, et Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'Etat aux Transports, en vue de parvenir à un accord sur le financement du projet* » <http://f.info.supplychaindirect.eu>
- (04/2018). « *L'interclustering bras armé de France Logistique 2025* » **Fieux L.**
- (03/2017). **Canal de Panama.** « *Quintiq pilote et optimise le trafic* ».
- (11/2016)« *La conteneurisation continue de croître malgré les aléas économiques.* » 11/2016. www.wk-transport-logistique.fr/actualites et Le Journal de la marine marchande (n 5055. 11/11/2016).

Tendance ouest, www.tendanceouest.com/actualite

- (28/11/2016). « *Rouen. Ligne Nouvelle Paris-Normandie: les internautes consultés sur les zones de passage.* » **Devôge L.**

The Conversation <https://theconversation.com>

- (30/07/2019). « *La théorie systémique qu'est ce que c'est ?*»**Dutriaux C.**
- (30/11/2018). « *Le monde est en train de changer et nous n'avons pas fait l'effort de comprendre pourquoi* » **Viry L., Guyot È.**

- (31/10/2018). « Péages urbains : quand la théorie économique se heurte au principe de réalité » **Pillot**
- (25/01/2018) « Les entreprises à l'heure de la logistique durable. » **Jaegler A., Roques T.**
- (11/12/2017). « Marché du carbone : l'UE en manque de crédibilité climatique. » **Coussy P.**
- (07/12/2017). « Aménagement du territoire : le temps long de la planification a-t-il encore un avenir ? » **Behar D.**
- (26/11/2017). « Une crise de reproductibilité de la science ? Non, c'est bien pire ! » **Lamy E.**
- (19/11/2017). « Le juste prix du carbone : cinq questions à l'économiste Nicholas Stern. » **Gallé J.**
- (08/09/2017). « Autour de l'informatique : la géographie ubiquitaire. » **Pumain D. Entretien. Abiteboul S., Mathieu C.**
- (01/09/2017). « Autour de l'informatique : dompteuse de données. » **Ailamaki A. Entretien. Abiteboul S., Mathieu C.**
- (11/04/2017). « Y-a-t-il démondialisation ? » **Fouquin M.**
- (05/06/2017). « Géopolitique du risque : le nouvel âge de l'incertitude. » Chronique sur la géopolitique du risque. **Burgess J. P.**
- (06/04/2017). « La Chine vise la suprématie en Eurasie et croit en un nouvel âge d'or » **Harper T.**
- (12/03/2017). « Pourquoi il faut une stratégie logistique pour la France. » **Rouquet A.**
- (09/03/2017). « À quoi tient le pouvoir symbolique des villes ? » **Meyronin B.**
- (2017). « Quelles solidarités économiques entre les régions européennes ? ». **Bourdin S.**
- (30/11/2015) « La Chine veut mettre sur pied le plus grand marché du carbone au monde. » **Lo A.J.**

The week <http://theweek.com/articles/549127/>

- (15/04/2015). « Is America ready for the rise of the megaregion? » **Hansen M.**

Transport Journal www.transportjournal.com/

- (26.09.2017). « EGS connects Rotterdam with Europe. Quintiq technology for better route planning ».

Transport Intelligence, www.ti-insight.com

- (14/08/2019). « Where's the best location for your European distribution centre? » **Cullen T.**

UMEP Cap sur Bruxelles (publication de l'UMEP), www.umep.org/

- (15/04/2021). N°1. « Nouvelle représentation UMEP à Bruxelles ». **Berrezai F.** 7 p.

UMEP Newsletter, www.umep.org/

- (04/06/2021). « HAROPA PORT : 1er Juin 2021, création du Grand Port Fluvio-maritime de l'Axe Seine »
- (13/04/2021). « Gouvernance portuaire : SeinePort Union, les Régions Normandie et Ile-de-France et les CESER Normandie et Ile-de-France alertent le Conseil d'Etat »
- (18/03/2021). « Le GIE FRANCE PCS lance ses travaux et offre des solutions concrètes à l'Administration Française pour booster la compétitivité logistique nationale »
- (18/03/2021). « Gouvernance Portuaire : Michel SEGAIN en appelle au Président de la République ».
- (12/02/2021). « SNCF Réseau et Haropa s'unissent pour développer le Fret Ferroviaire sur l'Axe Seine ». Source : Communiqué de presse HAROPA 11.02.2021.
- (19/11/2020). « Arrivée de Stéphane RAISON sur l'Axe Seine ». Source : Communiqué de presse HAROPA du 17/11/2020.
- (09/11/2020). « Comment imaginer un port entreprenant sans ses entrepreneurs ? ». Communiqué de presse de SeinePort Union du 26/10/2020.
- (06/11/2020). « Maritime : le Gouvernement choisit Le Havre pour siège du futur établissement portuaire ».
- (09/10/2019). « Marfret, via sa filiale FluvioFeeder Armement (FFA), lance un nouveau service ferroviaire conteneurs entre la Normandie et l'Ile-de-France. »

Ville de Rio de Janeiro. (2012-2014-2016)

- (16/03/2014). **Autin M.** « Dans l'œil high-tech de Rio ». <http://www.liberation.fr/futurs/16/03/2014>
- (10/2012). **Egis.** « L'ingénierie créative ». N°31.

•(2014). **Hay L.** « *Ville intelligente, ville contributive. Frictions et potentiels* ». Brest, Forum des Usages Coopératifs, <https://fr.slideshare.net/>

•(01/10/2014). **Shahrour I.** « *La ville intelligente, pourquoi et avec qui ?* ». Université de Lille. <https://fr.slideshare.net/ishahrour>

•(05/08/2016). **sia-partners.** « *Panorama du transport public à Rio de Janeiro et de ses évolutions dues à l'organisation de grands événements* ». <http://transport.sia-partners.com/>

Voxlog www.voxlog.fr/

•(17/01/2020). « *France Logistique : "La filière logistique en danger !"* »

•(22.09.2017). « *EGS à l'heure de la synchromodalité grâce à Quintiq* » **Matzeu de Vialar L.**

Wolters Kluwer www.wk-transport-logistique.fr/actualites

•(12/2016). « *Canal Seine-Nord Europe : l'inquiétude monte au port du Havre* ».

•(27/06/2015). « *Tansport fluvial : la mobilisation s'intensifie contre Seine-Nord Europe. Les membres du conseil de développement du Grand port maritime du Havre ont voté une motion contre le projet de canal Seine-Nord Europe.* »

•(05/11/2014). « *Tout l'enjeu de l'Internet physique est de travailler à la productivité de la rupture de charge* ». **Ballot É.**, (www.mines-paristech.fr)

Worldgeographe.wordpress. <https://worldgeographe.wordpress.com/>

•(06/05/2013). « *L'eurorégion c'est quoi ?* »

LISTE DES FIGURES.

La codification des figures est structurée sur :

- une numérotation séquentielle ;
- une précision typologique (carte, encadré, photographie, schéma, tableau) ;
- suivie du titre du document ;
- éventuellement accompagné de son origine.

FIGURE 1-ENCADRE. APPROCHE DE SIGNIFICATION DE « MOUVEMENTS DU MONDE ».	20
FIGURE 2-ENCADRE. UNE APPROCHE DE LA SIGNIFICATION DE SPATIALISATION.	22
FIGURE 3-ENCADRE. SIGNIFICATION D'ESPACE ECONOMIQUE ETENDU (EEE).	27
FIGURE 4-ENCADRE. PRECISIONS CONCERNANT LES APPROCHES TERMINOLOGIQUES (STRUCTURATION, ARCHITECTURE).	29
FIGURE 5-ENCADRE. PRECISION TERMINOLOGIQUE CONCERNANT L'UTILISATION DE « NUMERIQUE ».	32
FIGURE 6-TABLEAU. CHAMPS DE DIFFERENCIATIONS ASSOCIES AUX MOUVEMENTS DES FLUX DE MARCHANDISES.	34
FIGURE 7-SCHEMA. APPROCHE METHODOLOGIQUE ET PRATIQUES.	45
FIGURE 8-SCHEMA. ENCHAÎNEMENT DU RAISONNEMENT DEMONSTRATIF (MOTS CLES).	51
FIGURE 9-TABLEAU. L'AMÉNAGEMENT DE LA VALLEE DE LA SEINE : UNE MATURATION AUX RACINES PROFONDES.	55
FIGURE 10-CARTE. LES INFLUENCES DE PROXIMITE DE LA VILLE-MONDE (N. RAIMBAULT, 2014).	60
FIGURE 11-TABLEAU. RE-INITIATION DE L'AMÉNAGEMENT DE LA VALLEE PAR PARIS-SEINE-NORMANDIE.	62
FIGURE 12-SCHEMA. VALLEE DE LA SEINE. REPRESENTATION D'A. GRUMBACH (2009).	64
FIGURE 13-CARTE. VALLEE DE LA SEINE. REPRESENTATION DE L'AURH : « SEINE GATEWAY » (2012)	65
FIGURE 14-CARTE. PERIMETRE VALLEE DE LA SEINE. DECRET 2013 (SOURCE : SCHEMA STRATEGIQUE 2030).	65
FIGURE 15-CARTE. CONTOUR DES 8 ZONES DE LA VALLEE DE LA SEINE (SOURCE INSEE ÎdF, 2017).	66
FIGURE 16-TABLEAU. APPREHENSION DES REPRESENTATIONS (MOTS CLES).	67
FIGURE 17-CARTE. APPREHENSION DE L'INITIATION DE LA CONSTRUCTION DE LA VALLEE DE LA SEINE.	69
FIGURE 18-SCHEMA. R. BRUNET-2002 : ARCS, FAÇADES ET MACRO REPRESENTATION SPATIALE.	70
FIGURE 19-SCHEMA. POSITIONNEMENT TEMPOREL DE LA FRANCE DANS LA POLARISATION SPATIALE MONDIALE.	72
FIGURE 20-TABLEAU. LA PROPOSITION DE GOUVERNANCE DE PSN : UN MODELE D'EQUILIBRES (ELEMENTS).	80
FIGURE 21-TABLEAU. COMPOSITION DE LA CONFERENCE : UN MODELE EQUILIBRE ADAPTATIF (ELEMENTS).	83
FIGURE 22-TABLEAU. FLUIDIFICATION DES MOUVEMENTS DE LA VALLEE (ILLUSTRATIONS).	86
FIGURE 23-CARTE. REGIONS URBAINES MONDIALES. J-P. RODRIGUE (2016).	93
FIGURE 24-CARTE. REPRÉSENTATION D'UNHABITAT(18/03/2010)«STATE OF THE WORLD'S CITIES 2010/2011».	93
FIGURE 25-CARTE. APPREHENSION PAR LA NACO DES MEGA-REGIONS AUX ETATS-UNIS (WWW.NACO.ORG 2017).	96
FIGURE 26-SCHEMAS. DEUX REPRESENTATIONS CONCEPTUELLES DE LA STRUCTURATION DE L'ESPACE EUROPEEN.	103
FIGURE 27- PHOTOGRAPHIE. « L'EUROPE DES LUMIERES » (LE FIGARO, 2014, NASA CREDIT). OU LE « Z » EUROPEEN DE LA REPRESENTATION SATELLITAIRE DES FOYERS ECONOMIQUES EUROPEENS.	104
FIGURE 28-TABLEAU. UNE MEGALOPOLE DE MACRO EQUILIBRES.	106
FIGURE 29-TABLEAU. POSITIONNEMENT DE PARIS-SEINE-NORMANDIE PAR RAPPORT A L'APPROCHE COMPAREE.	106
FIGURE 30-FIGURE. REPRESENTATION PAR FERRMED DES MEGA-REGIONS EUROPEENNES (10-2018).	107
FIGURE 31-TABLEAU. CROISSANCE DES VILLES MONDIALES PAR DEUX CLASSEMENTS DE NOTORIETE.	117
FIGURE 32-TABLEAU. FLUCTUATIONS DES CLASSEMENTS DU GPCI SUR 10 ANS (MORI FOUNDATION 2019).	118
FIGURE 33-TABLEAU. EVOLUTION DE LA CATEGORIE ALPHA (GAWC) ET DU LIEN VILLE ↔ MER.	121
FIGURE 34-TABLEAU. ILLUSTRATIONS D'ENSEMBLES GEOGRAPHIQUES TERRESTRES A POSITIONNEMENT MONDIAL.	127
FIGURE 35-TABLEAU. ILLUSTRATIONS D'ORIENTATIONS D'ORGANISATION DE GRANDS ENSEMBLES.	129
FIGURE 36-TABLEAU. CARACTERISTIQUES D'UN EEE.	140
FIGURE 37-TABLEAU. APPREHENSION DU POSITIONNEMENT DE PSN PAR RAPPORT A LA NOTION D'EEE.	141
FIGURE 38-SCHEMA. REPRESENTATION SYMBOLIQUE DE L'ARTICULATION DES CONCEPTS. I. Georg, T. Blaschke, H. Taubenböck, (2016).	142
FIGURE 39-TABLEAU. PRINCIPALES RUGOSITES ET ORIENTATIONS DE RESOLUTION.	149
FIGURE 40-TABLEAU. EXEMPLES D'INSTRUMENTS PERMANENTS DE STRUCTURE.	156
FIGURE 41-TABLEAU. ENRICHISSEMENTS SUCCESSIFS DES APPREHENSIONS DU « DEVELOPPEMENT » SELON M. DUPERRÉ (2007).	161
FIGURE 42-TABLEAU. CONCEVOIR-PRODUIRE PSN : APPROCHE GLOBALE ET MOBILISATION DE LA SOCIETE.	162
FIGURE 43-TABLEAU. EXPRESSIONS ET ILLUSTRATIONS DES FORCES DE CONCENTRATION.	172
FIGURE 44. TABLEAU. APPREHENSION DES EVOLUTIONS DES ACTEURS SUR DES THEMES CLES DE LA CONSTRUCTION DE PSN.	175

FIGURE 45-TABLEAU. CARACTERISTIQUES MACRO SOCIO-ECONOMIQUES DE LA VALLEE ADAS.	193
FIGURE 46-TABLEAU. ORGANISATION TERRITORIALE DE LA VALLEE DE LA SEINE. POLES METROPOLITAINS.	195
FIGURE 47-TABLEAU. PERTINENCE : MACROEVOLUTIONS ET ACCEPTABILITE SOCIALE.	199
FIGURE 48-TABLEAU (1/2). CAROTTAGE NUMERIQUE TEXTUEL. COMPTAGE DE MOTS CLES PAR THEMATIQUE.	202
FIGURE 49-TABLEAU (2/2). CAROTTAGE NUMERIQUE TEXTUEL. COMPTAGE DE MOTS CLES PAR THEMATIQUE.	202
FIGURE 50-TABLEAU. SYNTHESE DU RAISONNEMENT DEMONSTRATIF (MOTS CLES).	210
FIGURE 51-SCHEMA. ENCHAINEMENT (2/3) DU RAISONNEMENT (MOTS CLES).	218
FIGURE 52-SCHEMA. RECONNAISSANCE DES CONCEPTS/NOTIONS GEOGRAPHIQUES PAR LES SCIENCES SOCIALES.	220
FIGURE 53-TABLEAU. ELEMENTS D'APPREHENSION DES DEUX MOUVEMENTS.	227
FIGURE 54-TABLEAU. POLARISATION SPATIALE DE LA PUISSANCE ET MOUVEMENTS DE LA POLARISATION.	233
FIGURE 55-TABLEAU. ORGANISER LA STRUCTURATION SPATIALE : UNE MANIFESTATION D'EXISTENCE-RECONNAISSANCE RELEVANT DE L'INFLUENCE (SOFT POWER).	234
FIGURE 56-SCHEMA. REFERENCES D'APPREHENSION DES ESPACES ECONOMIQUES ETENDUS.	238
FIGURE 57-TABLEAU. PORTEE ET UTILITE DE LA GEO [POLITIQUE-ECONOMIQUE] POUR LA VALLEE DE LA SEINE.	243
FIGURE 58-CARTE. PARIS-SEINE-NORMANDIE DANS LES ESPACES ECONOMIQUES ETENDUS EUROPEENS.	247
FIGURE 59-ENCADRE. APPRECIATION EN APPROXIMATION RAISONNEE DES ENGAGEMENTS DE L'UNION POUR LE DEVELOPPEMENT DES TERRITOIRES.	250
FIGURE 60-ENCADRE. APPREHENSION DE LA NOTION D'ATTRACTIVITE.	265
FIGURE 61-SCHEMA. CHAMPS DE DIFFERENCIATIONS (ENCADRE POINTILLES VERTS).	271
FIGURE 62-SCHEMA. FLUX LOGISTIQUE ET TRANSPORT DE L'ECONOMIE CIRCULAIRE.	278
FIGURE 63-ENCADRE. REVUE DE LA NOTION D'INFORMATION.	280
FIGURE 64-TABLEAU. SYNTHESE (2/3) DU RAISONNEMENT DEMONSTRATIF (MOTS CLES).	292
FIGURE 65- SCHEMA. PSN DANS LA STRUCTURATION DU SYSTEME GEOECONOMIQUE EUROPEEN.	296
FIGURE 66-ENCADRE. TERMINOLOGIE. SIGNIFICATION DE LOGISTIQUE DANS LA THESE.	297
FIGURE 67. ENCADRE. RESEAU, NŒUD ET LIEN : NOTIONS CLES DE LA FABRIQUE DE PARIS-SEINE-NORMANDIE.	299
FIGURE 68-SCHEMA. ENCHAINEMENT (3/3) DES RAISONNEMENTS (MOTS CLES).	300
FIGURE 69. ENCADRE. TERMINOLOGIE UTILISEE. ORGANISATION PHYSIQUE ET SPATIALE DES ACTIVITES LOGISTIQUES.	302
FIGURE 70. SCHEMA. SYSTEME PORTUAIRE INTERREGIONAL DE L'AXE SEINE (DEVPORT, SFLOG).	307
FIGURE 71-TABLEAUX. IDENTIFICATION (1/2) DES CHAMPS DE DIFFERENCIATIONS RETENUS (ECHELLE PSN).	317
FIGURE 72-TABLEAUX. IDENTIFICATION (2/2) DES CHAMPS DE DIFFERENCIATIONS RETENUS (ECHELLE PSN).	317
FIGURE 73-SCHEMA. ENJEUX ASSOCIES AUX FLUX DE MARCHANDISES-PRODUITS. CENTRE DE PILOTAGE.	319
FIGURE 74-TABLEAU. EXPRESSIONS PATHOLOGIQUES ET ORIENTATIONS CORRECTRICES DIFFERENCIATRICES.	328
FIGURE 75-CARTE. LOCALISATION : AIRES LOGISTIQUES ELARGIES (SOES-CGDD, 2015) ; 292 ZAL (N. BOUNIE, 2017).	330
FIGURE 76-CARTE. DISTRIBUTION GEOGRAPHIQUE DES 292 ZAL EN FRANCE. THESE 2017 : BOUNIE N.	330
FIGURE 77-TABLEAU. LA LOGISTIQUE DURABLE : UNE TENSION ENTRE DEUX SCHEMAS.	334
FIGURE 78-SCHEMA. EVOLUTIONS DU CONCEPT DE CORRIDOR : M. LIHOUSOU (2014) ; F. GOUIZA (2016).	349
FIGURE 79-CARTES. CORRIDOR DE ROTTERDAM. N. RAIMBAULT 2014.	353
FIGURE 80-SCHEMA. CONVERGENCE ENTRE LE DEVELOPPEMENT TERRITORIAL ET L'ARCHITECTURE DES FLUX.	354
FIGURE 81-SCHEMA. HAROPA. CORRIDOR PARIS-SEINE-NORMANDIE ET « INFRASTRUCTURES LOGISTIQUES ».	356
FIGURE 82-TABLEAU. LES APPORTS DE LA COMPOSITION : FLUX (PHYSIQUE, NUMERIQUE) / EXTERNALITES.	368
FIGURE 83-TABLEAU. ARCHITECTURE DE FLUX. APPORT DIFFERENCIANT DU NUMERIQUE.	372
FIGURE 84- SCHEMA. REPRESENTATIONS DE LA COUVERTURE D'UN PILOTAGE DE FLUX A L'ECHELLE DU N/W-EUROPE.	380
FIGURE 85-SCHEMA. LES POLARISATIONS (SPATIALE, TERRITORIALE) SOUTENUES PAR LES AVANCEES NUMERIQUES.	381
FIGURE 86-SCHEMA. MATURATION DES APPREHENSIONS DE LA SPATIALISATION.	388
FIGURE 87-TABLEAU. RAPPROCHEMENT TERMINOLOGIQUE.	392
FIGURE 88-ENCADRE. PRESENTATION GENERALE DE L'EVALUATION SOCIOECONOMIQUE OU ESE	397
FIGURE 89-TABLEAU. SYNTHESE (3/3) DU RAISONNEMENT DEMONSTRATIF (MOTS CLES).	407
FIGURE 90-SCHEMA. PRODUCTION DE LA METHODE GENERALE. SCHEMA DE PRINCIPE.	424

LISTE DES ENTRETIENS.

BEYER Antoine. Professeur des universités. Sciences de l'homme et de la société. Directeur du laboratoire M.R.T.E. Université de Cergy-Pontoise. 26 juin 2018.

BOURDIN Sébastien. Docteur en géographie. Enseignant chercheur en développement territorial. Département économies des territoires et développement durable. Ecole de management de Normandie. 21 juin 2018.

DEYSINE Philippe. Délégué Général. Nov@log. Le pôle de compétitivité logistique. 25 novembre 2019.

ELIARD Jean-Philippe. Délégué Général. MEDEF Seine Estuaire. 20 septembre 2019.

EVARD Estelle. Dr. Research fellow, Institute of Geography and Spatial Planning. Internal fellow, Robert Schuman Institute of European affairs. Université du Luxembourg. 20 avril 2018.

GASTINNE Jean-Baptiste. Premier adjoint au maire Havre. Vice-président de l'agglomération havraise. Vice-président de la région Normandie. 08 janvier 2019.

Puis : Maire du Havre. Président de Le Havre Seine Métropole. Vice-président de la région Normandie.

GUEGOT Françoise. Région Normandie. Vice-Présidente en charge de l'Enseignement Supérieur, la Recherche, l'Innovation et le Développement numérique. 26 novembre 2018.

PHILIZOT François. Préfet. Délégué interministériel. Services du Premier ministre. Délégation interministérielle au développement de la Vallée de la Seine. 13 décembre 2019.

RODRIGUE Jean-Paul. Dr. Ph.D. Professor. Dept of Global Studies & Geography. Hofstra University, New York, U-S-A. 14 avril 2018.

RUFENACHT Antoine. Ancien Maire du Havre. 13 novembre 2017. 23 février 2018.

LISTE DES SIGLES ET ACRONYMES.

AAFP2000 : Amélioration des Accès Fluviaux à Port 2000

ACA : Analyse Coûts-Avantages.

ACB : Analyse Coûts-Bénéfices

ACR : Accord de Coopération Régionale

ADCF : Assemblée des communautés de France

ADEME: Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie

AEPW: Alliance to End Plastic Waste

AFOM/SWOT: Atouts-Faiblesses-Opportunités-Menaces/Strength-Weakness-Opportunities-Threats

ANR: Agence Nationale de la Recherche

ARAFER : Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières.

AURH : Agence d'Urbanisme de la Région Havraise

AUTF : Association des Utilisateurs de Transport de Fret

BCE : Banque Centrale Européenne

BosWash : Boston Washington

CAS : Corridor Axe Seine

CCDT : Comité de Coordination du Développement Territorial

CCI : Chambre de Commerce et d'Industrie

CDC : Caisse des Dépôts et Consignations

CE : Conseil d'Etat

CEF : Club des Exportateurs de France

CEPII : Centre d'Etudes Prospectives et d'Informations Internationales

CEREMA : Centre d'Etudes et d'expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement.

CERTU : Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, L'Urbanisme et les constructions publiques

CESE : Conseil Economique et Social Européen

CEUM : Centre d'Ecologie Urbaine de Montréal

CG : Conseil Général

CGDVS : Commissariat Général au Développement de Vallée de la Seine

CGEDD : Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable

CGI : Commissariat Général à l'Investissement

CIMER : Comité Interministériel de la Mer

CITEPA : Centre Interprofessionnel Technique

d'Etudes et de Pollution Atmosphérique

CIST : Collège International des Sciences du Territoire

CNER : Conseil National des Economies Régionales

CNRTL : Centre National de Ressources Textuelles et Linguistiques

COR : Centre d'Opérations intelligent de la ville de Rio

CORE-UCL : Center for Operations Research and Econometrics – Université Catholique de Louvain

CPIER : Contrat de Plan Interrégional Etat Région

CPER : Contrat de Plan Etat Région

CPME : Confédération des Petites et Moyennes entreprises

CR-CI : Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie

CSNE : Canal Seine Nord Europe

CTAP : Conférence Territoriale de l'Action Publique

DATAR : Délégation Interministérielle à l'Aménagement du Territoire et à l'Attractivité Régionale

DIDVS : Délégation Interministériel au Développement de la Vallée de la Seine

DIP : Droit International Public

DMIC : Delhi Mumbai Industrial Corridor

EDC : European Distribution Centre

EEE : Espace Economique Etendu

EEE-A : Espace Economique Etendu Africain

EEE-E : Espace Economique Etendu Européen

EEE-M : Espace Economique Etendu Maritime.

EEE-R : Espace Economique Etendu Régional

EMAS : Eco Management and Audit Scheme

EMR : Extended Mega Region

EN : Etudes Normandes

ENS : Ecole Nationale Supérieure

EPFL : Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne

EPV : Entreprises du Patrimoine Vivant

ESE : Evaluation Socio Economique

ESPON: European Spatial Planning Observatory Network

EU/UE : European Union/Union Européenne
 EUFOR : European Union Force
 FCD : Fédération du Commerce et de la Distribution
 FCPAS : Fédération des Communautés Portuaires de l'Axe Seine
 FEDER : Fonds Européen de Développement Régional
 FIG : Festival International de Géographie
 FNAU : Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme
 FUR : Functional Urban Region
 GaWC : Globalization and World Cities
 GCR : Global City Region
 GECT : Groupement Européen de Coopération Territoriale
 GEIE : Groupement européen d'intérêt économique
 GES : Gaz à Effet de Serre
 GFI : Groupe des Fédérations Industrielles
 GPCI : Global Power City Index
 GPMH : Grand Port Maritime du Havre
 GR : Grande Région
 GTM : Grand Territoire Mondial
 HAROPA : HAVre ROen PARIS
 HDR : Habilitation à Diriger des Recherches
 IAU-îdF : Institut d'Aménagement et d'Urbanisme. Région Île-de-France
 IDE : Investissement Direct Etranger
 îdF : Île-de-France
 IEC : Intérêt Européen Commun
 IERMB : Institut d'Etudes Régionales et Métropolitaines de Barcelone
 IFP : Institut Français du Pétrole
 INSEE : Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques
 ISEMAR : Institut Supérieur d'Economie Maritime Nanantes – Saint Nazaire
 ISO : International Standardisation Organization
 IVSLI : Institut de la Vallée de la Seine pour une Logistique Intelligente
 LH : Le Havre
 LNPN : Ligne nouvelle Paris Normandie
 LOTI : Loi d'Orientation des Transports Intérieurs
 LPI : Logistics Performance Index
 LSN : Logistique Seine Normandie
 LUTI : Land Use and Transport Interaction

MAPTAM : Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles
 MCR : Mega City Region
 MEBS : Mission d'Etudes de la Basse Seine
 MEDDE : Ministère de l'Ecologie du Développement Durable et de l'Energie
 MEDEF : Mouvement des Entreprises DE France
 MEEDDAT : Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire.
 NGO : Non Gouvernemental Organization.
 NPO : Non Profit Organisation
 MR : Méga-Région
 MUR : Mega Urban Region
 NACo : National Association of Counties
 NOTRe : Nouvelle Organisation Territoriale de la République
 NUTS : Nomenclature des Unités Territoriales Statistiques
 OBOR-BRI : One Belt One Road. Belt Road Initiative
 OCDE : Organisation de Coopération et de Développement Economique
 OIN : Opération d'Intérêt National
 OMC : Organisation Mondiale du Commerce
 ONU : Organisation des Nations Unies
 ORATE : Observatoire en Réseau de l'Aménagement du Territoire Européen.
 PAC : Politique Agricole Commune
 PFNSP : Presse de la Fondation Nationale des Sciences Politiques
 PIB : Produit Intérieur Brut
 PIIEC : Projet Important d'Intérêt Européen Commun
 PRD : Pearl River Delta
 PSN : Paris-Seine-Normandie
 PUR : Polycentrique Urban Region
 RFC : Rail Fret Corridor
 RGPD : Règlement Général sur la Protection des Données
 RIATE : Réseau Interdisciplinaire pour l'Aménagement des Territoires de l'Europe et de ses voisinages
 RMPT : Région Métropolitaine Polycentrique Transfrontalière
 RPA : Regional Plan Association
 RSE : Responsabilité Sociale et

Environnementale
 RTE-T : Réseau Trans Européen de Transport
 SDEC : Schéma de Développement de l'Espace
 Communautaire
 SDRIF : Schéma Directeur de la Région Ile-de-
 France
 SIG : Système d'information géographique
 SOON: Systèmes-Organisations-Outils-
 Numériques
 TIGER : Territorial Impacts of Globalization for
 Europe and its Regions.
 UCLG :United Cities and Local Governments
 UD-UTC: University of Delaware-University
 Transportation Center
 ULB : Université Libre de Bruxelles

UNECE: United Nations Economic Commission
 for Europe
 URSS : Union des Républiques Socialistes
 Soviétiques
 UVED : Université Virtuelle de
 l'Environnement et du
 Développement Durable
 VUL : Véhicule Utilitaire Léger
 WPSP : Programme portuaire mondial pour le
 développement durable.
 YRD : Yangtze River Delta
 ZAL : Zone d'Activités Logistiques
 ZIEM : Zone d'intégration économique
 mondiale

INDEX DES AUTEURS CITES.

A

Abiteboul, 376
Adam, 17
Agnew, 38, 222
Akakba, 344
Akono-Fernandes, 326
Alix, 22, 279, 350, 358, 419
Alix-Mat-Cerceau, 279
Allaire-Firsirotu, 152
Allait, 273
Alquier-Mallet-Raffini, 279
Antoni, 373
Arvis, 326
Ascher, 86, 127, 169, 195, 262, 336
Atlan, 280
Attali, 62, 393, 416
Auriac, 40
Auverlot, 397, 399
Azuelos, 16, 21, 59, 143

B

Bachar-Kernevez, 269
Badariotti, 265
Badie, 171, 227
Bailly-Ferras, 19, 28, 74
Baltz, 280
Banerjee, 38, 97, 98, 100, 124, 133, 195
Banomyong, 358
Banos, 35, 403, 405
Banos-Sanders, 376, 377
Batellier, 38, 164, 165
Baudelle, 20, 41, 102, 103, 139, 250, 360, 362
Baudelle-Peyronny, 261
Baudouin, 58, 70
Baumard, 224
Bavoux-Chapelon, 16, 22, 41, 48, 64, 118, 119, 120, 138, 238, 271, 309, 321, 353, 387, 407
Beaucire, 253, 321
Beaurain-Rouaud-Arnould, 267
Belin-Munier, 326
Bellora-Fouré, 325
Benchendikh, 261
Bensidoun/Coupepy-Soubeyran, 107
Bernard, 36
Berque, 276

Beyer, 22, 347, 363, 507
Bimbot-Martelly, 38
Blanc, 62, 157, 298
Blanchard, 125
Boissonade, 38, 164, 165, 192
Bonnemaison, 16, 197
Borja, 265
Botta, 275
Bouinot, 309
Bounie, 119, 120, 297, 302, 309, 323, 344, 346, 347, 419, 420
Bourdin, 507
Bouzeghoub-Kostadinov, 280
Braudel, 91, 98, 114, 157, 230, 289, 371, 381
Brennetot, 54, 55, 56, 63, 187, 191, 274, 276, 359
Brennetot-Bussi-Guermond, 63, 77, 95
Brennetot-de Ruffray, 139
Bretagnolle, 64, 321
Brodhag, 208, 268
Brunet, 17, 20, 26, 28, 32, 38, 39, 45, 53, 70, 74, 75, 84, 91, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 119, 125, 133, 135, 139, 248, 265, 274, 289, 299, 338, 362, 415, 422
Bussi, 203

C

Camagni, 161
Cameron, 325
Camu, 21, 226
Carter, 189
Cassin, 140
Catellin, 35
Cattan, 119, 120
Cattaruzza, 171, 197
Cerdà, 136, 313, 341
Chabot, 92
Chaib-draa, 41
Chalal, 345
Chaleard, 352, 358
Chanard, 373
Charlier, 318
Chase, 99, 159, 418
Chatel, 135
Chatelin-Ertur, 151, 152

Chauvel, 24, 150
Chirac, 293, 324
Christaller, 119
Claval, 27, 32, 91, 92, 117, 134, 135, 137, 174, 195, 207, 298, 324
Cohen M., 272
Cohen S., 19, 221
Colombel-Oster, 271
Comtois, 311, 325, 350
Constantinescu, 216
Cordobes, 210, 222, 396
Costea-Dogot, 139
Costeseque, 377
Courmont-Niquet-Nivet, 222, 223
Curien, 322, 387
Cvetek-Daiber, 163

D

Dablanc, 97, 310
Dablanc-Frémont An., 27, 97, 168, 240, 310, 311, 313, 318, 326, 362, 420
Dagorn, 20, 66, 195
Daher-Hémar, 183
Dauphiné, 40, 41
Davezies, 265
De Boe-Hanquet-Maréchal, 251, 253
de Kervasdoué, 19, 78
de Lapparent, 373, 375
de Montbrial-Gomart, 53, 236, 262
de Perthuis, 277
de Rosnay, 389
Debarbieux, 17
Debarbieux-Fourny, 25, 84, 125, 136, 156, 189, 191, 193, 243, 249, 338
Debarbieux-Vanier, 209, 256
Debrie, 203, 323, 350
Debrie-Comtois, 22, 179, 349, 350, 358, 364, 419, 422
Defay, 38, 222
Deffuant-Banos, 390, 391
Deisting-Paumard, 268, 269
Delacroix, 24, 56
Delaplace, 321
Delmotte, 389
Delouvrier, 23, 54, 63
Démare, 379, 403

Devezas, 121, 143
Devisme, 124
Deymier-Nicolas, 374
Deysine, 507
Di Méo, 16, 17, 39, 45, 109, 119, 322, 349, 366, 392
Didelon, 59, 142, 143
Dieckhoff, 143
Distler, 25, 32, 248, 299, 322
Djament-Tran, 165
Dollfus, 40, 66, 115, 237, 311, 414
Doucet, 250, 252, 253
Doueïhi, 20
Drucker, 30
Duboz-Müller, 157, 377, 403
Ducruet, 135, 350
Dujardin, 216
Dumont, 20, 139
Dupays, 31
Duperré, 151, 161
Durand S., 318
Durand-Bracchi, 384
Durand-Dastès, 272
Durand-Lévy-Retaillé, 37, 53
Dussouy, 38, 222, 223, 224, 240
Duszynski, 426
Duszynski-Mus-Florant, 279
Dutozia-Emsellem-Voiron, 166

E

Echaudemaison, 19, 29, 248, 272, 316, 329, 355, 417
Eliard, 507
Elias, 389
Elissalde, 21, 30, 338
Elissalde-Santamaria, 264
Emelianoff, 272
Emlinger-Santoni, 106
Encel, 38, 221, 234
Epstein, 151
Estèbe, 243, 273
Evrard, 20, 26, 38, 109, 111, 112, 124, 126, 133, 141, 152, 155, 156, 167, 217, 225, 248, 249, 250, 253, 334, 393, 401, 415, 425, 507

F

Fabbe-Costes, 342, 380
Fabbe-Costes/Rouquet, 297, 420
Fau, 22, 349, 351, 352, 355, 358, 360, 419
Ferrier, 17, 87
Florida, 20, 21, 26, 38, 92, 105, 107, 133, 227, 231, 233, 273, 414
Florida-Gulden-Mellander, 95, 104, 105, 108
Fortin, 38, 164
Fortin-Fournis, 164
Fortin-Fournis-Beaudry, 164
Foucher, 71, 86
Fouquin-Hugot, 144
Fourneyron-Revet, 72, 86, 176, 182
Fournier, 281
Fourny-Micoud, 145
Fourny-Piollé-Tesson, 156, 189, 193
François-Zerbib, 282, 283
Frémont Antoine, 63, 68, 177, 293, 311, 312, 313, 321, 356, 364, 419
Frémont Armand, 57
Frémont-Guermond, 17, 66, 258, 308
Froufe, 35
Fürstenberg (von) Adelina, 49
Fusco-Emsellem, 166

G

Garcier, 313
Garrette-Dussauge, 316
Gastaldo, 185, 399
Gastinne, 507
Gauchon, 213
Gauchon-Huissoud, 233, 289
Gauchon-Racouchot, 281, 289
Gaulier-Vicard, 21
Gay, 54
Gay Jean-Christophe, 265, 366, 416
Genaille, 274
Gendron, 38, 164, 170
Géneau de Lamarlière, 270
Georg-Blaschke-Taubenböck, 41, 91, 123, 135, 136, 141, 142, 166, 171, 184,

230, 231, 235, 298, 390

Ghorra-Gobin, 20, 143, 168, 170, 272, 309
Gobin, 297
Gomez-Korine, 152
Gottmann, 13, 16, 20, 22, 25, 30, 36, 37, 39, 41, 54, 88, 91, 92, 95, 96, 98, 114, 126, 137, 171, 173, 174, 189, 207, 216, 226, 230, 232, 236, 238, 239, 284, 289, 290, 298, 316, 342, 348, 363, 371, 404, 414
Gouiza, 350, 358
Grasland, 15, 76, 245, 315
Grataloup, 56, 132
Grefte, 252
Grefte-Cominelli, 193
Grumbach, 25, 62, 63, 67, 150, 151, 157, 158, 168, 175, 177, 179, 181, 184, 187, 189, 191, 196, 200, 209, 272, 298, 351, 416
Guégot, 507
Guermond, 32, 54, 56, 372
Guerrero, 97
Guerrero-Proulhac, 310, 330, 334, 344, 420
Guesnerie, 342, 397, 399, 404
Guigou, 111, 209
Gumuchian-Pecqueur, 16, 38, 45, 68, 123, 149, 154, 155, 159, 160, 161, 169, 420

H

Haegel, 26
Hagler, 98
Hall, 91, 105, 114, 230, 289
Hall-Pain, 26, 38, 96, 104, 105, 107, 133
Hanusova, 251
Haridimos Tsoukas, 30
Haroche, 36, 39
Hatem, 265, 274
Heitz, 96
Herman, 248
Herrenschmidt, 32
Hubert, 22, 226, 314
Huhn, 325
Husson, 109, 113

I

Ingallina, 265, 270
Izraelewicz, 73

J

Jean, 21, 122, 130, 144, 254, 285, 369, 407
Jennequin-Miotti-Mouhoud, 229
Juncker, 185, 404

K

Kahn S., 251
Kahn-Richard, 173
Kalaydjian, 397, 399
Kerbiriou, 306
Kergomard, 135
Keynes, 101
Knafou-Stock, 174
Knight, 101
Krugman, 32, 119, 120, 235, 269, 273, 280, 285, 289, 338, 371, 417

L

Lacaze, 54, 57, 114, 248
Lacoste Y., 38, 39, 40, 221, 224
Lahondère, 117
Lajarge, 152, 157
Lajarge-Roux, 26, 38, 68, 160, 196, 208, 417
Lalande, 20, 21, 35
Lamy, 397
Lang, 95
Lanneaux, 58
Lauterfing, 363
Lavaud-Letilleul, 108, 335
Le Galès, 147, 151
Le Lay, 37
Le Moigne, 278
Lebas, 221
Lecoquierre, 55, 56, 57, 166, 173
Leleu-Merviel/Useille, 280, 293
Leroy, 335
Levasseur, 119
Lévêque, 187
Lévy, 17, 25, 31, 78, 84, 92, 103, 115, 119, 120, 138, 143, 144, 216, 225, 240, 247, 258, 259, 291, 299, 301, 302, 322, 338, 341, 414

Lévy-Lussault, 15, 17, 22, 37, 56, 115, 120, 170, 232, 249, 265, 302, 349, 366, 391
Lhomel, 139
Lihoussou, 22, 350, 352, 353, 358, 419
Lipovetsky, 431
Livolsi-Camman, 310, 336, 343, 417, 420
Li-Wu-Hay, 94, 149
Lorot, 38, 221, 224
Loubet-Serry, 180
Lozier, 163
Lussault, 16, 20, 27, 32, 118, 143, 195, 303, 363
Luttwak, 224, 235, 289, 371

M

Magnan, 29, 333, 358, 383
Marchand, 404
Marcou, 20, 139
Marquis-Papini-Prade, 280
Martel, 231, 284, 290, 291
Martinez, 265, 274
Massoni, 199, 397, 399
Masson-Petiot, 19, 29, 297, 299, 307, 310, 333, 334, 338, 344, 348, 420
Mathieu, 143, 376
McKensie, 95
McNeil-Oswald-Ames, 98, 99, 100, 168
Mélèse, 280
Menard, 406
Mèndez, 42
Merleau-Ponty, 36
Meunier, 261
Micoud-Fourny, 128, 207
Miossec, 39
Mondada, 76
Montreuil, 370
Moriconi-Ebrard, 26, 76, 118, 289, 405
Morin, 389
Morizot, 56, 57
Muscara, 168, 236

N

Négrier, 151
Nelson, 95
Newman, 265
Ninot, 321
Nivet, 230, 231, 281, 289

Noizet, 16
Nye, 231, 233, 235, 289,
290, 291, 371

O

Odier, 81
Offner, 20, 29, 144, 253,
299, 302, 303, 321,
352, 395
Offner et al., 68, 253,
316, 321
Olszak, 268, 269
Oppenheimer, 37
Orange, 28, 37
Orléan, 101, 207
Ourliac, 397, 399

P

Padis, 72, 79, 86
Parise, 406, 424
Pearce, 277
Pecqueur, 17
Perrot, 275, 304
Perroux, 119
Pflieger, 322, 387
Philippe, 121
Philizot, 17, 54, 66, 507
Pisani-Ferry, 404
Poirier, 221
Poirot-Gérardin, 265
Pol-Droit, 213
Porter, 309
Présidence N. Sarkozy,
62
Présidence F.
Hollande, 62, 63
Présidence E. Macron,
63
Prévélakis, 25, 30, 39
Proulhac, 97
Pumain, 15, 22, 64, 130,
131, 145, 265, 315,
316, 321, 342, 376

Q

Quéva, 45
Quiec, 44, 151
Quinet, 185, 199, 373,
375, 397, 399
Quodverte, 373

R

Raffestin, 352
Raimbault, 20, 29, 59,
60, 238, 262, 297,
302, 304, 310, 311,
334, 337, 344, 347,
354, 355, 359, 381,
404, 417, 420
Rangeon, 163
Ratti-Schuller, 99
Rebotier, 43
Reghezza-Zitt, 25, 78,
164, 363
Retaillé, 38, 40, 222
Revet, 424
Rifkin, 20
Ritchot, 226
Rivaton, 285
Roche C., 43
Rodrigue, 16, 20, 21, 22,
26, 27, 28, 38, 92,
93, 97, 108, 123,
125, 133, 134, 138,
145, 220, 230, 240,
241, 245, 289, 299,
343, 350, 351, 357,
359, 364, 366, 397,
404, 408, 414, 419,
507
Rodriguez-Pose, 148,
149
Rosière, 102, 130, 171,
232, 233
Ross, 38, 95
Ross-Woo, 96
Rufenacht, 13, 25, 29,
49, 62, 155, 177,
196, 198, 209, 358,
507

Rufenacht et al., 34, 57,
73, 423

S

Saint-Julien, 252
Salem, 41
Sanders, 373
Santamaria, 253
Sassen, 22, 57, 91, 114,
230, 235, 289, 371
Sassi, 298, 311, 340,
344, 405
Savitch-Weinstein, 117,
118
Schweitzer, 399
Serry, 22, 276, 311, 419
Shannon, 280
Silberzahn, 30
Silem, 19, 26, 29, 240,
241, 248, 272, 316,
329, 355, 370, 384
Soja, 328
Staszak, 31
Steck, 22, 285, 295, 296,
419, 426
Steck-Lombard, 304,
313, 345, 353
Stern, 325
Stiglitz, 417
Stock, 289
Subra, 24, 26, 75
Suraud, 335

T

Tabaud, 135
Taylor, 59
Taylor-Pain, 26, 104,
133
Tesson, 15, 28, 111
Thiard, 274
Thibault, 249, 298, 299,
391, 392, 395, 405
Thinès-Lemp, 387, 391
This Saint-Jean, 38, 222
Thisse, 273, 285, 338
Thoin, 54
Thumerelle, 30, 39, 424

Turner, 277
Tuszyńska-Gouardères,
263

U

Urvoas, 164

V

Vadcar, 284
Vallaux, 226
Vanier, 75, 116, 158,
196, 197, 226
Vannier, 338
Varenne, 377
Varenne-Silberstein,
377
Védrine, 270
Veltz, 31, 49, 217, 265,
273, 275, 304
Velut, 161, 208
Vergnaud, 45
Verluise, 281, 282
Vigarié, 13
Vivant, 273
Volvey, 174

W

Wallerstein, 222, 381
Wang, 135
Watchter, 274, 286
Wight, 304

X

Xi Jin Ping, 122

Y

Yusuf, 96

Z

Zins, 280
Zufferey, 163