



Pour un aménagement concerté et équilibré des franges franciliennes. Quelles nouvelles coopérations interrégionales ?

Rapport commun des Ceser
Centre-Val de Loire et Île-de-France

Pour un aménagement concerté et équilibré des franges franciliennes : quelles nouvelles coopérations interrégionales ?

Rapport commun des Ceser Centre-Val de Loire et Île-de-France



SOMMAIRE

AVANT-PROPOS	3
L'intérêt d'une démarche interrégionale sur les territoires de franges	3
Des politiques publiques pour répondre à des enjeux renouvelés	4
Le SDRADDET Centre-Val de Loire et le SDRIF, des documents structurants qui questionnent la façon d'envisager les franges	5
Les franges franciliennes : hétérogénéités et faiblesses persistantes.....	7
INTRODUCTION.....	9
La notion de résilience des territoires	9
La définition des franges et le choix des territoires dans le cadre de cette étude.....	12
La problématique de la résilience dans les territoires de franges	14
I- PORTRAITS DE TERRITOIRE.....	15
1. Éléments de cadrage : des territoires inscrits dans un écosystème particulier	15
a) Les franges, des territoires fragilisés	15
b) Des territoires marqués par des flux de population spécifiques.....	16
2. Portrait du territoire 1 : Communauté de communes des portes Euréliennes d'Île-de-France et Communauté d'agglomération Rambouillet Territoires.....	17
a) Un territoire de frange aux caractéristiques démographiques relativement homogènes	18
b) Une offre de logement devant s'ajuster à l'évolution des ménages et au vieillissement de la population	20
c) Une offre de services inégalement répartie dans les territoires.....	20
d) Un territoire au potentiel économique fort, malgré des fragilités	21
e) Des mobilités fortement marquées par l'usage des véhicules personnels	22
f) Un environnement à préserver, des amores de coopération.....	22
3. Portrait du territoire 2 : EPCI du Nord Loiret et du Sud Seine-et-Marne.....	23
a) Des dynamiques démographiques non homogènes.....	24
b) Une offre de logement pas forcément adaptée aux besoins de la population	25
c) Un accès aux services difficile : des services et équipements publics qui se rétractent sur les polarités les plus importantes	26
d) Une situation économique fragile	27
e) Des potentialités de développement économique à explorer : des secteurs dynamiques et d'autres à développer.....	28
f) Des mobilités marquées par l'usage des véhicules individuels et de plus en plus influencées par l'agglomération parisienne	28

Pour un aménagement concerté et équilibré des franges franciliennes, quelles nouvelles coopérations interrégionales ?

g) Des richesses environnementales et paysagères insuffisamment exploitées et en danger ..	30
II- ENJEUX ET BENEFICES DU DEVELOPPEMENT DE COOPERATIONS INTERREGIONALES : TROIS AXES DE REFLEXION POUR UNE PLUS GRANDE RESILIENCE DES TERRITOIRES	32
1. Les transports.....	33
a) État des lieux	33
b) Les franges face aux questions spécifiques posées par le transport ferroviaire	35
c) De la nécessité de coordonner les actions en matière de transport et de mobilités	38
d) Préconisations pour des territoires de franges accessibles et connectés aux territoires qui les entourent.....	39
2. Le tourisme	40
a) Le tourisme, une compétence partagée	40
b) Des stratégies régionales respectives insuffisamment coconstruites et peu axées sur les territoires de franges	40
c) Des potentiels de développement touristiques inhérents aux territoires observés.....	41
d) L'accessibilité touristique.....	44
e) Préconisations pour un tourisme durable et concerté dans les territoires de franges.....	44
3. Les débouchés agricoles	45
a) Les territoires intercommunaux, un niveau pertinent pour construire des systèmes alimentaires agricoles territoriaux (SAAT)	45
b) La prise en compte du métabolisme agricole de chaque territoire pour penser les possibilités de coopérations	47
c) Quelques exemples d'initiatives de Programmes Alimentaires de Territoire (PAT) menés sur les territoires de franges observés.....	50
d) Préconisations pour des systèmes agroalimentaires locaux et durables	51
III- PRÉCONISATIONS POUR UN DÉVELOPPEMENT RÉSILIENT ET DURABLE DANS LES TERRITOIRES DE FRANGES	53
1. Assurer une transition vers l'économie circulaire	53
2. Mettre en place des coopérations territoriales fortes	57
3. Construire un aménagement concerté des territoires de franges	58
4. Initier ou renforcer les coopérations territoriales dans trois secteurs-clés	59
CONCLUSION GENERALE DU RAPPORT	63
REMERCIEMENTS	65
TABLE DES SIGLES	66
ANNEXES, ELEMENTS CARTOGRAPHIQUES ET COMPTES RENDUS D'AUDITIONS	68

AVANT-PROPOS

L'intérêt d'une démarche interrégionale sur les territoires de franges

Le Bassin parisien¹ constitue un vaste espace dépassant les limites administratives de l'Île-de-France et s'étendant à cinq régions limitrophes : Bourgogne-Franche-Comté, Centre-Val de Loire, Grand Est, Hauts-de-France et Normandie. La création de plusieurs structures et projets à cette dimension témoigne de l'identification du Bassin parisien comme échelle pertinente de planification et de coopération, notamment la C8², le CPIER³ signé en 1994 ou encore les projets interrégionaux relatifs aux parcs naturels régionaux et aux pôles de compétitivité.

L'une des caractéristiques majeures du Bassin parisien réside dans son degré élevé de polarisation par la capitale, dont l'aire urbaine, soit l'ensemble des communes sous son influence directe, déborde largement sur les départements sis à la périphérie de l'Île-de-France. L'aire urbaine de Paris s'étale en effet sur 15 départements. Elle n'englobe pas moins de 101 communes de l'Eure-et-Loir et 54 du Loiret, les deux départements de la région Centre-Val de Loire aux franges de la région capitale.

Ainsi, l'aménagement du Bassin doit permettre de répondre à diverses problématiques communes, qui dépassent les limites des territoires qui le composent. Cela implique de forts enjeux de coordination des politiques publiques des différentes régions concernées.

Dans ce cadre, les territoires des franges franciliennes, aussi bien internes qu'externes à l'Île-de-France, méritent une attention particulière en la matière : « *situés de part et d'autre des frontières régionales, ces territoires peuvent subir des disparités de toute nature en raison de traitements administratifs différenciés suivant les régions d'appartenance* »⁴.

Les enjeux de coopérations interrégionales se sont renforcés avec le développement démographique et économique du Bassin parisien depuis les années 1960⁵. A ce titre, trois évolutions majeures doivent être prises en compte : tout d'abord, le rayonnement économique de Paris, qui s'étend bien au-delà de l'Île-de-France. En effet, les départements des régions limitrophes entretiennent des liens économiques étroits avec la capitale. Ces liens sont plus développés vers l'ouest et vers le nord que vers le sud et l'est.

De plus, le phénomène contemporain de métropolisation du Grand Paris a engendré une concentration des richesses dans l'agglomération centrale et a ainsi conduit à accroître le risque d'augmentation des inégalités sur certaines franges.

¹ Défini par l'Insee comme un « vaste territoire fortement et densément peuplé, (soit) 19,140M d'habitants et près de 30 % de la France métropolitaine, composé de vingt départements impactés par les dynamiques de développement de l'agglomération parisienne : les 8 départements franciliens, l'Aube, l'Yonne, le Loiret, l'Eure-et-Loir, l'Indre-et-Loire, le Loir-et-Cher, la Seine-Maritime, l'Eure, l'Oise, la Somme, l'Aisne, la Marne ». INSEE Analyses IDF n°109, novembre 2019.

² Conférence des présidents de Région du Bassin parisien, consolidée en 2006 et ayant produit un cadre de référence stratégique en 2009.

³ Contrat de Plan Interrégional État-Régions.

⁴ Ceser Île-de-France, *L'Île-de-France et les coopérations interrégionales au sein du Bassin parisien*, février 2015.

⁵ Institut Paris Région, *Territoires du Bassin parisien : imaginer de nouvelles réciprocités*, Note rapide n°787, octobre 2018.

Pour un aménagement concerté et équilibré des franges franciliennes, quelles nouvelles coopérations interrégionales ?

Enfin, le phénomène de consolidation de territoires métropolitains régionaux voisins d'une part (Lille, Rouen, Nancy, Strasbourg, Dijon, Orléans) et de pôles métropolitains d'autre part (Beauvais, Caen, Le Havre, Le Mans), qui a eu un effet « centrifuge », conduit à accroître les disparités sociales et économiques entre les territoires.

Dès lors, ces évolutions impliquent de réfléchir aux réciprocités territoriales, en s'appuyant sur des politiques publiques interrégionales visant à l'aménagement équilibré du Bassin parisien.

Des politiques publiques pour répondre à des enjeux renouvelés

Dans ce contexte, la mise en place de politiques publiques intégrant une dimension transfrontalière paraît nécessaire pour assurer la coordination autour des bassins de vie transrégionaux et l'égal accès de leurs populations aux ressources sociétales (santé, éducation, services publics, emploi, transports collectifs, couverture numérique, etc.).

En effet, « l'espace régional s'avère trop étroit pour certains sujets, tels que l'environnement ou les transports, *a fortiori* pour l'Île-de-France dont l'aire d'influence s'étend au-delà de son territoire »⁶.

Un positionnement commun pourrait ainsi permettre d'apporter une réponse à échelle élargie aux enjeux de continuités écologiques et de biodiversité.

La préservation des écosystèmes, notamment des réseaux verts et bleus, nécessite une action concertée de part et d'autre des limites régionales. Cette concertation passe par une articulation des Schémas régionaux de cohérence écologique (SRCE) et une vigilance sur les projets d'infrastructures qui fragmentent le territoire. Il s'agit donc d'un sujet central de coopération entre les régions.

En outre, la soutenabilité énergétique constitue un enjeu interrégional fondamental puisque l'Île-de-France, important 91 % de ses besoins, est très dépendante de ses voisines pour son approvisionnement en électricité, en particulier la région Centre-Val de Loire à hauteur de 28TWh (sur les 59TWh que le Centre-Val de Loire exporte, cf. carte ci-contre). Les coopérations semblent ainsi indispensables pour une transition énergétique partagée.

Enfin, les enjeux de mobilité constituent également un bon exemple de besoin de coordination transfrontalière, afin de réduire les inégalités d'accessibilité et de fournir un service de liaisons ferrées et routières interrégionales fiable et de qualité.

EN 2018, LA REGION CENTRE-VAL DE LOIRE A PRODUIT 4 FOIS PLUS D'ÉLECTRICITÉ QUE CE QU'ELLE A CONSOMMÉ



En 2018, la région Centre-Val de Loire est celle qui a exporté le plus d'électricité vers les autres régions. En acheminant l'énergie vers les régions voisines le réseau de RTE a pleinement joué son rôle de lien entre les territoires.

Source : « L'essentiel 2018 en Centre-Val de Loire », Bilan électrique régional, RTE.

⁶ Ceser Île-de-France, *L'Île-de-France et les coopérations interrégionales au sein du Bassin parisien*, février 2015

Le SRADDET Centre-Val de Loire et le SDRIF, des documents structurants qui questionnent la façon d'envisager les franges

Le SRADDET Centre-Val de Loire

Ce travail s'inscrit aussi dans le cadre de l'adoption récente (décembre 2019) du Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) en Centre-Val de Loire, schéma revêtant une importance toute particulière puisqu'il a vocation à être, tout à la fois, une feuille de route pour la région face aux enjeux climatiques, environnementaux, économiques et sociaux et un document de planification doté d'une dimension prescriptive (à travers les SCoT et les PLUi).

Le SRADDET Centre-Val de Loire repose sur une vision à 360°, un développement équilibré s'appuyant sur une armature territoriale répartie entre trois grands ensembles qui se distinguent par leur fonctionnement propre et spécifique (flux entre les pôles) et par les influences externes qui s'y exercent :

- L'ensemble nord régional qui présente une évolution de population globalement positive, une population plus jeune, mais des dynamiques d'emplois variables. L'ensemble de cette zone est celle qui est la plus soumise aux influences franciliennes. Les zones d'emploi de Chartres et Dreux, avec des flux domicile-travail particulièrement importants entre elles, sont en croissance d'emplois présentiels. Plus en difficultés, les secteurs de Nogent, Châteaudun, Montargis et Pithiviers peuvent néanmoins faire valoir un savoir-faire industriel important et tirer davantage bénéfice de la proximité des pôles francilien, orléanais et chartrain. Cette influence est aussi manifeste sur l'est de l'ensemble ligérien et se traduit en particulier dans les dynamiques d'emplois et les flux domicile-travail, l'orléanais et le giennois étant des zones de confluence forte entre les deux ensembles nord et ligérien.
- L'ensemble ligérien qui présente globalement des dynamiques démographiques et d'emplois favorables (les deux métropoles d'Orléans et Tours regroupent 44 % des emplois salariés de la région) et des flux très importants le long de l'axe de la Loire. Cet axe tire en grande partie son dynamisme de la proximité de Paris et des bonnes liaisons avec la capitale (autoroute, TGV...), de l'attrait touristique majeur du Val de Loire classé au patrimoine mondial UNESCO.
- L'ensemble Berry au sud de la région, de moindre densité, qui connaît une dynamique démographique plus faible et un vieillissement accentué.

Le SRADDET souligne que nombre de pôles d'équilibre et de centralité⁷ « (...) sont affaiblis, tant démographiquement qu'économiquement... » et que cela peut « à terme [impacter] l'ensemble du développement des territoires qui les environnent (...) ».

⁷ Les pôles d'équilibre et de centralité remplissent des fonctions urbaines dans un bassin de vie plus rural ; il s'agit de villes centres de plus de 5 000 habitants disposant de services de gamme supérieure (définition INSEE) ou distantes d'environ 30 km d'un pôle de services supérieurs.

Pour un aménagement concerté et équilibré des franges franciliennes, quelles nouvelles coopérations interrégionales ?

Pour répondre à ces enjeux, le SRADDET souhaite conforter les relations et le dialogue avec les régions et territoires qui entourent le Centre-Val de Loire, dont l'Île-de-France. La Région Centre-Val de Loire envisage ainsi que ces coopérations puissent se concrétiser par des grands projets régionaux ou par une coordination renforcée permettant d'assurer au mieux les continuités des infrastructures, des services, des milieux naturels.

Pour le nord régional, le SRADDET Centre-Val de Loire affirme donc la nécessité d'instaurer un dialogue constructif et réciproque, afin de poursuivre la dynamique et le renouveau économique des bassins industriels, et tirer parti des opportunités du Grand Paris tout en veillant à la durabilité de ce développement et en maîtrisant les effets de l'influence francilienne (limiter la consommation de foncier...).

Sur la question des transports, la Région Centre-Val de Loire prévoit de faire porter la coopération tant sur les dessertes, les services que sur les projets d'infrastructures.

Il s'agit d'anticiper et valoriser les besoins en relocalisation/développement d'activités du projet du Grand Paris et des Jeux Olympiques 2024 et en faire des opportunités de développement économique (activités du BTP, gestion des déchets, filière méthanisation, logistique, offre tertiaire autour des gares, accueil des athlètes et fédérations autour des grands équipements comme le Parc Équestre de Lamotte-Beuvron, le Centre National de Tir de Châteauroux, la piscine de Chartres...).

Il est aussi souligné que si le Montargois et le Pithiverais sont aujourd'hui beaucoup tournés vers l'Île-de-France, ils gagneront à renforcer les liens avec Orléans.

Compte-tenu des continuités écologiques communes aux deux régions, dont certaines d'importance nationale (s'agissant notamment des pelouses et lisières sèches sur sols calcaires ainsi que des axes de migration de l'avifaune), la préservation de ces milieux importants sur le plan écologique et de leurs fonctionnalités constitue également un objet de coopération important avec la région Île-de-France.

Le SDRIF

Le SDRIF Île-de-France 2030⁸, outil fédérateur pour l'aménagement et le développement de la région, souhaite valoriser un modèle territorial pour répondre aux grands défis actuels. Son ambition stratégique et ses dimensions programmatiques et règlementaires sont déclinées pour :

- Une métropole plus connectée et plus durable ;
- Une région diverse et attractive ;
- Une région plus vivante et plus verte.

Il s'agit à la fois d'un document d'aménagement du territoire et d'un document d'urbanisme prescriptif, puisque les documents d'urbanisme locaux doivent être compatibles avec ses dispositions. Les objectifs du SDRIF visent à améliorer la vie des franciliens (crise du logement), améliorer l'emploi, améliorer l'accès aux services et équipements, préserver et développer les espaces verts et de loisirs, réduire les gaz à effet de serre et la vulnérabilité aux risques. Il s'agit également de consolider le fonctionnement métropolitain : renforcer le dynamisme économique et logistique, rééquilibrer l'Île-de-France et gérer durablement les ressources.

⁸ SDRIF : Schéma directeur de la Région Île-de-France, adopté le 18 octobre 2013 et approuvé par un décret en Conseil d'État le 27 décembre 2013.

Pour un aménagement concerté et équilibré des franges franciliennes, quelles nouvelles coopérations interrégionales ?

Le SDRIF affirme comme l'un des enjeux du projet spatial régional la nécessité de « promouvoir une cohérence interrégionale » à l'échelle du Bassin parisien. Dans ce cadre, le SDRIF définit plusieurs orientations :

- Polariser les territoires interrégionaux et mieux structurer les bassins de vie comme « rempart nécessaire à l'étalement urbain et aux longs déplacements domicile-travail pour offrir une ville de la proximité de part et d'autre des limites administratives (...) et garantir une cohésion territoriale, solidaire à plus grande échelle » ;
- Offrir une meilleure connexion au réseau ferré francilien par un maillage amélioré (TER, pôles de correspondance...) et une meilleure complémentarité des offres de transport interrégional (tarification, cadence...), formation de pôles d'échanges en lien avec le développement des rocades franciliennes (Grand Paris express, interconnexions TGV) ;
- Garantir l'accessibilité aux hubs franciliens (aéroports, TGV) compte tenu du rôle des aéroports franciliens pour le fret (97 %) et le trafic passagers (96 %) à l'échelle du Bassin parisien ;
- Penser une organisation logistique globale, compte tenu du positionnement du Bassin parisien dans l'Europe du nord-ouest (Axe Seine, canal Seine-Nord...) ;
- Préserver une biodiversité d'enjeu national.

Ces orientations sont plus particulièrement intégrées dans les objectifs qui visent à « consolider le fonctionnement métropolitain de l'Île-de-France ».

La dimension interrégionale est présente à travers la structuration des polarités de recherche et d'innovation, l'affirmation du rôle des villes d'interface avec le Bassin parisien -villes des franges- ainsi qu'à travers l'optimisation du fonctionnement logistique métropolitain. La gestion durable des ressources et des approvisionnements en matériaux de l'Île-de-France et plus généralement de l'écosystème francilien intègre aussi cette dimension.

Dans son avis « *La mise en œuvre du SDRIF : enjeux, état des lieux et perspective* », adopté le 14 février 2019, le Ceser Île-de-France porte des pistes pour renforcer sa mise en œuvre :

- Utiliser le SDRIF comme un cadre commun de référence et d'articulation des politiques publiques ;
- Territorialiser les politiques régionales sur la base de ses principes et objectifs (Géographie stratégique et polycentrisme hiérarchisé) ;
- Faire de la Conférence territoriale de l'action publique (CTAP) l'instance clé pour le développement concerté de l'Île-de-France ;
- Accompagner les petites et moyennes communes en ingénierie.

Les franges franciliennes : hétérogénéités et faiblesses persistantes

Dans les années 1970 et 1980, les franges ont connu une croissance démographique variable selon leur situation géographique. Les situations de croissance démographique ont été rendues possibles par le développement de transports en commun et de routes mais aussi par le faible coût du foncier.

Pour un aménagement concerté et équilibré des franges franciliennes, quelles nouvelles coopérations interrégionales ?

Cette période a conduit à une autonomisation de certaines franges périurbaines, reposant sur l'accueil d'activités relevant de l'économie présente, de production et de logistique⁹. Des pôles d'emplois se sont développés, conduisant à une consolidation de certains territoires, bien que ce développement n'ait pas été homogène selon les franges concernées.

Depuis les années 1990, un ralentissement de la croissance démographique a pu être observé dans les zones rurales et périurbaines des franges en Île-de-France et dans les départements voisins. Ce phénomène peut être expliqué par le souci croissant d'équilibrer développement et préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers.

Malgré leur hétérogénéité, les territoires de franges connaissent néanmoins des faiblesses communes et persistantes, dont la mauvaise accessibilité en transports en commun aux grands pôles d'emploi et l'insuffisance de l'offre en équipements et services. Ce constat renforce la nécessité d'une gestion interrégionale et harmonisée de ces problématiques.

Par ailleurs, le choc subi lors de la crise du COVID-19 est venu percuter les orientations prises dans le cadre des différentes politiques nationales ou régionales, notamment dans le SRADDET ; certaines étant devenues encore plus urgentes quand d'autres sont peut-être à réajuster ou à revoir. Il est de ce fait nécessaire d'analyser comment les Régions Centre-Val de Loire et Île-de-France ont appréhendé ce choc et apporté des solutions pour permettre aux territoires les plus fragiles de le surmonter, particulièrement les territoires de franges. Avec cette crise, la question de la résilience au sein de ces territoires est plus que jamais au cœur des réflexions.

⁹ Institut Paris Région, *Territoires du Bassin parisien : imaginer de nouvelles réciprocités*, Note rapide n°787, octobre 2018

INTRODUCTION

La notion de résilience des territoires

Les crises environnementales, sociales et économiques constituent des bouleversements qui touchent directement mais différemment la population et les territoires dans lesquels nous vivons. Dans ce contexte anxiogène fait d'incertitudes, renforcé par la crise du COVID-19, la question qui se pose est celle de la construction collective d'un autre avenir.

État, métropoles mondiales, collectivités locales, mais aussi collectifs de citoyens, de chercheurs et d'experts, défendent l'idée d'une politique de la résilience ou de la transition socio-écologique pour y parvenir. « *La résilience désigne donc la capacité d'un système à atténuer les chocs passés ou futurs alors que la transition décrit un changement profond, une transformation du système dominant* »¹⁰.

Magali TALANDIER, Docteur en Urbanisme et Aménagement du territoire et Professeure en aménagement de l'espace et urbanisme à l'université de Grenoble, étudie la résilience à travers les modèles agraires (qui dominent jusqu'à la fin du XIXème siècle), le modèle industriel, le modèle métropolitain et l'émergence d'un modèle collaboratif, qui ont marqué et marquent notre organisation territoriale et son développement (industrie, essor des échanges et des flux, urbanisation, inégalités, modes de vie...).

Le modèle industriel est caractérisé par un habitat urbain et une concentration des populations dans les villes, y compris petites et moyennes au détriment des espaces ruraux qui perdent de la population. Ces territoires se sont développés en fonction des implantations industrielles. Avec les périodes de désindustrialisation, la transformation du modèle industriel s'accompagne d'un développement rapide des activités de service et d'un renforcement des pôles urbains.

Des villes et des territoires des franges franciliennes et celles des départements limitrophes sont concernés par ce phénomène. De la même manière, ces territoires sont liés au modèle métropolitain et à un autre mode de développement où l'économie n'est plus centrée sur la fabrication mais sur l'information et la communication. L'organisation territoriale est marquée par l'essor des échanges et les flux au niveau international.

« *A l'échelle infranationale voire locale, les mobilités individuelles déconnectent les lieux de production et de création de richesses, des lieux de consommation et de redistribution de ces richesses. Cela a pour conséquence une ségrégation socio-spatiale et des inégalités territoriales qui se complexifient et dépendent des échelles d'analyse.* » Celles-ci ne se résument pas à l'idée des « gagnants de la métropolisation » qui seraient en cœur d'agglomération contre les perdants qui seraient à la périphérie comme les territoires de franges.

Depuis les années 1990, le rapport des individus à l'espace s'est profondément transformé. Pour faire face à ces changements puissants les territoires ont la capacité d'agir en résistant, s'adaptant, mais aussi en favorisant le renouvellement des modèles et des pratiques.

Faire le pari de la résilience, c'est faire celui des changements nécessaires pour prévenir les menaces qui pèsent sur le plan climatique et écologique, social et économique. Il existe de nouvelles formes

¹⁰ Magali TALANDIER, Conférence de l'Atelier Résilience et alliance des territoires - 3ème Journées Nationales de France-Urbaine en Mars 2019

Pour un aménagement concerté et équilibré des franges franciliennes, quelles nouvelles coopérations interrégionales ?

émergentes d'organisation de l'espace et des activités sur un modèle collaboratif pour la reconnexion entre consommation et production. Des lieux où les fonctions se nourrissent les unes aux autres : produire, s'alimenter, se divertir, socialiser, habiter, décider... où les espaces périphériques peuvent avoir un rôle majeur à jouer en complémentarité des métropoles. Ces lieux peuvent être des territoires de projets : réinvestissement industriel, développement de nouvelles activités économiques et de l'emploi, transition écologique, meilleures conditions de vie.

L'intérêt des études pour la résilience des territoires se trouve dans la définition de celle-ci : « *La résilience nous constraint à penser le rapport aux autres territoires, les complémentarités et plus encore les réciprocités. On imagine mal un territoire quel qu'il soit, mener à bien un projet de résilience de façon isolée et déconnectée des autres espaces proches ou lointains avec qui il entretient, de fait, des liens étroits* »¹¹.

Le concept de résilience, concept polysémique et qui s'applique à plusieurs disciplines (Sciences humaines, Economie...) renvoie généralement à la transformation du modèle, d'un besoin de changement des modes d'organisation spatiale pour répondre aux mutations et relever, notamment aujourd'hui, les défis écologiques et les bouleversements numériques.

La résilience n'est en rien un retour vers le passé ou une situation antérieure, mais un bond en avant vers une autre dynamique de développement.

Clara VILLAR et Michel DAVID¹² ont travaillé sur le concept et proposent une définition d'un territoire résilient entendu comme un territoire en mouvement, capable de :

- Anticiper les perturbations, brutales ou lentes, grâce à la veille et à la prospective ;
- En minimiser les effets ;
- Se relever et rebondir grâce à l'apprentissage, l'adaptation et l'innovation ;
- Évoluer vers un nouvel état en équilibre dynamique préservant ses fonctionnalités (au sens social et relationnel).

Cet état doit être décidé et construit démocratiquement.

L'approche s'appuie sur une analyse de la vulnérabilité territoriale qui porte les signes avant-coureurs d'une crise à venir. La réduction de cette vulnérabilité témoignerait d'une capacité de résilience accrue. Quatre grands types de vulnérabilité sont identifiés :

- Démographique ;
- Environnementale avec quatre enjeux : le changement climatique, la perte accélérée de biodiversité, la raréfaction des ressources et la multiplication des risques sanitaires et environnementaux ;
- Sociale : pauvreté, chômage, absence de mixité sociale ;
- Économique : territoires dépendants et sensibles à l'évolution des dépenses publiques.

La spécialisation territoriale des activités en cas de crise ou de concurrence accrue augmente la vulnérabilité économique.

¹¹ Magali TALANDIER, Conférence de l'Atelier Résilience et alliance des territoires - 3ème Journées Nationales de France-Urbaine en Mars 2019

¹² *La résilience, un outil pour les territoires ?,* séminaire de mai 2014

Pour un aménagement concerté et équilibré des franges franciliennes, quelles nouvelles coopérations interrégionales ?

Cette démarche souligne l'importance de prendre en compte tous les aspects qui font un territoire (politiques, sociaux, économiques, environnementaux, historiques, culturels, patrimoniaux) et d'articuler les échelles spatiales et temporelles, le niveau local et le niveau global. Elle articule les réponses aux problèmes du quotidien avec des stratégies de résilience dans le temps long. Elle s'appuie sur l'association des citoyens et leur participation à définir un projet partagé de société.

Les indicateurs de vulnérabilité et de résilience peuvent être mobilisés à différents moments dans une logique préventive. Ils doivent permettre d'identifier les risques environnementaux, économiques et sociaux auxquels un territoire est exposé. Une évaluation est nécessaire pour apprécier la réussite ou l'échec des actions mises en œuvre en faveur de la résilience.

C. VILLAR et M. DAVID, développant l'intérêt de la résilience pour les territoires, indiquent qu'elle doit continuer à alimenter les réflexions et faire évoluer les politiques publiques et les pratiques.

M. TALANDIER précise dans son étude que : « *Les collectivités territoriales peuvent jouer un rôle, non plus seulement de facilitateur, mais de régulateur dans la gestion des ressources, des communs interterritoriaux* ».

Les SCoT, mais aussi les pactes et autres contrats interterritoriaux, sont autant de structures intéressantes et de formes d'arrangement pour ouvrir ces nouveaux chantiers ou accélérer ceux en cours (projets énergétiques, alimentaires, d'écologie industrielle, structuration de filières de matériaux biosourcés...).

Il s'agit de penser la résilience comme un cadre de définition et de priorisation de l'action publique, et de mieux appréhender le développement territorial à toutes ces échelles.

Des outils de coopérations régionales pour améliorer la résilience des territoires

Face à ces enjeux et sans exhaustivité, différents outils sont mobilisables pour renforcer les coopérations interrégionales afin d'améliorer les capacités de résilience des territoires. Ces outils permettent de développer des projets communs hors des limites régionales, comme les corridors de développement et les contrats de réciprocité¹³, et favoriser la mise en réseau.

Les Parcs naturels régionaux (PNR) qui sont des gouvernances territoriales originales fondées sur des chartes partagées, constituent ainsi un outil pour appréhender les problématiques patrimoniales et environnementales. Cela réinterroge l'aménagement des territoires à l'heure des outils numériques et de l'évolution des modes de travail.

Dans les documents d'aménagement, les SRADDET ont vocation à intégrer un volet interrégional, à la différence du SDRIF pouvant l'intégrer dans son projet spatial. Certains SCoT sont par ailleurs élaborés en cohérence de part et d'autre des limites régionales.

¹³ *Dans le cadre du troisième volet du comité interministériel aux ruralités (CIR) du 13 mars 2015, il a été décidé d'expérimenter des « contrats de réciprocité ville-campagne ». Ceux-ci ont pour but de favoriser les partenariats d'égal à égal et de dépasser les logiques d'opposition entre territoires. Ces contrats encouragent les coopérations entre les espaces urbains, ruraux et périurbains, et touchent des domaines comme les circuits courts, la télémédecine, l'enseignement à distance, le traitement et la valorisation des déchets...*

Les franges comme opportunité de résilience pour répondre aux besoins des populations

Les Ateliers internationaux de Maîtrise d'œuvre urbaine de Cergy-Pontoise au service du projet territorial, au croisement de la planification et de l'architecture, affirment que ces territoires de franges peuvent aujourd'hui représenter un territoire ressource, un idéal de vie plus proche de la nature, mais connecté avec la métropole et ses atouts¹⁴.

Des équipes pluridisciplinaires proposent des stratégies et des idées innovantes d'aménagement de ces territoires au service de projets pour de nouveaux modes de vie, des nouveaux rapports entre la campagne et la ville.

Ces Ateliers réfléchissent à des alternatives à la vie au cœur de l'agglomération, à valoriser les campagnes urbaines avec la métropole, à concevoir l'urbanisme pour accompagner de nouvelles demandes d'usage et de cadre de vie (habitat, transport, continuités écologiques, zones d'activité, projet de filière de production...). Il s'agit d'envisager autrement les franges que des territoires de relégation, mais comme une opportunité de résilience pour répondre à des besoins de la population.

La définition des franges et le choix des territoires dans le cadre de cette étude

Les franges franciliennes ont été définies dans le cadre du Contrat de Plan interrégional 1994-98 comme « *un anneau d'une largeur moyenne de 50 kilomètres qui s'étend sur l'Île-de-France et les cinq régions qui l'entourent, la Picardie, la Champagne-Ardenne, la Bourgogne, le Centre et la Haute-Normandie. Elles se composent de territoires très divers par leur géographie physique et humaine et très morcelés sur le plan administratif, mais structurés par un réseau de villes petites et moyennes* ». Cette définition des franges franciliennes, ancienne (voire datée) s'il en est, doit être relativisée eu égard à l'évolution de ces territoires et à l'extension de l'aire urbaine parisienne¹⁵.

Si l'on s'en réfère à sa définition littérale, le terme de « franges » désigne « *une limite imprécise entre deux états, deux notions* » (Le Robert). De fait, elles recouvrent un territoire interrégional dans lequel on distingue les franges intérieures (situées à l'intérieur de la région Île-de-France, en Seine-et-Marne et en Essonne) et les franges extérieures qui regroupent plusieurs zones d'emploi en région Centre-Val de Loire limitrophes à l'Île-de-France. Ces zones d'emploi sont desservies par un maillage de villes petites et moyennes, où la métropolisation est globalement faible au regard de l'ensemble francilien. Dessinant les contours flous de l'agglomération parisienne, les villes de Chartres, Pithiviers, Montargis, Fontainebleau, Montereau, Étampes ou Nemours en forment l'armature urbaine.

Dans un contexte de renforcement de la métropolisation et de l'émergence de revendications citoyennes fortes au sein des territoires les plus éloignés de ces métropoles, il semble important de mieux appréhender le développement futur des territoires situés aux franges, territoires ayant des dynamiques de développement et des problématiques propres.

¹⁴ « Les franges heureuses », 37ème atelier international de maîtrise d'œuvre urbaine de Cergy-Pontoise, septembre 2019

¹⁵ La notion d'unité urbaine ne permet pas toujours d'intégrer certaines zones qui sont économiquement sous l'influence d'une ville, mais qui n'ont pas une continuité de bâti avec elle. C'est pourquoi l'Insee utilise la notion d'« aire urbaine », l'ensemble de communes d'un seul tenant et sans enclave constitué d'un pôle urbain (unité urbaine offrant au moins 1 500 emplois) et de communes dites monopolarisées, c'est-à-dire dont plus de 40 % de la population travaille dans ce pôle urbain ou dans une autre commune déjà monopolisée par ce pôle urbain. L'aire urbaine de Paris fait partie des 241 grandes aires urbaines organisées autour de grands pôles urbains (unités urbaines offrant au moins 10 000 emplois), selon le nouveau zonage en aires urbaines de 2010.

Pour un aménagement concerté et équilibré des franges franciliennes, quelles nouvelles coopérations interrégionales ?

Les Ceser Île-de-France et Centre-Val de Loire ont souhaité mener un travail spécifique sur la question des franges franciliennes en se focalisant sur deux territoires infra et transfrontaliers, chacun ayant ses spécificités. Le premier territoire retenu s'étend de Rambouillet à Maintenon en passant par Epernon et Hanches, et recouvre :

- La Communauté de communes des Portes Euréliennes d'Île-de-France en Eure-et-Loir ;
- Et la Communauté d'agglomération Rambouillet Territoires dans les Yvelines.

Ce territoire mixte, à l'origine surtout composé de villages est marqué par des échanges réciproques entre les deux régions (surtout le long de la N10), et une forte influence francilienne au niveau des dynamiques de développement, avec un nombre important de navetteurs.

Le second territoire retenu recouvre la zone s'étendant du Montargois au Sud de la Seine-et-Marne.

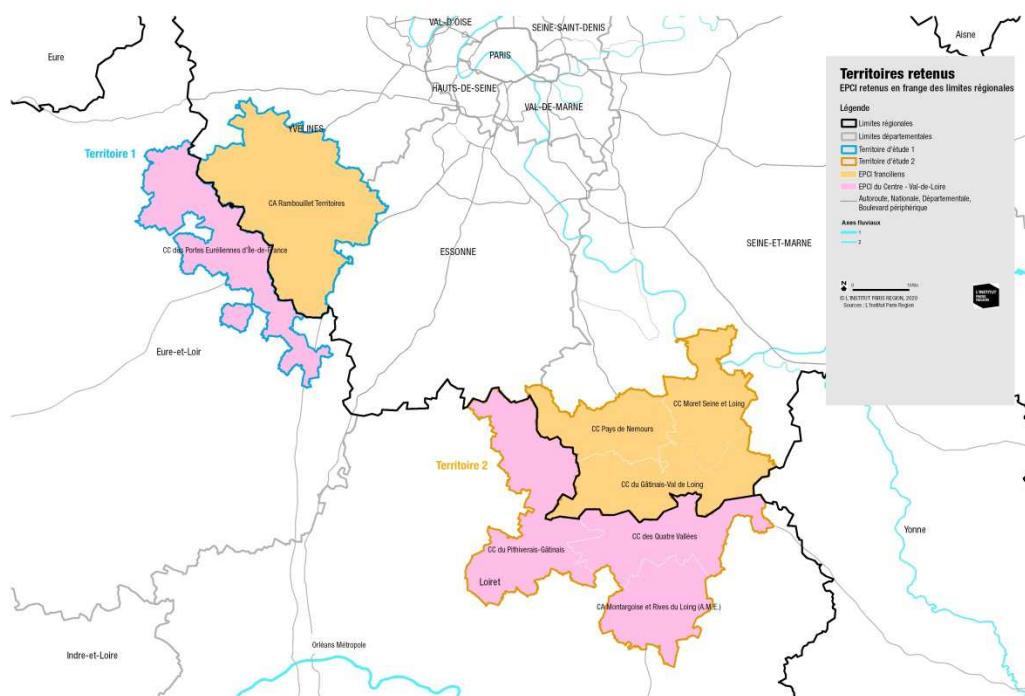
Pour le Loiret, il s'agit de :

- La Communauté de communes des Quatre Vallées ;
- La Communauté d'agglomération Montargoise et Rives de Loing ;
- Et la Communauté de communes du Pithiverais Gâtinais.

Pour la Seine-et-Marne, sont concernées :

- La Communauté de communes du Gâtinais-Val de Loing ;
- La Communauté de communes Pays de Nemours ;
- Et la Communauté de communes Moret Seine et Loing.

Ce territoire apparaît comme un espace plus enclavé (liaisons plus difficiles tant avec l'Île-de-France qu'avec l'Orléanais) et avec des populations à revenus plus modestes.



Source carte : Institut Paris Région

La problématique de la résilience dans les territoires de franges

Les franges ont été impactées par les crises et marquées par les changements profonds de l'organisation territoriale. Partant du constat qu'elles ont été reléguées au second plan au profit des très grandes villes dans le processus de mondialisation et de métropolisation, elles connaissent des situations diverses et hétérogènes.

Ainsi, la population travaillant en Île-de-France s'installe de plus en plus loin, parfois au-delà de la région, notamment pour faire face aux hausses du coût du logement dans la capitale et les communes de proche banlieue. Pour autant, la croissance parisienne, en emplois ou en population, se diffuse sur un périmètre relativement limité, certains territoires proches de Paris étant en situation de déprise économique.

Les dynamiques à l'œuvre au niveau des franges ne sont cependant pas toutes identiques selon les zones géographiques. Ainsi, l'agglomération parisienne entretient les relations les plus intenses avec l'Ouest et l'Eure-et-Loir. Hors de ces deux zones, les relations se développent et engendrent des besoins d'infrastructures ou de services pour les nouvelles populations s'installant dans ces territoires.

De ce fait, la notion de résilience prend une dimension spécifique dans ces territoires largement marqués par des difficultés.

Ce rapport vise à dresser des recommandations pour permettre à ces territoires, souvent isolés voire relégués, de puiser dans leurs propres forces et opportunités afin de définir un avenir soutenable et résilient et de s'adapter aux différents changements les impactant.

Après une première partie s'appuyant sur la méthode SWOT¹⁶ qui vise à dresser le portrait des territoires retenus, ce rapport corédigé par les Ceser Île-de-France et Centre-Val de Loire analyse les enjeux et les bénéfices du développement de coopérations interrégionales pour l'amélioration de leurs capacités de résilience. Ces réflexions donnent lieu à des recommandations, explicitées en troisième partie.

¹⁶ Le terme SWOT est un acronyme issu de l'anglais : Strengths (forces), Weaknesses (faiblesses), Opportunities (opportunités), Threats (menaces). L'analyse (ou la matrice) SWOT est définie par les services de la Commission européenne comme : « *un outil d'analyse stratégique. Il combine l'étude des forces et des faiblesses d'une organisation, d'un territoire, d'un secteur, etc. avec celle des opportunités et des menaces de son environnement, afin d'aider à la définition d'une stratégie de développement.* » L'analyse SWOT fait partie des outils qui contribuent à l'étude de la pertinence et de la cohérence d'une action future.

I- PORTRAITS DE TERRITOIRE

L'enjeu d'un aménagement concerté et équilibré des franges franciliennes nécessite en préalable d'avoir une vision de la réalité de ces territoires et du contexte dans lequel il faut apprécier leur développement au sein de l'Île-de-France et leur interaction avec les territoires des régions limitrophes.

L'intérêt pour une analyse du Bassin parisien et des territoires qui le composent est partagé par différentes institutions. Il est un enjeu pour une coordination des politiques publiques plus solidaires et complémentaires entre les territoires au service des franciliens et plus particulièrement des habitants de ces franges.

De ce point de vue, nous retiendrons l'avant-propos du document de synthèse réalisé par l'INSEE en février 2020 intitulé « *L'agglomération parisienne dans le Bassin parisien : une influence forte au Nord et à l'Ouest et plus modérée à l'Est* ».

« *Des interactions économiques et démographiques plus ou moins intenses s'observent entre Paris et les territoires alentours, lesquels s'étendent sur une couronne de vingt départements* ».

Ce Bassin parisien occupe toujours une place majeure à l'échelle nationale malgré une dynamique en perte de vitesse et un déficit d'attractivité migratoire. Au cœur de cet espace, l'agglomération parisienne échappe à ce constat, concentrant toujours plus d'emplois et d'activités économiques à haute valeur ajoutée.

1. Éléments de cadrage : des territoires inscrits dans un écosystème particulier

a) Les franges, des territoires fragilisés

L'Institut Paris Région (IPR) a rendu un rapport en mai 2019 intitulé « *Gentrification et Paupérisation au cœur de l'Île-de-France (Évolution 2001 – 2015)* » dont les conclusions permettent de situer ces territoires de franges dans le contexte francilien et en donnent des éléments de photographie.

La gentrification et la paupérisation s'accentueraient en Île-de-France, qui est la région française la plus inégalitaire car elle concentre le plus de richesses mais affiche un taux de pauvreté plus important que la moyenne nationale (15,7 %, soit 1 point de plus par rapport à la moyenne française). Ce taux s'est accru de 3,5 % entre 2008 et 2015.

Le niveau de vie des ménages les plus aisés est de 23 % supérieur au reste du territoire français. Celui des ménages les plus pauvres est de 4 % inférieur à celui des ménages les plus pauvres du reste de la France.

Les inégalités se sont fortement accrues après la crise de 2008. Entre 2012 et 2015, on perçoit une stabilisation des inégalités et même une légère baisse de celles-ci. Les réformes fiscales mises en œuvre sur cette période peuvent expliquer cette tendance.

En résumé, les grandes caractéristiques du Bassin parisien sont les suivantes :

- Une croissance soutenue mais pauvre en emplois et un chômage plus élevé en 2015 ;
- Plus de cadres et de ménages aisés mais aussi plus de précarité dans la région capitale ;
- Une surreprésentation forte de ménages aisés ;
- Un taux de pauvreté orienté à la hausse avec une accentuation des inégalités ;

Pour un aménagement concerté et équilibré des franges franciliennes, quelles nouvelles coopérations interrégionales ?

- Une forte hausse de la propriété ;
- Une période marquée par une forte baisse de la mobilité résidentielle et des flux migratoires.

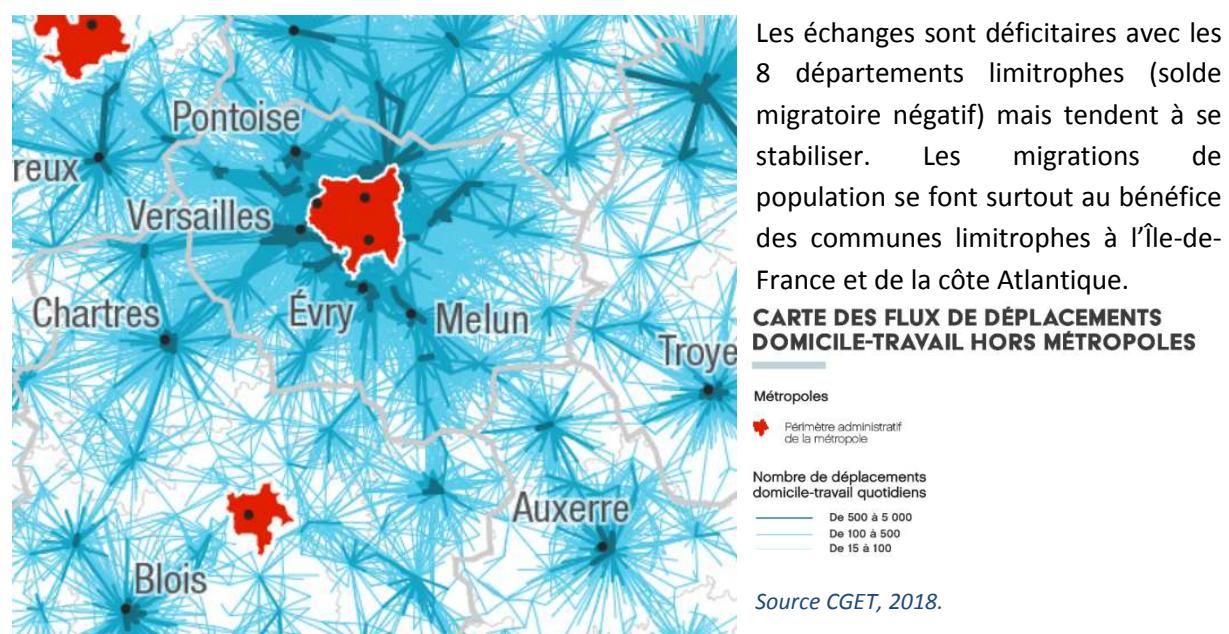
Dans ce cadre, il s'agit d'observer quelles sont les spécificités des franges franciliennes.

Les territoires périurbains sont moins représentés en catégories les plus aisées ainsi qu'en catégories les plus modestes. La grande couronne « se moyennise » et les cadres sont moins nombreux à s'y installer que dans le reste de l'Île-de-France. Mais les centralités secondaires, c'est-à-dire les villes de franges, sont aussi touchées par une plus grande pauvreté.

La part des cadres et anciens cadres s'est accrue dans les Yvelines, à Paris et en petite couronne. Parmi les emménagements récents, on constate une baisse de l'arrivée des cadres en grande couronne et donc une recentralisation de leur implantation. Un recul des ménages aisés est aussi constaté en Essonne et dans le Val d'Oise. En parallèle, on observe un recul de la présence des ménages moyens dans le cœur de l'agglomération. Enfin, on assiste au vieillissement croissant de la population habitant en grande couronne, qui est le résultat de la périurbanisation des années 1980.

L'étude de l'IPR¹⁷ donne des éclairages sur les franges externes de l'Île-de-France, celles situées de l'autre côté de « la frontière administrative de l'Île-de-France » que nous appellerons « troisième couronne ». Les niveaux de vie médians des franges externes sont proches entre eux et subissent globalement la même évolution que les niveaux de vie en Île-de-France (hausse entre 2 et 5 %).

b) Des territoires marqués par des flux de population spécifiques



Il est constaté une hausse des actifs-résidents de la troisième couronne travaillant en Île-de-France. Depuis l'année 2000, le nombre des navetteurs de la troisième couronne augmente (conséquence des lignes TGV).

Les liens sont très forts avec l'Oise et l'Eure-et-Loir. Ainsi 41 % des navetteurs habitent l'Oise, bénéficiant de nombreuses liaisons ferroviaires avec l'Île-de-France. Dans ce même département, un quart des actifs sont des navetteurs, et ils peuvent atteindre jusqu'à 60 % selon les cantons. Ces

¹⁷ IPR, *Gentrification et Paupérisation au cœur de l'Île-de-France (Évolution 2001 – 2015)*, mai 2019

Pour un aménagement concerté et équilibré des franges franciliennes, quelles nouvelles coopérations interrégionales ?

navetteurs sont surtout des cadres et des professions intermédiaires mais la part des cadres s'est accrue de 5 points depuis 10 ans.

Les navetteurs des franges externes travaillent principalement en grande couronne. Ceux qui viennent de plus loin se rendent le plus souvent à Paris par le TGV. Roissy concentre 13 000 emplois occupés par la troisième couronne.

Note méthodologique

Pour réaliser ces portraits de territoire, le choix a été fait de recourir à l'analyse (ou la matrice) SWOT. Celle-ci est définie par les services de la Commission européenne comme : « un outil d'analyse stratégique. Il combine l'étude des forces et des faiblesses d'une organisation, d'un territoire, d'un secteur, etc. avec celle des opportunités et des menaces de son environnement, afin d'aider à la définition d'une stratégie de développement. »

L'analyse SWOT fait partie des outils qui contribuent à l'étude de la pertinence et de la cohérence d'une action future.

La méthode repose sur un double diagnostic :

- Un diagnostic externe, qui identifie les opportunités et les menaces présentes dans l'environnement (régional, national, international et global) du territoire ;*
- Un diagnostic interne, qui identifie les forces et les faiblesses du territoire.*

La confrontation entre les deux résultats établis grâce au modèle SWOT (résultats du diagnostic externe et du diagnostic interne), va permettre d'alimenter l'étape suivante de formulation des options stratégiques (plan d'action ou stratégie de développement territoriale).

Par ailleurs, ces travaux se sont appuyés sur les données statistiques fournies par les services de l'INSEE Centre-Val de Loire.

2. Portrait du territoire 1 : Communauté de communes des portes Euréliennes d'Île-de-France et Communauté d'agglomération Rambouillet Territoires

Le territoire de la communauté de communes des Portes Euréliennes (PE) d'Île-de-France a récemment évolué suite à l'application de la loi NOTRe et à la nécessaire restructuration du paysage intercommunal. Ainsi, elle est créée le 1^{er} janvier 2017 par la fusion des communautés de communes des Quatre Vallées, du Val Drouette, des Terrasses et Vallées de Maintenon, du Val de Voise et de la Beauce alnélloise. Le 1^{er} janvier 2018, douze communes (Bougainval, Champseru, Chartainvilliers, Denonville, Houx, Maintenon, Moinville-la-Jeulin, Oinville-sous-Auneau, Roinville-sous-Dourdan, Saint-Léger-des-Aubées, Santeuil et Umpeau) quittent l'intercommunalité pour rejoindre Chartres métropole et quatre autres (Ardelu, Garancières-en-Beauce, Oysonville et Sainville) la quittent également pour rejoindre la communauté de communes Cœur de Beauce. Il en ressort un territoire très étiré sur un axe nord-ouest/sud-est, coincé entre les grandes agglomérations euréliennes (Chartres et Dreux) et la région parisienne. Elle regroupe 39 communes (48 424 habitants au

Pour un aménagement concerté et équilibré des franges franciliennes, quelles nouvelles coopérations interrégionales ?

1^{er} janvier 2016¹⁸) et présente une superficie de 400,6 km². Les villes majeures de ce territoire sont Hanches et Épernon.

De même, au 1^{er} janvier 2017, Rambouillet Territoires (RT) Communauté d'agglomération a fusionné avec la Communauté de communes Contrée d'Ablis-Porte des Yvelines ainsi que la Communauté de communes des Étangs, créant une nouvelle communauté d'agglomération, qui a pris le nom de Rambouillet Territoires. Elle comprend une ville-centre, Rambouillet, quatre villes « trait d'union », avec Saint-Arnoult-en-Yvelines, Les Essarts le Roi, Le Perray en Yvelines, Ablis, ainsi que des communes rurales et forestières, soit en tout 36 communes sur une superficie de 629,50 km² (78 443 habitants au 1^{er} janvier 2016¹⁹). Ainsi, les deux communautés de communes ont un nombre sensiblement égal de communes, mais celle de Rambouillet Territoires est à la fois plus étendue et plus peuplée.

En matière de position géographique, quelques différences peuvent être observées entre ces territoires limitrophes : les Portes Euréliennes sont étirées du nord-ouest au sud-est entre deux pôles (Dreux et Chartres) tandis que Rambouillet Territoires, située au sud-ouest des Yvelines, s'articule autour de la ville de Rambouillet mais est morcelé par de grands axes routiers et ferroviaires.

Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none">- une position d'entre-deux entre l'Île-de-France et la région de Chartres ;- la proximité des grands réseaux nationaux routiers et ferroviaires ;- une certaine réserve foncière ;- des possibilités d'accueil pour les personnes âgées ;- des démarches amorcées des élus en ce qui concerne la protection de l'environnement ;- des possibilités de ressources agricoles et de circuits courts ;- un potentiel de tourisme vert et culturel qui répond aux attentes sociétales actuelles.	<ul style="list-style-type: none">- un ralentissement du processus migratoire qui entraîne un vieillissement ;- des axes de transport routier saturés ;- un parc de logements inadapté à l'évolution des ménages ;- une forte concurrence des pôles commerciaux extérieurs ;- des écarts sociaux de plus en plus importants entre villes et campagnes ;- des centres de décision pour les activités économiques situés à l'extérieur ;- une faible offre de formation ;- une incertitude sur la gouvernance pour Rambouillet Territoires, avec le projet de fusion 78-92.

a) Un territoire de frange aux caractéristiques démographiques relativement homogènes

La Communauté de communes des Portes Euréliennes (PE) d'Île-de-France et la Communauté d'agglomération Rambouillet Territoires (RT) ont une densité de population comparable, respectivement de 120,9 h/km² et 124,6 h/km². La population de la Communauté d'agglomération Rambouillet Territoires compte toutefois 30 000 habitants de plus que sa voisine d'Eure-et-Loir, mais sa densité de population est faible au regard de la densité observée pour le département des Yvelines (626 h/km²). On note par ailleurs une concurrence entre les communes de RT les plus au sud et celles proches des PE en matière d'attractivité sur les jeunes ménages en quête de logement à prix abordables et d'opportunités d'emploi.

¹⁸ Sources Insee, Recensements de la population, Filosofi ; Caf.

¹⁹ Idem

Pour un aménagement concerté et équilibré des franges franciliennes, quelles nouvelles coopérations interrégionales ?

Structure par âge de la population						
Nom du territoire	Part des pers. âgées de moins de 15 ans en 2016	Part des pers. âgées de 15 à 24 ans en 2016	Part des pers. âgées de 25 à 64 ans en 2016	Part des pers. âgées de 65 à 74 ans en 2016	Part des pers. âgées de 75 ans ou plus en 2016	Évol. annuelle moy. de la population 2011-2016
CC des Portes Euréliennes d'Île-de-France	20,1	10,1	53,6	8,8	7,3	0,3
CA Rambouillet Territoires	19,0	11,4	51,9	10,0	7,7	0,2
Département de l'Eure-et-Loir	19,6	10,3	50,8	9,8	9,5	0,2
Département des Yvelines	20,5	12,1	51,6	8,3	7,5	0,3
Région Centre-Val de Loire	17,9	10,9	49,9	10,7	10,7	0,2
Région Île-de-France	19,6	12,7	53,3	7,6	6,8	0,4

Sources Insee, Recensements de la population, Filosofi ; Caf

La structure d'âge de la population de ces deux EPCI est très similaire. Ainsi, leur population est relativement jeune à l'instar de la population francilienne. Néanmoins, la CA Rambouillet Territoires compte une part légèrement supérieure de personnes âgées de 75 ans et plus au regard de la moyenne de l'Île-de-France. A contrario, la CC des Portes Euréliennes d'Île-de-France s'écarte de la moyenne du Centre-Val de Loire et a une population relativement plus jeune (-3,4 points pour les personnes âgées de 75 ans et plus et +2,2 points au niveau des personnes de moins de 15 ans).

Les tendances observées ces dernières années au sein de la CC des Portes Euréliennes d'Île-de-France ont montré un ralentissement de la croissance démographique lié à un solde migratoire négatif. Ce phénomène est également observé côté Rambouillet Territoires (l'augmentation de la population étant en ralentissement, autour de 0,75 % par an), qui fait face à un vieillissement de la population plus accentué que dans les Portes Euréliennes, notamment en zone rurale.

Par ailleurs, il y a peu de différences entre les deux EPCI en matière de composition des ménages, si ce n'est une différence d'un point au niveau des familles monoparentales (moins nombreuses dans la CC des Portes Euréliennes d'Île-de-France). Dans les deux territoires, la tendance est à une diminution de la taille des ménages et à une décohabitation des jeunes adultes, ce qui pose la question d'un ajustement de l'offre de logement.

Les taux de pauvreté des populations des deux EPCI sont très bas (5,5 dans la CA Rambouillet Territoires et 6,8 dans la CC des Portes Euréliennes d'Île-de-France) tant au regard de la moyenne nationale (14,7) que des moyennes départementales (Eure-et-Loir : 12,2 et Yvelines : 9,7). Au sein de ces territoires, des déséquilibres croissants peuvent être observés dans la répartition des CSP, avec des zones plus pauvres en particulier dans les centres urbains et pôles d'emploi en déclin. La situation risque d'ailleurs de s'accentuer dans le contexte de crise sanitaire.

Pour un aménagement concerté et équilibré des franges franciliennes, quelles nouvelles coopérations interrégionales ?

b) Une offre de logement devant s'ajuster à l'évolution des ménages et au vieillissement de la population

En matière de logement, ces territoires ne se distinguent pas particulièrement si ce n'est par le nombre légèrement plus élevé de résidences secondaires dans la CA Rambouillet Territoires qu'en moyenne en Île-de-France, mais moins qu'en moyenne en Centre-Val de Loire. Quant aux logements vacants, le pourcentage est faible dans les deux cas, en particulier pour les parcs collectifs et les logements sociaux de taille T1 et T2.

Toutefois, la CC des Portes Euréliennes d'Île-de-France a un parc de résidences principales très stéréotypé (grandes surfaces d'environ 95m²), limitant le renouvellement de la population. Le parc est relativement ancien, sauf dans quelques communes rurales où se développent des lotissements pavillonnaires qui artificialisent les zones agricoles et augmentent les déplacements en véhicules personnels.

Pour ce qui est du logement social, les deux EPCI ont des taux très proches (9,9 % pour la CC des Portes Euréliennes d'Île-de-France et 9,7 % pour la CA de Rambouillet Territoires). Ces données sont plus faibles que les moyennes régionales respectives du Centre-Val de Loire et de l'Île-de-France. Côté CA Rambouillet territoires, il faut souligner que le locatif aidé est concentré sur Rambouillet (47 % des ménages éligibles PLUS). Ce territoire souligne dans son SCoT une production trop importante de logements individuels au détriment du collectif malgré un besoin d'environ 500 logements nouveaux par an.

c) Une offre de services inégalement répartie dans les territoires

Aussi bien dans la CC des Portes Euréliennes que dans la CA Rambouillet Territoires, les commerces des centres connaissent une concurrence croissante, à la fois des centres commerciaux périphériques mais surtout des centres situés en dehors de ces territoires. En effet, la CC des Portes Euréliennes subit une importante évasion commerciale vers les agglomérations de Chartres, Dreux et Rambouillet, zones bénéficiant d'une plus large gamme de services. Côté Rambouillet territoires, il existe un risque identifié au niveau du SCoT de développement de friches sur les zones commerciales en concurrence avec les hyper-zones de Coignières et Plaisir en particulier.

Les commerces alimentaires sont plus importants que la moyenne dans les Portes Euréliennes et dans les zones rurales de Rambouillet Territoires et des circuits alimentaires courts se développent. En matière d'accès au cinéma, une différence notable est observée entre les deux territoires. La communauté de communes des Portes Euréliennes d'Île-de-France est très mal lotie en la matière : seuls 32,2 % de la population de cet EPCI réside à moins de 15 minutes d'un cinéma.

Par ailleurs, concernant la santé, la tendance générale est à la désertification médicale dans les deux EPCI. En effet, le nombre de médecins pour 100 000 habitants est plus faible que la moyenne nationale, surtout pour les généralistes. On observe par ailleurs une concentration des équipements médicaux et un nombre insuffisant de structures pour l'accueil des personnes âgées et handicapées. Ainsi, le département des Yvelines compte en moyenne 86 médecins généralistes libéraux ou mixtes et 98 médecins spécialistes libéraux pour 100 000 habitants (au 1^{er} janvier 2016²⁰) contre respectivement 69 et 54 en Eure-et-Loir. Dans la commune d'Épernon, cette démographie médicale

²⁰ En France métropolitaine, on comptait 104 médecins généralistes libéraux ou mixtes pour 100 000 habitants et 94 médecins spécialistes libéraux pour 100 000 habitants au 1^{er} janvier 2016.

Sources : DREES, ADELI - traitements DREES ; ASIP santé, traitements DREES ; INSEE, estimations de population (STATISS Centre-Val de Loire et Île-de-France, DREES).

Pour un aménagement concerté et équilibré des franges franciliennes, quelles nouvelles coopérations interrégionales ?

tombe à 60,4 médecins généralistes ou mixtes pour 100 000 habitants et 9,3 médecins spécialistes libéraux²¹.

Enfin, ces deux territoires sont tous deux marqués par la faible présence d'établissements d'enseignement supérieur et de recherche. L'offre est un peu plus diversifiée dans la CA Rambouillet Territoires, qui bénéficie de la proximité des établissements de Saclay, de Saint-Quentin-en-Yvelines et de Paris.

L'offre culturelle reste quant à elle assez faible dans les deux territoires, concurrencés par les grands pôles voisins. Elle semble néanmoins légèrement plus riche et diversifiée dans la CA Rambouillet Territoires, bien que concentrée autour de la ville de Rambouillet.

d) Un territoire au potentiel économique fort, malgré des fragilités

La structuration de la population active au lieu de résidence est relativement similaire entre les deux EPCI retenus dans ce territoire. La CA Rambouillet Territoires est située à une zone de confluence en matière d'emploi : de nombreux actifs du territoire travaillent dans les départements voisins du 91 et du 92, du 75, mais aussi en Eure-et-Loir. De même, le territoire de la CC des Portes Euréliennes d'Île-de-France est largement tourné vers la région parisienne, avec de nombreux actifs occupant des emplois dans les Yvelines mais aussi dans les pôles de Chartres et de Dreux.

Le taux de chômage se situe bien en dessous des moyennes régionales à la fois dans la CA Rambouillet Territoires et dans la CC des Portes Euréliennes d'Île-de-France (moins de 9%). Cependant, de nombreuses catégories n'en restent pas moins fragilisées par le déclin industriel.

La population active de la CA Rambouillet Territoires se distingue par la forte présence de cadres, et donc d'actifs au niveau de qualification élevé. Tout comme dans la CC des Portes Euréliennes d'Île-de-France, le pourcentage d'employés et de professions intermédiaires est également important.

Au sein des deux territoires, en matière de secteurs d'activités représentés (actifs occupés de 15 ans ou plus au lieu de travail), on note une prépondérance des actifs employés dans deux secteurs : celui du commerce, des transports et des services divers ainsi que dans les administrations, l'enseignement, la santé et les activités sociales.

En outre, les actifs résidant au sein de la CC des Portes Euréliennes d'Île-de-France sont également fortement représentés dans le secteur de l'industrie (zone industrielle importante vers Epernon), qui semble avoir une place particulière dans ce territoire.

Une des forces de ces territoires réside dans la présence de deux pôles de compétitivité : Cosmetic Valley (pôle de compétitivité et technopole spécialisé dans la production de biens de consommation de la filière des parfums et des cosmétiques) et MOV'EO (pôle de compétitivité en R&D Automobile et Mobilité).

Au niveau de l'agriculture, le secteur est peu présent dans la CC des Portes Euréliennes au regard de la moyenne en Eure-et-Loir (1,4 % contre 3,5 %).

Enfin, en matière d'établissements, il faut souligner que la CA Rambouillet Territoires compte plus du double d'établissements par rapport à la CC des Portes Euréliennes. Néanmoins, on constate une similitude quant à la structure de ces derniers. Ainsi, on compte quasiment les mêmes proportions d'établissements sans employés, d'établissements employant entre 1 et 9 salariés et d'établissements employant plus de 10 salariés. Ces données sont dans la moyenne de ce qui est observé en Île-de-France. La CC des Portes Euréliennes se comporte à cet égard plus comme un

²¹ Source : ARS Centre-Val de Loire

Pour un aménagement concerté et équilibré des franges franciliennes, quelles nouvelles coopérations interrégionales ?

territoire francilien que comme un territoire du Centre-Val de Loire. En effet, la région Centre-Val de Loire est plus fortement marquée par la présence d'établissement employant plus de 10 actifs.

e) Des mobilités fortement marquées par l'usage des véhicules personnels

Des deux côtés de la limite régionale, ces EPCI sont marqués par un recours aux transports en commun pour les trajets domicile/travail moindre en moyenne qu'en Île-de-France. En effet, le recours au véhicule personnel reste important. De plus, on constate un éloignement plus marqué des populations de leur emploi que dans les territoires immédiatement adjacents et que dans les départements ou régions auxquels ils appartiennent (bien que cette caractéristique soit plus marquée en Île-de-France qu'en Centre-Val de Loire). La communauté de communes des Portes Euréliennes et la communauté d'agglomération Rambouillet Territoires ont des caractéristiques communes et des dynamiques très proches en termes de mobilité.

Ces mobilités se répartissent autour d'axes structurants de communication, que sont la RN10, l'A12, l'A10/A11 et les lignes SNCF Paris-Le Mans ainsi que Paris-Étampes et Paris-Dreux. Néanmoins, les axes structurants vers Paris posent des problèmes de tarification.

Il faut souligner à ce sujet que tous les axes de communication sont nord-sud (nord-est/sud-ouest). Les mobilités collectives interurbaines (axes infra-territoriaux) demeurent faibles. Enfin, les mobilités douces semblent peu développées, comme en témoigne l'absence de continuité cyclable par exemple.

Il est également à noter que les liaisons routières vers Paris et l'Île-de-France sont saturées. La capacité de la ligne SNCF entre La Verrière (terminus de la ligne U du Transilien) et Rambouillet (Terminus de la ligne N) semble quant à elle insuffisante.

f) Un environnement à préserver, des amores de coopération

Il existe des caractéristiques communes en matière de biodiversité et de paysages entre les deux EPCI retenus.

Ainsi, le territoire de la CC des Portes Euréliennes d'Île-de-France est marqué par un réseau de vallées qui le structure : ces vallées forment de véritables « autoroutes » de la biodiversité. Les pelouses et lisières sèches présentes sur des sols calcaires sont également des éléments significatifs des continuités écologiques du territoire. De plus, la proximité avec la forêt de Rambouillet a un impact puisqu'on observe un gradient de boisement en direction de celle-ci. Cette présence de plus en plus marquée des boisements participe à l'impression de transition entre paysages.

Du point de vue du patrimoine naturel et bâti, on retrouve des accroches communes entre les deux territoires, notamment quant aux formes urbaines, et aux éléments du patrimoine historique. Néanmoins, leur potentiel touristique, bien qu'important sur le plan du patrimoine naturel et culturel, reste insuffisamment valorisé et est encore sous-exploité en termes d'infrastructures (manque d'hébergement, publicité insuffisante, circuits incomplets). Cette valorisation est néanmoins plus importante pour Rambouillet Territoires (ville royale, actions du PNR de la Haute Vallée de Chevreuse).

La relation à l'eau constitue aussi un enjeu commun à l'ensemble des communes des deux territoires, que ce soit au niveau de la disponibilité des ressources, de l'amélioration de la qualité de l'eau ou encore de la prévention des inondations. L'amélioration de la qualité des eaux de surface constitue d'ailleurs un objectif souligné par le SCoT de la CC des Portes Euréliennes d'Île-de-France.

Toutefois, l'équilibre environnemental de ces deux territoires est fragile et nécessite une revalorisation et une réelle prise en compte dans les politiques d'aménagement.

Pour un aménagement concerté et équilibré des franges franciliennes, quelles nouvelles coopérations interrégionales ?

En matière d'artificialisation, la part est plus élevée que la moyenne départementale dans les Portes Euréliennes, surtout à proximité des grands axes de transport. La consommation d'espace est plus modérée pour Rambouillet Territoires, où s'étend le massif forestier et où plusieurs communes adhèrent au PNR de la Haute Vallée de Chevreuse. En effet, la part des espaces artificialisés s'établit à 8,1 % au sein de la CC des Portes Euréliennes, soit légèrement plus que du côté de la CA Rambouillet Territoires (7,8 %). Cette artificialisation des sols dans cette partie de l'Eure-et-Loir est à souligner car assez spécifique par rapport aux autres EPCI du département (hormis les zones urbanisées des CA de Chartres Métropole et du Pays de Dreux) qui ont un pourcentage d'artificialisation oscillant entre 1,7 et 3,8 %.

A la différence de la CC des Portes Euréliennes, où les surfaces urbanisées ont augmenté plus rapidement que l'évolution de la population et de l'emploi ces dernières années²², le territoire de la CA Rambouillet Territoires est marqué par une consommation très modérée de l'espace par l'étalement urbain (limitée à 11 ha par an).

En résumé

La CA de Rambouillet Territoires et la CC des Portes Euréliennes d'Île-de-France partagent de nombreuses caractéristiques communes, tant en matière de structure de population, d'urbanisme, que d'emploi ou encore de développement économique et commercial.

De même, ces deux EPCI sont marqués par une influence grandissante des territoires voisins : d'un côté la région parisienne et de l'autre, l'agglomération chartraine. Toutefois, les dynamiques engendrées par cette situation géographique « d'entre-deux » ont largement bénéficié au territoire.

Ainsi, cette partie des franges franciliennes semble plus intégrée que ne laissent paraître les politiques publiques menées actuellement. L'effet « frontière » ne semble pas être un facteur limitatif dans cet ensemble territorial. Il y a de réelles opportunités pour développer des politiques territoriales communes et transfrontalières, des coopérations, afin de répondre plus avant aux attentes des populations notamment en matière de transport.

3. Portrait du territoire 2 : EPCI du Nord Loiret et du Sud Seine-et-Marne

Pour rappel, côté Loiret, le second territoire d'étude est composé de 3 EPCI couverts par deux SCoT :

- Le SCoT du Syndicat de Pays de Beauce Gâtinais en Pithiverais pour la Communauté de Communes du Pithiverais Gâtinais (auquel participent également des territoires non retenus dans notre périmètre) ;
- Le SCoT du Syndicat mixte de gestion du SCoT du Montargois en Gâtinais auquel participent la Communauté de commune des Quatre vallées ainsi que la Communauté d'agglomération Montargoise et Rives de Loing (plus d'autres EPCI non retenus dans notre périmètre : la Communauté de Communes du Betz et de la Cléry, la CC du Canton de Lorris, la CC de Château-Renard et la Communauté de Communes de Châtillon-Coligny).

²² Évolution de la population : + 8,8% - Évolution des surfaces urbanisées pour l'habitat : + 13,6%
Évolution de l'emploi : + 1,7% - Évolution des surfaces urbanisées pour l'économie : + 18,5%

Pour un aménagement concerté et équilibré des franges franciliennes, quelles nouvelles coopérations interrégionales ?

Côté Seine-et-Marne, deux SCoT sont concernés et trois EPCI, la CC Moret Seine et Loing, la CC Pays de Nemours et la CC Val-de-Loing, le schéma départemental de coopération intercommunale applicable au 1^{er} janvier 2017 ayant élargi les périmètres de Moret Seine et Loing et surtout celui du Pays de Nemours :

- Le SCoT de Nemours-Gâtinais issu du SMEP Nemours-Gâtinais (Syndicat mixte d'études et programmation) composé de la CC Pays de Nemours et de la CC du Gâtinais-Val de Loing (toutes deux faisant partie de notre territoire retenu). Il faut noter que ce SCoT est relativement ancien (adopté en 2015) et ne correspond plus tout à fait aux périmètres des EPCI d'aujourd'hui ;
- Le SCoT du SMEP Seine et Loing qui recouvre la CC de Moret Seine et Loing (retenue dans notre périmètre), et deux territoires non observés, à savoir : la CC du Bocage Gâtinais et la CC des Deux Fleuves, qui forment depuis 2017 une seule CC à l'exception de la commune de Flagy adjointe à la CC de Moret Seine et Loing.

Forces	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none">- Un cadre de vie de qualité ;- Des réseaux ferroviaire et routier structurants ;- Un potentiel touristique important (espaces fluvial et forestier, patrimoine...) ;- Une tradition industrielle ;- Une agriculture dynamique disposant de ressources importantes.	<ul style="list-style-type: none">- Un vieillissement démographique accentué ;- Une offre de service insuffisante ;- Un parc de logements inadapté à l'évolution des besoins ;- Une population active peu qualifiée ;- Une dégradation de l'emploi industriel et des taux de chômage souvent élevés ;- Une offre limitée en matière de formation, tout particulièrement pour l'enseignement supérieur.

a) Des dynamiques démographiques non homogènes

Les densités de population sont particulièrement faibles dans trois des EPCI retenus (entre 55,8 et 60,5 h/km²), à savoir les Communautés de communes du Pithiverais Gâtinais, des Quatre Vallées et du Gâtinais-Val de Loing. L'agglomération de Montargis dénote de manière évidente en ce domaine (de l'ordre de 265 h/km²), tout comme la CC Moret Seine et Loing (environ 170 h/km²).

Il n'y a pas d'écart notable en matière de structure par âge des populations des différents EPCI, si ce n'est une population âgée plus nombreuse dans la Communauté d'agglomération du Montargois Val de Loing.

En revanche, il faut noter que deux EPCI du territoire sont marqués par une évolution de population négative ou neutre. Ainsi, la population de la CC du Gâtinais-Val de Loing a baissé de -0,3 % au cours de cette période. Celle de la CC Pays de Nemours est restée identique.

La population de la CC de Moret Seine et Loing n'a cru que de 0,1 % alors qu'en moyenne, l'évolution de la population en Seine-et-Marne est de 0,9 %, la moyenne francilienne étant de 0,4. Les CC seine-et-marnaises connaissent donc un vieillissement accentué du fait d'un solde migratoire négatif et d'un faible taux de natalité. Dans les principaux pôles urbains, les retraités représentent près du quart de la population et jusqu'à 38 % à Château-Landon et Egreville (pour 1/5 dans le département de Seine et-Marne) et la part des moins de 20 ans est inférieure à la moyenne départementale. La part de plus de 75 ans y est nettement plus élevée que la moyenne francilienne.

Pour un aménagement concerté et équilibré des franges franciliennes, quelles nouvelles coopérations interrégionales ?

2016	Moins de 20 ans	Plus de 75 ans	Indice de vieillissement
CC Moret Seine et Loing	24,6%	8,63%	0,99
CC Pays de Nemours	25,3	9,3%	1
CC Gâtinais-Val de Loing	25,6	10,39%	1,05
Seine-et-Marne	26,8%	—	—
Île-de-France	25,7%	6,8%	0,76
France	24,21%	9,4%	1,05

Source : Institut Paris Région sauf Insee pour Seine-et-Marne

La CC des Quatre Vallées connaît une évolution de population de +0,7 %.

Globalement, pour ce qui est des territoires du Nord Loiret, en dehors de l'Agglomération de Montargis qui a sa propre dynamique, on note que les évolutions récentes, marquées par la périurbanisation²³, et la rurbanisation²⁴, mènent à une dispersion de la population qui remet en cause les polarités établies sur le territoire et leurs fonctions urbaines. Ces territoires sont confrontés à une atonie démographique et un vieillissement des populations au sud et à un dynamisme et un rajeunissement au Nord, avec l'arrivée d'actifs navetteurs créant une forte demande de services.

En matière de composition des ménages, la CC Pays de Nemours a une proportion un peu plus grande de familles monoparentales et de ménages d'une personne par rapport aux autres EPCI du territoire. La CC des Quatre Vallées compte un peu moins de familles monoparentales que les autres EPCI de la zone.

En matière de pauvreté, les écarts sont très importants entre les différents EPCI de la zone retenue. La CC du Montargois Rives du Loing est particulièrement touchée par la pauvreté avec un taux largement au-dessus de la moyenne nationale : 19,6 contre 14,7. En revanche, la CC Moret Seine et Loing dénote avec un taux de pauvreté beaucoup plus bas que la moyenne des EPCI du territoire défini (7,4). Dans le Pays de Nemours comme le Gâtinais-Val de Loing, la médiane du revenu est inférieure à la médiane départementale comme à la moyenne régionale.

b) Une offre de logement pas forcément adaptée aux besoins de la population

Il y a une forte spécificité de ce territoire en matière de résidences secondaires, notamment dans les CC des Quatre Vallées, du Pithiverais Gâtinais et du Gâtinais-Val de Loing.

Concernant les logements vacants, on note que les territoires de Seine-et-Marne ont des taux légèrement plus importants que ce qui est constaté en moyenne en Île-de-France, sauf pour la CC du Gâtinais-Val de Loing qui est presque au double de la moyenne (13,1 % contre 6,7 % en Île-de-France). Ces logements se caractérisent par un bâti dégradé et délaissé du fait de l'ancienneté du parc. Côté Loiret, il faut souligner que les taux sont proches de la moyenne régionale, à l'exception de la zone de Montargis (10,4 %).

Pour ce qui est du logement social, il faut remarquer de fortes disparités de répartition des locataires, qui s'expliquent par le maillage urbain (forte concentration à Montargis et Nemours avec

²³ La périurbanisation désigne le processus d'extension des agglomérations urbaines dans leur périphérie, entraînant une transformation des espaces ruraux

²⁴ La rurbanisation se distingue de la périurbanisation. Ce phénomène désigne la modification de la vie des campagnes autour des grandes villes par l'introduction de pratiques sociales et d'activités liées au mode de vie urbain

Pour un aménagement concerté et équilibré des franges franciliennes, quelles nouvelles coopérations interrégionales ?

respectivement 22,1 % de locataires HLM et 18,6 % contre seulement 4,5 % dans la CC des Quatre vallées).

Le SCoT du Montargois en Gâtinais note une inflation du nombre de logements, pas toujours en rapport avec l'augmentation de la population. A l'échelle du SCoT de Nemours-Gâtinais, il faut noter que le parc, marqué par l'importance de l'habitat individuel pavillonnaire, est inadéquat avec l'évolution des besoins (décohabitation, rupture des couples...) et le déficit en logements type T1 à T3 est important.

c) Un accès aux services difficile : des services et équipements publics qui se rétractent sur les polarités les plus importantes

Les populations résidant dans les EPCI situés dans le Gâtinais, tant du côté Loiret que du côté Seine-et-Marne, ont un accès plus difficile aux services que les autres EPCI du territoire. On constate une rétractation de l'offre de services et d'emplois sur les polarités.

Les CC du Pithiverais Gâtinais et du Gâtinais-Val de Loing sont particulièrement mal loties : seuls respectivement 86,9 % et 88,1 % de leur population ont accès, en moins de 15 minutes, aux 12 équipements de la gamme intermédiaire. En termes d'accès aux cinémas, la situation est particulièrement « critique » dans la CC du Pithiverais Gâtinais : seulement 4,6 % de la population a accès à un cinéma en moins de 15 minutes. La situation n'est guère plus reluisante dans la CC du Gâtinais-Val de Loing (12,7 %) et celle des Quatre Vallées (19,1 %).

L'Est du Loiret et plus particulièrement le Montargois en Gâtinais concentre des zones de fragilités : problèmes de démographie des professionnels de santé, des problématiques sociales et d'accès à la santé et un manque de diversité de structures d'accueil pour les personnes âgées. Le réseau d'équipements est de qualité mais fragilisé par la dispersion de la population. Côté seine-et-marnais, dans tous les pôles urbains, y compris les plus modestes, l'offre médicale de proximité est jugée satisfaisante, à l'exception des dentistes.

Par ailleurs, l'offre commerciale est très inégale et se concentre dans les pôles majeurs que sont Montargis ou Nemours. Elle ne semble pas à la hauteur des attentes des populations, ce qui se traduit par une fuite des achats vers d'autres pôles franciliens (Montereau ou Fontainebleau ...) et/ou vers Orléans. L'appareil commercial, globalement peu dense, oscille entre concentration et développement de surfaces commerciales « périphériques ».

Les équipements supérieurs sont nettement insuffisants dans le Pithiverais notamment, d'où l'obligation de se rendre en Île-de-France ou à Orléans. L'hôpital de Pithiviers est menacé depuis la fermeture de sa maternité. Le CHU de Melun est plus accessible que le CHR d'Orléans ou le CHU de Tours, hôpitaux majeurs du Centre-Val de Loire auxquels sont liés les établissements hospitaliers du territoire (Groupement Hospitalier de Territoire - GHT du Loiret). Dans le cadre de la restructuration de la carte hospitalière, le centre hospitalier de Nemours s'est aussi affaibli et a perdu des services au profit de Fontainebleau et Melun.

Ainsi, les commerces, équipements et services de proximité sont fragilisés, avec une population rurale de moins en moins bien desservie. Certains pôles-relais sont aujourd'hui en difficulté du fait de ces dynamiques démographiques centrifuges.

Côté Seine-et-Marne, malgré la proximité du centre universitaire de Melun lié à l'université Panthéon-Assas et la présence de quelques établissements d'enseignement supérieur à Fontainebleau, l'offre est insuffisante, trop peu diversifiée et sélective.

On observe une fragilisation des fonctions urbaines et villageoises dans le Nord Loiret. Deux types de communes sont identifiés dans cet espace :

Pour un aménagement concerté et équilibré des franges franciliennes, quelles nouvelles coopérations interrégionales ?

- Des communes rurales sous pression démographique et foncière ;
- Des communes périurbaines qui présentent des taux de croissance démographiques importants, couplés à un déficit en emplois et en capacités d'accueil (diversité du parc de logements, équipements et services), car leurs actifs travaillent le plus souvent hors de leur commune de résidence.

L'afflux de population francilienne dans le Nord Loiret, notamment le long de la vallée du Loing et dans le nord des EPCI retenus, n'est pas sans conséquence sur les territoires d'accueil. Cela est principalement lié au desserrement de l'aire urbaine francilienne. Certains territoires du Nord Loiret sont en train de muter en « espaces-dortoirs » ou sont sous la menace de le devenir.

Il faut souligner un certain isolement social de ces nouvelles populations, mais aussi une dépendance accrue à la voiture individuelle.

d) Une situation économique fragile

Les actifs de ces zones sont souvent moins qualifiés que la moyenne de la population active des deux régions auxquels ils appartiennent (Île-de-France et Centre-Val de Loire). A titre d'exemple, au sein de l'EPCI de Nemours Gâtinais, un quart de la population est sans diplôme, 46 % des actifs ont un niveau inférieur au Baccalauréat.

Le taux de chômage est particulièrement important dans la CA du Montargois Rives du Loing (plus de 19 %). Il est aussi élevé dans le Pays de Nemours (13,8 %) et le Gâtinais-Val de Loing (14,1 %). A contrario, il est relativement bas dans la CC de Moret Seine et Loing (9,9 %). En outre, le taux de chômage des jeunes actifs y est partout particulièrement élevé (28 % pour la CC de Moret Seine et Loing et un tiers des 18-24 ans pour le Pays de Nemours et le Gâtinais-Val de Loing).

L'industrie et l'agriculture mobilisent une part importante des actifs occupés de 15 ans ou plus au regard des moyennes régionales. En effet, l'agriculture est fortement présente dans trois EPCI du territoire retenu, à savoir les CC des Quatre Vallées, du Pithiverais Gâtinais et du Gâtinais-Val de Loing. L'industrie est plus fortement présente dans les CC du Pithiverais Gâtinais (24,5 %) et du Gâtinais-Val de Loing (25,8 %) contre 7,6% en moyenne en Île-de-France et 15,6 % en Centre-Val de Loire.

En matière d'établissements, la CA du Montargois et Rives du Loing se distingue quant à la structuration de ses établissements, avec une plus forte présence d'établissements employant plus de 10 salariés (en lien avec la taille de la commune-centre). Elle accueille en outre relativement peu d'établissements sans salariés, y compris au regard de la population active de ces territoires, de plus en plus tournée vers le bassin d'emploi de l'agglomération parisienne. La migration quotidienne des travailleurs vers l'Île-de-France peut constituer à la fois une opportunité et un frein au développement économique local. Dans les territoires seine-et-marnais, un peu moins d'un actif sur deux travaille hors du territoire, surtout dans les bassins de Melun et d'Evry-Sénart.

Dans le Nord Loiret, le contexte de l'emploi se dégrade, du fait d'un déficit d'emplois par rapport au nombre d'actifs et de déséquilibres qui se creusent entre les territoires. La problématique du ratio emplois/actifs est une question centrale pour tous les territoires retenus (des taux d'emploi inférieurs à 0,5 pour Moret Seine et Loing et Gâtinais-Val de Loing, taux de 0,75 dans le Pays de Nemours où l'emploi industriel a beaucoup reculé). Dans les territoires seine-et-marnais, l'emploi est désormais dominé par les activités présentes.

Plus généralement, se pose la question de la création d'emplois au sein des territoires. Ce sujet mérite de faire l'objet d'une réflexion transversale, en lien avec les problématiques de capacité d'accueil de population, de localisation de l'habitat et de déplacements domicile-travail.

Pour un aménagement concerté et équilibré des franges franciliennes, quelles nouvelles coopérations interrégionales ?

Un Groupement d'intérêt public (GIP) dénommé « Plateforme de revitalisation et de développement de Sud Seine-et-Marne » a été formé avec l'État, la Région et le Département en 2006. Ce GIP a pris fin en 2011, et sur son territoire, un projet de PACTE Sud Seine-et-Marne est en cours. Aujourd'hui, les politiques publiques s'inscrivent dans le cadre du Bassin d'emploi SUD 77 qui réunit 5 intercommunalités (CA Fontainebleau CC Pays de Montereau et les 3 EPCI retenus dans ce portrait).

e) Des potentialités de développement économique à explorer : des secteurs dynamiques et d'autres à développer

Le secteur agricole est très dynamique, avec la prédominance des exploitations en culture de céréales. Le nombre d'entreprises agricoles est en baisse mais a tendance à se stabiliser sur la dernière période connue. Il faut souligner un nombre important de sous-traitants de produits agricoles. Les difficultés de transmission des exploitations agricoles fragilisent le renouvellement des actifs et le maintien d'une économie agricole et agro-alimentaire dynamique en matière d'emploi, d'identité et de proximité avec le territoire.

De nouvelles perspectives sont identifiées dans l'économie « verte », notamment avec le développement d'une potentielle filière paille, ou encore en développant la chimie verte (utilisation des oléo protéagineux, etc.).

Dans la zone de Montargis comme dans le Sud seine-et-marnais, le secteur industriel reste encore important, malgré un phénomène de désindustrialisation. La majorité des industries se sont concentrées, de façon historique et stratégique, le long de la vallée du Loing, celle de la Seine et des lignes de chemin de fer qui les longent. La tradition et le savoir-faire industriels constituent des atouts de ces territoires.

En revanche, le potentiel touristique de ces territoires apparaît insuffisamment exploité et serait à optimiser : l'offre apparaît peu diversifiée avec une majorité d'hôtels et de campings et peu de chambres d'hôtes ou de gîtes d'étapes.

Enfin, l'étude des différents SCoT des territoires retenus a fait poindre la possibilité de créer un espace économique commun en interaction avec les territoires limitrophes du Loiret et de l'Yonne, mais également des « voisins » d'Île-de-France (Seine-et-Marne et Essonne), projet porté notamment par l'association Pôle Sud Paris. Le déploiement de la fibre optique en cours, notamment côté seine-et-marnais, est une opportunité à saisir.

f) Des mobilités marquées par l'usage des véhicules individuels et de plus en plus influencées par l'agglomération parisienne

On note des dynamiques assez dissemblables entre les EPCI du Loiret et ceux de Seine-et-Marne. Dans ces derniers, les populations recourent beaucoup plus fréquemment aux transports en commun pour les trajets domicile-travail (entre 16,7 et 22,1 % des déplacements) que dans les EPCI du Loiret. La CA Montargoise et Rives de Loing se distingue par une forte proximité du lieu de travail du domicile (82,3 % des habitants vivent à moins de 30 minutes de leur lieu de travail). Globalement, dans les EPCI du Loiret retenus, les habitants recourent peu aux transports en commun pour les trajets domicile-travail (entre 6,9 et 9,5 % des déplacements par rapport à ceux de Seine-et-Marne où la voiture reste cependant le mode prédominant pour tous les types de déplacement).

L'accessibilité de la capitale régionale (Orléans) pour les territoires du Nord Loiret est limitée tandis que celle de Paris semble plus aisée et naturelle du fait de la structuration des réseaux routiers et ferrés.

Au niveau ferroviaire, l'influence grandissante de l'aire urbaine francilienne sur le territoire se fait sentir : le trafic ferroviaire pendulaire a connu un accroissement considérable. Toutefois, les temps

Pour un aménagement concerté et équilibré des franges franciliennes, quelles nouvelles coopérations interrégionales ?

de parcours relativement longs au départ de Montargis, ainsi que les tarifs, incitent les habitants à prendre le « Transilien » à Souppes-sur-Loing ou à Étampes. De même, le Pays de Beauce Gâtinais en Pithiverais bénéficie d'opportunités en matière de déplacements avec la ligne du RER D4 (25 allers-retours par jour depuis Malesherbes vers Paris, avec une fréquence de 15 minutes en pointe). Mais de nombreux utilisateurs du nord du territoire préfèrent se rendre directement à la gare de Corbeil-Essonnes (RER D) pour gagner du temps, voire à la gare d'Étampes (RER C) ou de Nemours (Transilien et TER).

La carence en TER est notoire depuis la fermeture, en 1969, des lignes Paris-Malesherbes-Montargis, Malesherbes-Pithiviers-Orléans et Étampes-Pithiviers.

Des territoires traversés par de nombreux axes routiers d'intérêt national mais qui n'en tirent pas toujours avantage

Ces territoires sont traversés et irrigués par un réseau routier et autoroutier relativement dense, notamment avec l'A19 qui rejoint l'A10 à Artenay, l'A6 et l'A5, la nationale 7, leur offrant une excellente accessibilité générale et en particulier depuis le cœur de l'agglomération parisienne. Ces deux dernières autoroutes se raccordent au sud du territoire du Pays de Nemours avec l'autoroute A19, permettant un accès aisément à Orléans à l'ouest et à Sens à l'est.

Toutefois, il est à noter que ce réseau routier connaît des surcharges chroniques : l'entrée en service de l'A19, en 2009, dans le Nord Loiret a permis de délester une partie du trafic sur les entrées est et ouest de Montargis. Néanmoins, les effets structurants attendus de cette nouvelle autoroute semblent encore se faire attendre du côté de Pithiviers.

Le SCoT de Nemours en Gâtinais souligne à cet égard que ces infrastructures de communication saturées impactent fortement l'aménagement du territoire du fait du rabattement routier sur des axes au trafic élevé. De même, l'A6 coupe le territoire.

Côté seine-et-marnais, un réseau de bus permet la desserte des gares pour les mobilités domicile-travail et le réseau Seine-et-Marne Express assure la desserte des principaux pôles urbains, tels Nemours, Montereau, Fontainebleau ou Melun. Néanmoins, les amplitudes journalières comme la desserte de proximité restent insuffisantes.

Côté Nord Loiret, la géologie de la Beauce induit des paysages ouverts et un habitat regroupé. Les petites routes sont donc moins nombreuses et les grands axes sont de qualité mais restent organisés par branches sur les radiales vers Paris.

La voie ferrée Orléans-Paris permet une desserte des petites gares via les TER Rémi de la Région. Les nombreux abonnés vont autant vers Orléans que vers Paris.

Le dense réseau d'autocar Rémi, accessible au public est néanmoins calqué en destination et en horaires sur les demandes des lycées et les cartes scolaires. Ce réseau peut néanmoins rendre de grands services et fonctionne lors des vacances scolaires.

Des mobilités douces insuffisamment développées

L'analyse des différents SCoT des territoires retenus soulignent globalement un recours peu important aux mobilités douces ou au covoiturage.

Le réseau des pistes cyclables se situe majoritairement dans la vallée du Loing, mais aussi le long de la départementale D 240. Ces pistes sont « tronquées » et ne forment pas véritablement un réseau continu. Toutefois, il faut noter la réalisation de la Scandibérique (euroVélo 3) reliant Trondheim en Norvège à Saint-Jacques-de-Compostelle en Espagne, qui traversera ces territoires et permettra de relier Paris-Evry-Nemours-Montargis-Briare. Cet itinéraire cyclable constituera en outre une réelle opportunité de développement touristique.

Pour un aménagement concerté et équilibré des franges franciliennes, quelles nouvelles coopérations interrégionales ?

De premiers aménagements (par exemple, des aires réservées aux entrées et sorties d'autoroute) pour favoriser le co-voiturage sont prévus mais restent limités, notamment pour les déplacements de proximité.

De même, la Seine apparaît comme un atout insuffisamment exploité notamment pour développer le trafic fluvial et le trafic multimodal.

g) Des richesses environnementales et paysagères insuffisamment exploitées et en danger

Une artificialisation des sols peu maîtrisée

Globalement, ces territoires ont été marqués (hors PNR du Gâtinais français) par un étalement urbain et une consommation foncière difficiles à maîtriser, notamment liés à l'essor résidentiel et à la non-valorisation d'anciens sites industriels ou de dents creuses. Ces nouveaux modes d'habiter génèrent une importante consommation de terres agricoles, un fort impact négatif sur le paysage, un isolement social ainsi qu'un coût important pour les collectivités.

Côté Centre-Val de Loire, on note des disparités importantes d'artificialisation du fait de la présence de l'agglomération montargoise mais aussi de territoires ruraux marqués par le poids de l'activité agricole. L'agglomération montargoise enregistre, logiquement, le rythme annuel moyen le plus important avec 29,5 ha consommés chaque année, soit 36,9 % de la consommation foncière du territoire du SCoT.

Dans le Sud Seine-et-Marne, l'urbanisation se concentre notamment le long de la Seine, du Loing et de l'Yonne. On peut souligner une artificialisation (espaces urbanisés et espaces ouverts artificialisés) très faible au regard de la moyenne régionale, qui est d'après le MOS 2017 de 23 %. A titre de comparaison, elle n'est que de 4,0 % dans la CC du Gâtinais-Val de Loing (due notamment à la présence du PNR et à l'éloignement du cœur d'agglomération et des villes nouvelles) ou encore 8,3 % dans la CC Pays de Nemours.

En Île-de-France, tous les territoires, y compris les bourgs et hameaux, étant soumis aux règles strictes du SDRIF, le ralentissement de la consommation nette d'espaces est visible (590 ha par an de 2012 à 2017 pour l'ensemble francilien), une consommation très inférieure d'ailleurs aux possibilités ouvertes par le SDRIF 2013. Cependant, les espaces agricoles sont encore soumis à une pression réelle.

Une diversité paysagère et un manque d'appétence pour les questions de transitions énergétiques et écologiques

Les territoires retenus ne sont pas forcément liés par une unité paysagère même si des caractéristiques communes peuvent parfois être identifiées.

Les paysages sont marqués notamment par :

- Une présence quasi-permanente de grandes cultures, en champs ouverts ou bocagères ;
- Des massifs boisés bien délimités (exemple : forêt de Manteau, partie orientale du massif forestier de Fontainebleau, forêt domaniale de la Commanderie...) ;
- Un important réseau de rivières et de canaux.

Toutefois, il semble que peu d'efforts aient été initiés concernant les questions de transition énergétique et écologique. Les eaux souterraines sont souvent dégradées par les pesticides et les eaux de surface ont un mauvais état chimique, notamment dans la zone du SCoT du Montargois en Gâtinais. Enfin, le risque inondations est loin d'être maîtrisé.

Pour un aménagement concerté et équilibré des franges franciliennes, quelles nouvelles coopérations interrégionales ?

En résumé

On note ainsi une forte hétérogénéité interne de ce second territoire d'étude, tant sur le plan de son organisation socio-économique que spatiale.

Les territoires observés, qui se trouvent dans une situation « d'entre deux », rencontrent de réels difficultés et handicaps, du moins pour certaines de leurs composantes : population paupérisée, déficience de certains services, faiblesse des « fonctions supérieures », etc. Ces territoires sont en marge des dynamiques régionales. Dans l'ensemble seine-et-marnais, le Pays de Nemours comme le Gâtinais-Val de Loing sont des territoires fragilisés, en situation de dérochage. Or, ils disposent aussi d'atouts peu ou mal valorisés. Des opportunités existent que les décideurs pourraient saisir afin de coconstruire des projets « transfrontaliers », sur le plan économique et/ou environnemental notamment (exemple du projet porté par l'association Paris Pôle Sud).

II- ENJEUX ET BENEFICES DU DEVELOPPEMENT DE COOPERATIONS INTERREGIONALES : TROIS AXES DE REFLEXION POUR UNE PLUS GRANDE RESILIENCE DES TERRITOIRES

L'élaboration des deux portraits de territoire a permis d'obtenir un aperçu d'ensemble des enjeux et des caractéristiques territoriales de la CC des Portes Euréliennes d'Île-de-France et de la CA Rambouillet Territoires (Territoire 1) ainsi que des EPCI du Nord Loiret et du Sud Seine-et-Marne étudiés (Territoire 2).

En effet, à partir de l'analyse de leurs spécificités géographiques et démographiques, les portraits ont permis de souligner les forces et faiblesses de ces territoires dans plusieurs champs : le logement, l'accès aux services de proximité (dont les commerces, établissements de santé, établissements d'enseignement, etc.), le développement économique, les activités culturelles et touristiques, les transports et mobilités, l'environnement et l'artificialisation.

A partir de ce travail, les Ceser Île-de-France et Centre-Val de Loire souhaitent interroger les possibilités de construction de coopérations interrégionales. Il s'agit d'identifier quelles logiques de concertation et de coopération entre les Régions peuvent être mises en place pour valoriser les potentiels de ces territoires et leurs capacités de résilience.

Dans ce cadre, le rapport se focalise sur trois domaines dont les problématiques sont emblématiques et communes aux territoires étudiés. Ces thèmes ont été retenus à titre illustratif et de manière non-exhaustive, au regard de l'ensemble des thématiques qui pourraient constituer des sujets d'étude sur les coopérations interrégionales. Il s'agit donc de trois exemples à forts enjeux de coopération : les transports, le tourisme et les débouchés agricoles.

En effet, les transports et l'organisation des mobilités constituent un axe déterminant dans les dynamiques territoriales. Ils contribuent au désenclavement des territoires et de leur population qui affichent des besoins de mobilités dépassant les limites régionales administratives, notamment dans le cas des trajets domiciles-travail.

Les transports doivent également permettre l'accès à des attractions touristiques, deuxième axe de réflexion de ce rapport. Il s'agit dans ce domaine d'interroger les possibilités de mise en place d'une offre de tourisme commune, durable et concertée pour valoriser le patrimoine naturel et bâti.

Enfin, la question des circuits agricoles et alimentaires constitue le troisième axe de réflexion de ces travaux. Ce dernier exemple vise à identifier des possibilités de coopération permettant le développement agricole durable et une plus grande résilience des territoires retenus.

Plus globalement, les réflexions seront menées en tenant compte des enjeux d'économie circulaire, sujet commun et inhérent aux trois axes choisis. En effet, l'économie circulaire représente un élément structurant pour développer la résilience des territoires et les coopérations interrégionales, les problématiques étant communes et la limite régionale ne correspondant pas à une barrière naturelle pour concevoir un développement raisonnable et raisonnable des territoires.

Ainsi, le présent rapport s'interroge sur les méthodes et outils de construction d'une stratégie partagée entre régions limitrophes dans plusieurs domaines précis. Il vise notamment à répondre à la

Pour un aménagement concerté et équilibré des franges franciliennes, quelles nouvelles coopérations interrégionales ?

question suivante : comment organiser la coopération entre autorités régionales, à partir de l'exemple des transports, du tourisme et de la gestion des débouchés agricoles dans une logique circulaire ?

1. Les transports

La question des mobilités apparaît comme centrale pour les territoires de franges et peut se poser différemment selon que l'on se positionne du côté interne de ces franges (vue depuis l'Île-de-France) ou du côté externe (vue depuis le Centre-Val de Loire dans le présent rapport).

Pour ce qui concerne la mobilité des biens et des personnes, plusieurs problématiques se posent :

- L'accès à la zone dense de la région et la réponse aux demandes de mobilité locales ;
- « L'accueil » des navetteurs venant des régions limitrophes ;
- L'accessibilité des attractions touristiques dans le souci de valoriser le patrimoine régional, de permettre une meilleure valorisation des Parcs naturels régionaux (PNR) et de développer le tourisme actif.

La centralité de la région Île-de-France place celle-ci devant un choix délicat : faut-il répondre aux attentes et aux demandes des régions limitrophes, en particulier des « navetteurs », ou privilégier l'amélioration des conditions de transport des Franciliens ?

a) État des lieux

Territoire 1

L'analyse des SCoT du territoire 1 (SCoT Territoire Sud Yvelines et SCoT des Portes Euréliennes d'Île-de-France) relève des problématiques de mobilité communes.

Ces territoires sont traversés par des axes de communication structurants comme la RN10, l'A12, l'A10/A11, et les lignes SNCF Paris-Le Mans, Paris-Étampes et Paris-Dreux. Tous les axes de communication sont nord-sud (nord-est/sud-ouest). Si de prime abord ces territoires semblent bien reliés tant au Grand Paris qu'au reste de la France, il faut souligner certaines difficultés majeures notamment sur le plan routier : les réseaux routiers existants sont marqués par de nombreuses interruptions générant des difficultés de circulation.

Concernant la dimension ferroviaire voyageur, il faut relever l'importance de la population de navetteurs au sein de la population de ces franges.

A l'ouest de l'Île-de-France, la frange d'Épernon (A-3) envoie des navetteurs dans une zone francilienne allant jusqu'aux limites de la CA de Saint-Quentin-en-Yvelines. L'espace francilien échangeant avec la frange d'Épernon est plus restreint et s'étend le long des principaux axes de circulation reliant le département de l'Eure-et-Loir à Rambouillet (route nationale 10 et ligne ferrée Gare Montparnasse – Gare de Chartres).

Les populations sont ainsi confrontées à un quotidien très fatigant où le transport peut représenter trois à cinq heures de trajet chaque jour.

La proximité de la gare TGV de Massy constitue une opportunité en termes de mobilité à exploiter plus avant.

Afin de développer le fret dans cette zone, il serait nécessaire de créer des voies de contournement. En effet, la région parisienne est engorgée et ne peut plus absorber de nouvelles lignes. Ces voies de contournement pourraient traverser ces territoires de franges.

Pour un aménagement concerté et équilibré des franges franciliennes, quelles nouvelles coopérations interrégionales ?

Pour ce qui est des mobilités collectives interurbaines (infra territoire), le SCoT du territoire Sud Yvelines souligne leur faiblesse. Il faut toutefois relever que les transports régionaux Rémi (transports du Centre-Val de Loire) débordent largement côté Yvelines et sont utilisés par des lycéens inscrits dans les établissements situés de l'autre côté de la limite régionale. La construction à venir d'un nouveau lycée à Hanches devrait renforcer cette dynamique.

Le SCoT souligne également la nécessité de poursuivre les aménagements pour parvenir à une réelle continuité cyclable. Il serait souhaitable que cette continuité puisse être coordonnée avec le territoire voisin de Portes Euréliennes d'Île-de-France.

Territoire 2

Essentiellement hérité du XIX^{ème} siècle, le réseau routier départemental, côté Seine-et-Marne, présente des caractéristiques propres avec de grandes voies radiales essentiellement centrées vers Paris, et un maillage assez dense de voies favorisant la desserte locale.

Le territoire du SCoT Nemours Gâtinais est ainsi desservi par de nombreuses voiries structurantes (autoroutes A6 et A77, nationale 7), lui offrant une excellente accessibilité générale et en particulier depuis le cœur de l'agglomération parisienne.

Il est également à noter que certaines communes de l'ouest du territoire du SCoT de Nemours-Gâtinais (Gironville, Arville et Beaumont-du-Gâtinais) sont desservies par le réseau Rémi du Conseil régional Centre-Val de Loire.

Au niveau ferroviaire, il faut souligner la présence de la ligne Intercités Paris - Nevers qui dessert la gare de Nemours – Saint-Pierre en semaine, deux fois le matin vers Paris et deux fois en fin d'après-midi depuis Paris (environ 50 minutes de trajet).

La ligne du Transilien R relie Paris à Montereau (Seine-et-Marne) et Montargis (Loiret). Le trajet Paris-Montargis, dessert le territoire et l'intégralité de ses gares, avec la fréquence d'un train toutes les demi-heures en heure de pointe (matin/soir) et d'un train par heure le reste de la journée.

Le territoire du SCoT Seine et Loing bénéficie quant à lui de liaisons avec Paris et le reste de l'Île-de-France grâce à :

- Deux gares principales vers Paris ;
- Sept gares en tout et la ligne R ;
- Et la présence du RER D à Melun.

Ce territoire rencontre néanmoins quelques difficultés sur le plan ferroviaire, puisque la gare de Montereau est à saturation.

Le réseau fluvial seine-et-marnais est dense et varié. Long de 330 kilomètres, il comprend :

- Un fleuve : la Seine (95 km) ;
- Deux rivières : la Marne (88 km) et l'Yonne (16 km) ;
- Deux canaux : le Loing (53 km) et l'Ourcq (110 km).

Il est doté de nombreuses installations portuaires, ouvrages d'art, haltes et accès, offrant ainsi au département de multiples opportunités dans le transport et le tourisme fluviaux. Il faut souligner l'existence d'un port fluvial d'importance accessible aux grands gabarits à Bray-sur-Seine.

Pour un aménagement concerté et équilibré des franges franciliennes, quelles nouvelles coopérations interrégionales ?

Côté Centre-Val de Loire, la situation apparaît plus difficile en termes de mobilités. Il faut néanmoins distinguer deux situations quelque peu différentes entre la zone du Montargois d'une part et celle du Pithiverais en Gâtinais d'autre part.

Côté Pithiverais en Gâtinais, on note une dépendance accrue à la voiture individuelle : le taux d'équipements des ménages augmente. L'usage de la voiture connaît des temps de déplacements de plus en plus importants. Ainsi, le territoire est mal desservi par le rail et exprime un besoin de connexion évident avec les gares RER, notamment Malesherbes et Étampes, qui peinent à être assurées autrement qu'en véhicule individuel.

De nombreux utilisateurs du nord du territoire se rendent directement à la gare de Corbeil-Essonnes (RER D) pour gagner du temps, voire à la gare d'Étampes (RER C) ou de Nemours (RER et grandes lignes).

De même, les effets de l'A19, Orléans-Montargis, passant non loin de Pithiviers, sont faibles pour ce territoire.

Dans le Montargois, le réseau ferré apparaît comme fortement structurant avec :

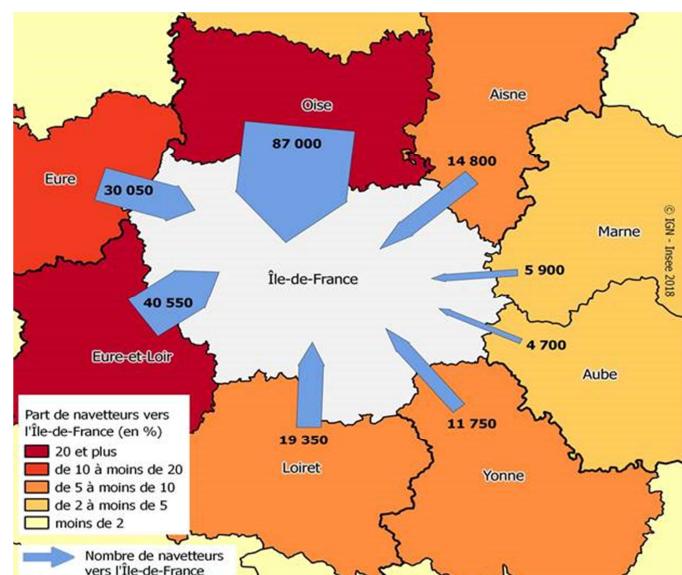
- L'axe ferré Paris-Nevers qui le traverse du nord au sud ;
- L'influence grandissante de l'aire urbaine francilienne sur le territoire, le trafic ferroviaire pendulaire ayant connu un accroissement considérable ;
- La présence d'une ligne de Fret vers Auxy-Juranville au départ de Montargis et d'une ligne est-ouest désaffectée (Charny-Bellegarde-Quiers, ex ligne Les Aubrais-Orléans-Montargis).

Toutefois, l'accessibilité reste limitée par rapport à la capitale régionale (Orléans) tandis que l'accessibilité vers Paris est privilégiée. Cependant, les temps de parcours relativement longs au départ de Montargis (1h pour les trains grandes lignes et 1h40 pour les trains de banlieue), ainsi que les tarifs, incitent les habitants à prendre le « Transilien » à Souppes-sur-Loing ou à Étampes, dernières gares à bénéficier du « Pass Navigo », de temps de trajet réduits et de plus de départs par jour.

b) Les franges face aux questions spécifiques posées par le transport ferroviaire

Les deux parties suivantes ont été largement alimentées par les analyses issues du rapport du Ceser Île-de-France « Les défis de la mobilité pour les usagers des transports dans les franges franciliennes » adopté le 29 janvier 2021.

Ces dernières décennies, la population de navetteurs a évolué de manière significative, avec un éloignement de plus en plus marqué du lieu de résidence, en lien avec le coût important du logement et du foncier. Les territoires de franges se trouvent ainsi directement impactés.



Source : INSEE, 2019

Pour un aménagement concerté et équilibré des franges franciliennes, quelles nouvelles coopérations interrégionales ?

Ainsi, le volume total du trafic journalier de navetteurs s'établit à près de 215 000 personnes. L'Eure-et-Loir se situe en deuxième position avec 40 550 navetteurs vers l'Île-de-France, et le Loiret en quatrième position, avec 19 350 personnes.

Cette question des navetteurs nécessite une coopération étroite de la Région Île-de-France avec les régions limitrophes afin d'assurer à la fois :

- L'accès aux pôles d'emploi de l'Île-de-France ;
- La réponse aux besoins de déplacements locaux.

En outre, cette coopération peut et doit s'exercer en matière de mobilité touristique, afin d'assurer l'accès et la promotion de sites en limite de régions.

Un réseau constitué essentiellement de radiales

Le réseau Transilien emprunte le réseau national organisé majoritairement en radiales et se prête peu à une desserte fine de franges. Il répond à la demande des navetteurs (Franciliens et habitants des régions voisines). En l'état, il s'agit plutôt d'optimiser l'exploitation que d'imaginer des dessertes ferroviaires capillaires.

Les lignes Pontoise-Creil (ligne J), Mantes-Versailles (ligne N) et Paris-Massy (ligne C), exploitées en mode omnibus, sont les seules lignes non radiales desservant les franges. Des relations accélérées de type Mantes-Versailles-Massy-Pont de Rungis (voire au-delà) qui amélioreraient l'accès aux zones d'emploi de Saint-Quentin-en-Yvelines, Saclay et Orly ne peuvent pas être envisagées sans création d'infrastructures nouvelles, compte tenu du trafic actuel sur les lignes concernées. Cependant, ce sujet n'est pas d'actualité. Seul l'aller-retour quotidien Marseille-Le Havre assuré quotidiennement par TGV (Mantes-Versailles-Massy en 48 mn) en souligne l'intérêt.

Le Grand-Paris Express (GPE) et la ligne E prolongée à La Défense permettront de corriger cette situation. Toutefois, cette amélioration est conditionnée à l'aménagement de correspondances efficaces avec les lignes radiales. Cela pose la double condition de la conception adéquate des gares de correspondance et de l'aménagement des dessertes radiales. La diffusion des voyageurs en provenance des franges et du Bassin parisien implique en effet de définir une doctrine de desserte des radiales (arrêt souhaitable de tous les trains TER et Transilien dans les gares de correspondance avec le GPE) et de faciliter les multiples correspondances possibles à l'horizon 2030 lorsque le GPE devrait être en service :

Radiales (TER / Transilien)	Lignes GPE	Correspondance
Paris-Creil / Ligne D	14, 15, 16 et 17	Saint-Denis-Pleyel
Paris-Soissons / Ligne K	17	Le Bourget
Paris-Château-Thierry / Ligne P/ RER E	16	Chelles
Paris-Troyes / Ligne P	15	Bry-Villiers-Chamigny
Paris-Melun-Sens-Montargis / Lignes D et R	15	Le Vert-de-Maisons
Paris-Orléans / Ligne C	15	Les Ardoines
Paris-Chartres / Ligne N	15	Vanves-Clamart
Paris-Chartres / Ligne N	18	Versailles-Chantiers
Paris-Mantes / Ligne J / RER E	15	La Défense / Nanterre

Pour un aménagement concerté et équilibré des franges franciliennes, quelles nouvelles coopérations interrégionales ?

Une des retombées positives d'un tel aménagement devrait être la désaturation des gares terminus parisiennes dont la capacité ne pourrait être augmentée sans réaliser des investissements importants.

Des possibilités d'extension du réseau « classique » très réduites

Le réseau ferré dispose en l'état de très peu de ressources pour améliorer la mobilité dans les franges et pour décharger les lignes radiales. La motorisation croissante des habitants (mais également les difficultés d'exploitation liées en particulier à l'éloignement du matériel utilisé par les technicentres assurant leur entretien) a conduit à abandonner les dessertes ferroviaires capillaires.

Sans que la liste soit exhaustive, on peut citer :

- En marge de la région Île-de-France, la desserte ferroviaire de **l'étoile de Pithiviers**, aire urbaine comptant 17 000 habitants, qui était reliée par fer à Étampes, Malesherbes, Orléans et Montargis, a été abandonnée totalement en 1969 ;
- La liaison **Coulommiers-La Ferté-Gaucher**, dont la desserte par fer a été supprimée en 2002 et qui a été remplacée par une desserte routière ;
- La ligne de **Flamboin-Gouaix (sur l'axe Paris-Bâle) à Montereau**, située en presque totalité dans la région Île-de-France, qui est restée inexploitée pendant plusieurs décennies avant d'être rouverte en totalité (en voie unique) au trafic marchandises en 2012.²⁵ Toutefois, une ligne de car entre Montereau et Provins a été créée en 2007²⁶.

D'autres lignes pourraient être citées, notamment celles pointées par l'étude « Les lignes oubliées des confins parisiens »²⁷.

Le réseau ferré Transilien, source d'insatisfactions pour les usagers et de contraintes pour l'exploitant

Le réseau Transilien présente la particularité de ne pas coïncider avec les limites régionales. Cette situation, qui peut s'expliquer a priori pour des raisons d'exploitation, est la source de contraintes importantes pour les usagers. Si l'on comprend que l'exploitant ne puisse fixer les terminus en pleine ligne afin de respecter strictement les limites régionales mais doive les reporter dans les gares les plus proches disposant de capacités de garage et desservant un potentiel de voyageurs significatif, il est difficilement admissible que ce choix conduise les usagers à devoir s'accommoder de dessertes souvent inadaptées et à jongler avec les abonnements faute d'harmonisation avec les régions voisines.

Sur la base d'un inventaire exhaustif de la situation dans les gares situées de part et d'autre des limites franciliennes, quatre types d'observations peuvent être formulées :

- Une **tarification inadaptée** provoquant des « murs tarifaires » entre régions ;

²⁵ *Cette ligne, établie à l'origine à double voie, possède un excellent tracé mais se prête mal à une desserte intrarégionale voyageurs de type Montereau-Longueville-Provins qui obligerait à un rebroussement à Longueville. En outre, il conviendrait de s'assurer que le potentiel de trafic justifierait sa réouverture. Eventuellement, cette ligne pourrait être parcourue par des TER Troyes - Paris (mais au prix d'investissements importants pour permettre des vitesses acceptables et électrifier la ligne) afin d'éviter le goulot d'étranglement du viaduc de Nogent-sur-Marne (ce fut le cas après la seconde guerre mondiale du fait de la destruction de ce viaduc) sur une section qui sera très sollicitée à l'avenir par suite de la montée en puissance du RER E. Ne risquerait-t-on pas cependant de tomber de Charybde en Scylla dans la mesure où les deux lignes Montereau-Melun (rives droite et gauche de la Seine) sont déjà très sollicitées ?*

²⁶ *Son coût d'exploitation (600 000 € par an) est financé par Île-de-France Mobilité (3/4) et le département de Seine-et-Marne.*

²⁷ *Michel CHLASTACZ, Mobilité Magazine, février 2019.*

Pour un aménagement concerté et équilibré des franges franciliennes, quelles nouvelles coopérations interrégionales ?

- Des **disparités de tarification des parkings**, conduisant à des reports de voyageurs dans les gares en limite de région afin de bénéficier du Pass Navigo (et de la gratuité des parkings dans le cadre de la création des parcs-relais par la Région Île-de-France) ;
- Des **schémas de desserte mêlant TER et Transilien** ;
- Une **information très insuffisante sur le site Transilien**, en particulier pour ce qui concerne les parkings.

Cette situation est régulièrement dénoncée par les usagers et les élus. Il conviendrait, pour remédier à certaines de ces problématiques, de considérer le Bassin parisien et non les strictes limites régionales de l'Île-de-France et, par conséquent, de mettre en place une véritable coopération régionale.

Plus précisément, concernant la tarification, chaque région disposant de son propre système tarifaire, les navetteurs vers l'Île-de-France se doivent, la plupart du temps, d'être « multicartes ». Ainsi, les navetteurs réguliers Centre-Val de Loire-Île-de-France détiennent souvent deux abonnements : l'abonnement Optiforfait du Centre-Val de Loire et le Pass Navigo. Pour les salariés, la Région Centre-Val de Loire abonde l'abonnement de telle sorte que le coût de ce dernier soit plafonné à 100 € / mois.

Neanmoins, les tarifs restent inadaptés pour les utilisateurs occasionnels. En effet, le dézonage du Pass Navigo donne la possibilité aux possesseurs de ce Pass, salariés ou seniors (coût net mensuel : 37,60 € dans ce cas), de parcourir la région en effectuant des trajets pour 0,85 € (hypothèse d'un aller et retour quotidien les jours ouvrés dans le cas d'un salarié) quelle que soit la distance parcourue. Ainsi, à titre d'exemple, les 170 km séparant Bonnières (Yvelines) de Souppes (Seine-et-Marne) peuvent être parcourus à ce prix, alors qu'un billet (même origine, même destination) coûte 20,05 €.

Cette situation introduit une disparité avec les usagers venant des régions voisines et crée un véritable « mur tarifaire ». Afin d'éviter cette contrainte, les habitants des franges sont donc fortement incités à rejoindre la première gare d'Île-de-France et à bénéficier de la gratuité des parkings-relais. Cependant, la saturation de certains parkings est déplorée régulièrement par les élus et les gestionnaires.

c) De la nécessité de coordonner les actions en matière de transport et de mobilités

La mise en place d'une offre de transport cohérente, efficiente, lisible et à même de permettre le développement et l'équilibre entre les territoires de franges, nécessite d'accroître les coopérations autour de la thématique des mobilités. La mobilité des personnes ne s'arrête pas aux limites administratives des collectivités. De ce fait, les solutions de mobilité doivent s'adapter aux usages et être coordonnées, voire mutualisées.

Dans son SRADDET (règle 17), le Centre-Val de Loire a prévu la création d'une conférence régionale des Autorités Organisatrices des Mobilités (AOM). Les sujets traités par la conférence seront notamment l'interopérabilité des systèmes, les coordinations tarifaires, l'information aux voyageurs, la billettique et les lieux d'intermodalité.

Cette règle prévoit aussi la mise en place d'un groupe thématique sur les mobilités rurales. La région Centre-Val de Loire est constituée de nombreux territoires ruraux ou périurbains ayant des besoins de mobilités spécifiques, mal couverts aujourd'hui par la puissance publique. Pour répondre à l'enjeu de la desserte de ces territoires, à la fois dans les mobilités internes à ces espaces et dans les liaisons entre territoires ruraux, périurbains et urbains, la Région souhaite accompagner la recherche de

Pour un aménagement concerté et équilibré des franges franciliennes, quelles nouvelles coopérations interrégionales ?

solutions efficaces en favorisant l'expérimentation et le partage d'expériences. Dans le cadre du groupe sur les mobilités rurales, les collectivités sont invitées à identifier les acteurs ressources et les acteurs souhaitant s'impliquer sur ces sujets au sein de leur territoire, pour participer aux échanges.

Le Centre-Val de Loire réaffirme aussi la volonté de travailler avec les Régions voisines pour coordonner les mobilités, notamment au regard des problématiques rencontrées dans les franges régionales (continuités de services, etc.) et avec l'Île-de-France.

Le SRADDET se fixe également pour cible de réduire la consommation énergétique finale du territoire régional de 43 % en 2050 par rapport à 2014, soit spécifiquement dans le secteur des transports (voyageurs et fret) une baisse de 60 %, conformément à l'objectif d'atteindre 100 % de la consommation d'énergies couverte par la production régionale d'énergies renouvelables et de récupération en 2050.

d) Préconisations pour des territoires de franges accessibles et connectés aux territoires qui les entourent

En vue de faciliter le développement endogène de ces territoires de franges, il semble nécessaire de développer les opportunités en matière de mobilité et d'agir pour une offre réellement multimodale.

Pour répondre aux attentes des populations locales et favoriser une meilleure interconnexion des régions Île-de-France et Centre-Val de Loire, il serait pertinent de :

- **Valoriser et développer les outils d'appui et de mutualisation** (échanges de bonnes pratiques entre les territoires régionaux, observatoires, et bien entendu les outils de mutualisations ouverts par les textes à l'échelle des EPCI) ;
- **Mettre en place une gouvernance partagée** pour la sauvegarde des lignes de fret capillaire ;
- **Intégrer pleinement la question des franges dans le développement du Grand Paris Express**, en prévoyant les dessertes suffisantes et en optimisant les correspondances dans les gares croisant les lignes radiales ;
- **Développer des pôles d'échanges et des infrastructures de transport en commun** existants ou en projet, de manière transrégionale ;
- **Mettre en place une coordination à l'échelle de l'itinéraire** pour animer la mise en œuvre des infrastructures cyclables, le développement touristique et la qualification des prestataires « Accueil Vélo », la promotion et l'évaluation de la fréquentation ;
- **Privilégier les continuités d'itinéraires**, en visant la résorption des points durs ;
- **Concrétiser la coopération en matière de tarification et de billettique, afin de permettre un service intégré en :**
 - **Développant des offres tarifaires transrégionales** et intermodales répondant ainsi à des problématiques spécifiques des populations vivant dans les franges et même au-delà (navetteurs de l'ensemble du Bassin parisien) ;
 - **Facilitant la vente de titres et en assurant une présence commerciale de proximité** (en s'appuyant sur les acteurs de terrain ou en favorisant la présence mobile d'agents commerciaux, en parallèle du développement d'outils numériques) ;
 - **Et en créant des supports uniques permettant aux navetteurs de charger l'ensemble de leurs abonnements.**
- **Développer les services et les aires de covoiturage** à proximité des axes routiers ;
- **Prendre en compte les besoins spécifiques des territoires ruraux** aux densités et aux flux relativement faibles en améliorant le **Transport à la demande (TAD)**.

Pour un aménagement concerté et équilibré des franges franciliennes, quelles nouvelles coopérations interrégionales ?

Dans les zones rurales et semi-rurales, l'extension des TAD passe sans doute par des coopérations régionales qui devraient être facilitées par les dispositions prévues par la loi LOM (article 15), en particulier :

- L'obligation d'élaborer dans chaque région une cartographie des bassins de mobilité pour organiser l'action commune des AOM (autorités organisatrices des mobilités) ;
- La possibilité de définir des bassins de mobilité interrégionaux, par exemple lorsque l'importance des flux de mobilité existants entre plusieurs régions le justifie.

2. Le tourisme

a) Le tourisme, une compétence partagée

Si la loi NOTRe rationnalise la répartition des compétences entre les collectivités territoriales et supprime la clause de compétence générale des Régions et des Départements, le législateur a choisi que le tourisme demeure une compétence partagée : « *l'État, les régions, les départements et les communes sont compétents dans le domaine du tourisme et exercent ces compétences en coopération et de façon concertée* » (Art L111.1 du Code du Tourisme).

La loi (article L131-1 du Code du tourisme) précise le champ d'intervention de la Région comme suit : « *Dans le cadre de ses compétences en matière de planification, la Région définit les objectifs à moyen terme du développement touristique régional. Le schéma régional de développement du tourisme et des loisirs fixe les modalités et les conditions de mise en œuvre des objectifs ainsi définis par le plan régional, notamment en matière de financement. Des conventions entre les collectivités territoriales concernées définissent, d'une part, les actions contribuant à l'exécution des objectifs fixés par le plan régional et, d'autre part, les modalités de mise en œuvre du schéma mentionné à l'alinéa précédent.* »

Globalement, on peut relever que la valorisation touristique souffre d'un manque de coopérations territoriales et d'une trop faible coordination de projets, malgré les actions menées par les intercommunalités qui voient leurs compétences renforcées par la loi NOTRe. La Loi MAPTAM a donné aux communautés urbaines et aux métropoles la compétence de promotion du tourisme dont la création d'offices du tourisme. Cependant, il y a un besoin de mieux structurer les activités touristiques.

b) Des stratégies régionales respectives insuffisamment coconstruites et peu axées sur les territoires de franges

La Région Centre-Val de Loire a adopté en 2016 une stratégie régionale du tourisme et des loisirs pour la période de 2016 à 2021, dont l'un des axes majeurs concernait la nécessité d'avoir une stratégie coconstruite. La notion d'interrégionalité était également évoquée notamment avec l'Île-de-France. Toutefois, les relations touristiques semblent plus avancées avec les Pays de la Loire dans le cadre du développement du tourisme patrimonial, le long de la vallée de la Loire et en lien avec les châteaux. Les territoires de franges n'apparaissent pas comme des cibles prioritaires de la politique régionale en matière touristique, le Centre-Val de Loire concentrant ses forces sur ses grandes marques régionales comme Loire Valley, Sologne, ou encore Berry province.

Pour un aménagement concerté et équilibré des franges franciliennes, quelles nouvelles coopérations interrégionales ?

Avec la Région Île-de-France, plusieurs pistes ont néanmoins déjà été identifiées et notamment :

- Le renvoi de clientèles entre les deux destinations, notamment les clientèles internationales qui peuvent séjourner à Paris et visiter les grands sites du Val de Loire. Cela peut se traduire par des actions de promotion mutualisées auprès des marchés étrangers, dans le cadre des opérations mises en œuvre par Atout France ;
- La création de partenariats emblématiques entre les grands sites du Val de Loire et de l'Île-de-France.

La Région Île-de-France a élaboré son Schéma régional de développement du tourisme et des loisirs (SRDTL) pour la période 2017-2021 considérant que le tourisme est un enjeu de développement d'attractivité et d'aménagement territorial.

Si la Région Île-de-France est la première destination touristique nationale grâce au poids de la capitale et des grands sites connus en dehors de celle-ci, et est appréhendée en termes de concurrence internationale (Londres, New York...), le SRDTL s'interroge sur certains points :

- La cohérence de l'ensemble des politiques publiques en matière de tourisme ;
- Le lien avec l'ensemble de collectivités territoriales ;
- L'ancrage territorial des retombées économiques de ce secteur.

Le SRDTL souligne la capacité de deux régions à travailler ensemble avec l'exemple du Contrat avec la Normandie pour « la destination impressionniste ». Il affirme la nécessaire poursuite des discussions avec l'ensemble des régions du Bassin parisien pour déboucher sur des partenariats utiles et porteurs de développement conjoints, notamment avec les départements et les intercommunalités.

Le développement des territoires de franges est donc ainsi interrogé pour un tourisme plus local.

La politique de la Région se concrétise par l'élaboration de contrats régionaux de destination et un soutien aux territoires choisis (comme par exemple Fontainebleau, la Vallée de la Seine et du Loing ou le Gâtinais français). La place des Franciliens y est priorisée, le tourisme de proximité est cité. Le secteur d'activité du tourisme comporte des liens évidents avec le transport, l'emploi et la formation professionnelle.

Le SRDTL propose enfin la création d'un futur syndicat du tourisme francilien (sur le modèle d'Île-de-France Mobilités) ayant un rôle de coordination.

c) Des potentiels de développement touristiques inhérents aux territoires observés

L'analyse des SCoT et autres documents stratégiques d'aménagement des territoires du sud des Yvelines et des Portes Euréliennes et de ceux du Sud Seine-et-Marne et du Nord Loiret met en évidence leurs fortes potentialités de développement touristique, du fait de leur proximité du Grand Paris et de plusieurs agglomérations ou métropoles majeures. Il s'agit non seulement de la plus importante concentration urbaine de l'Hexagone, mais surtout du premier bassin émetteur de séjours en France.

Cette activité représente une importante perspective de développement économique pour ces territoires de franges, mais souvent insuffisamment valorisée. Par exemple, le poids de l'emploi touristique dans l'économie yvelinoise reste faible par rapport à Paris (4,2 % des salariés du secteur marchand contre 6,9 % pour l'Île-de-France sans Paris ni la Seine-et-Marne).

Le portrait du second territoire, se situant à l'interface de l'Île-de-France, de la Bourgogne et du Centre-Val de Loire, souligne aussi le manque d'exploitation de son potentiel.

Pour un aménagement concerté et équilibré des franges franciliennes, quelles nouvelles coopérations interrégionales ?

Ces EPCI, en grande partie ruraux mais aussi urbains, possèdent pourtant des atouts importants qui permettent le développement de plusieurs formes et types de tourisme :

- Tourisme de nature (en s'appuyant sur les potentialités de la vallée de la Chevreuse, de la forêt de Rambouillet pour le territoire 1, ou encore celles du PNR Gâtinais ou de la « Venise du Gâtinais » pour le territoire 2) ;
- Tourisme patrimonial (comme par exemple Epernon, première « Petites cités de caractère » en Eure-et-Loir, Maintenon (Eure-et-Loir) avec son château et son aqueduc gallo-romain, le musée Girodet à Montargis, le musée de la verrerie à Dordives, le musée Gutenberg à Malesherbes ou les maisons du souvenir des camps d'internement de la Seconde guerre mondiale de Beaune-la-Rolande et Pithiviers) ;
- Tourisme industriel (avec les carrières de Souppes-sur-Loing ou de Dordives par exemple) ;
- Tourisme de proximité (en drainant la potentielle clientèle des métropoles ou agglomérations proches : Chartres, Orléans, Montargis, Paris, Versailles, Étampes, etc.).

Les PNR constituent dans ce cadre une opportunité de préserver le patrimoine architectural, paysagé et écologique de ces territoires et de valoriser leur potentiel écotouristique.

Offre touristique au sein de la Communauté de communes des Portes Euréliennes d'Île de France

(Source : Tourinsoft)

Cdc des Portes Euréliennes d'Île de France - siège à Epernon

Type d'hébergement	Équipements	Lits touristiques
1 hôtel	12 chambres	24
40 chambres d'hôtes	15 structures	103
17 meublés	16 classés ou labellisés	89
1 camping	157 emplacements	471
1 hébergement collectif	1 maison d'accueil	66 lits
2 aires de camping-car		

Source : « Le tourisme en Eure-et-Loir, Edition 2019, ADTR Eure-et-Loir tourisme.

Pour un aménagement concerté et équilibré des franges franciliennes, quelles nouvelles coopérations interrégionales ?

Offre touristique des Communautés de communes du Pithiverais gâtinais, des Quatre Vallées et de la Communauté d'Agglomération Montargoise et Rives de Loing

	Offre hôtelière en nombre de lits	% de l'offre du département	Offre en hôtellerie de plein air en nombre de lits	% de l'offre du département	Offre de meublés en nombre de lits	% de l'offre du département
CC du Pithiverais Gâtinais	80 lits	1%	330 lits	4%	88 lits	5%
CC des Quatre Vallées	178 lits	2%	210 lits	2%	47 lits	2%
CA Montargoise et Rives de Loing	894 lits	10%	420 lits	5%	30 lits	2%

Source : « Les chiffres clés du tourisme dans le Loiret en 2018 », Office du Tourisme du Loiret

De plus, la Scandibérique, vélo route reliant la Norvège (Trondheim) à l'Espagne (Saint-Jacques-de-Compostelle) et traversant le territoire pour relier Paris-Evry-Nemours-Montargis-Briare constitue également une opportunité de développement touristique.

En outre, la conversion des anciens sites industriels du Sud Seine-et-Marne et Nord Loiret pourrait permettre le développement local avec l'objectif de valoriser le cadre de vie. Il en est de même du tourisme rural et fluvial.

Un patrimoine riche existe, comprenant notamment le canal du Loing, les peintres (Sisley) de Moret-sur-Loing²⁸ et son musée du vélo et du sucre d'orge, les châteaux et musées de la préhistoire à Nemours, ou encore les centres équestres.

Les territoires de la CC des Portes Euréliennes d'Île-de-France et de la CA Rambouillet-Territoires bénéficient d'un patrimoine bâti rural et historique remarquable et d'importants espaces agricoles et naturels de qualité qui en font un secteur touristique à part entière.

Ils possèdent un certain nombre de patrimoines classés au titre de monuments historiques dont la ville de Rambouillet, qui fait partie du réseau national Villes et Pays d'Art et d'Histoire.

D'autres sites touristiques, culturels et de loisirs existent dans le sud des Yvelines, les Vaux de Cernay et son abbaye, Saint Arnoult en Yvelines avec la maison d'Elsa Triolet et d'Aragon, et le musée des Arts et traditions populaires,etc.

De grands espaces sont aménagés pour les activités de loisirs et de nature. La filière équestre soutenue par la Région comprend de nombreux centres, principalement localisés sur les communes appartenant au PNR. De multiples circuits de randonnées et de vélo permettent de développer le tourisme vert.

Les démarches engagées par le PNR de la Haute Vallée de Chevreuse font parties des exemples à suivre, car elles soutiennent les créations d'activités en lien avec le tourisme et croisés avec l'agriculture, le développement durable, la valorisation et la distribution des productions locales.

Si l'analyse des SCoT met en évidence des structures d'accueil du type gîtes, chambres d'hôtes, hôtels, il souligne la nécessaire augmentation de la capacité d'accueil ainsi qu'une meilleure

²⁸ Devenue depuis le 1^{er} janvier 2017 la commune de Moret-Loing-et-Orvanne

Pour un aménagement concerté et équilibré des franges franciliennes, quelles nouvelles coopérations interrégionales ?

structuration des activités touristiques, la mise en place de réseaux attractifs, la diversification des types de tourismes.

d) L'accessibilité touristique

En matière d'accessibilité des lieux touristiques, il convient de rappeler les objectifs du SDRIF : « *L'ensemble des territoires franciliens, y compris le cœur de destination, doit se réinventer, à travers de nouvelles thématiques ou filières (tourisme social, tourisme vert, tourisme fluvial, tourisme culturel et industriel, etc.), de nouveaux espaces de développement, répondant ainsi à la diversification croissante des attentes de la clientèle touristique régionale, nationale et internationale. C'est à ce titre que nombre de sites culturels et patrimoniaux seront à soutenir dans leur développement* ».

Les difficultés d'accès à la plupart de ces sites constituent un obstacle majeur à leur développement, notamment pour les touristes étrangers.

Toutefois, il faut préciser les louables initiatives de Transilien pour promouvoir les possibilités de desserte par son réseau de certaines attractions touristiques en Île-de-France située entre autres dans les franges. Dans le même ordre d'idées, l'IPR vient d'éditer une carte dénommée « L'Île aux Trésors », sur laquelle figurent les destinations touristiques desservies par les transports en commun à 20 minutes à pied maximum d'une gare de RER ou Transilien. Ce support est destiné en particulier aux Franciliens, touristes et visiteurs ne disposant pas de véhicule personnel.

De telles initiatives méritent une promotion systématique. L'attractivité des sites touristiques pourrait également être améliorée par une billettique combinant transport et entrée sur les sites, notamment à destination de la clientèle étrangère individuelle qui n'a souvent ni le temps ni le goût de se lancer dans l'organisation de visites complexes.

e) Préconisations pour un tourisme durable et concerté dans les territoires de franges

Pour que le tourisme puisse jouer pleinement son rôle de développement de l'économie locale et de l'emploi dans ces territoires de franges, la convergence des actions des différentes collectivités, issue d'une concertation régulière, est indispensable.

Le tourisme durable pourrait devenir un nouveau créneau porteur, non seulement à l'intention d'une clientèle nationale et internationale, mais principalement à destination des Franciliens.

Plusieurs actions devraient être engagées dans cet objectif :

- **Développer et animer des projets touristiques interterritoriaux pour mettre en réseau et faire coopérer les forces vives du territoire**, comme des circuits patrimoniaux transrégionaux qui permettraient de relier les villes d'intérêt de part et d'autre de la limite régionale (par exemple, Versailles, Maintenon et Chartres pour le premier territoire d'étude) ;
- **Étudier et développer l'intermodalité touristique vélo-rando/train/car** pour accéder et innerver les territoires de franges ;
- **Étendre les limites du PNR Gâtinais côté Loiret et conforter son rôle en tant que territoire touristique** (démarche semblable à celles entreprises pour les PNR du Perche et de Loire-Anjou-Touraine), autour des valeurs du tourisme durable, de ressourcement dans la nature, de l'art de vivre et d'éducation à l'environnement ;
- **Renforcer les actions de promotion du slow tourisme de manière interterritoriale**, en s'appuyant sur des équipements déjà existants comme les vélo-routes, les chemins de randonnée et les boucles équestres ;

Pour un aménagement concerté et équilibré des franges franciliennes, quelles nouvelles coopérations interrégionales ?

- **Développer des équipements le long de ces itinéraires en coopération interterritoriale**, comme le projet de « maisons d'étape » initié à Nemours visant à accueillir les cyclistes de la Scandibérique en leur proposant des services de réparation et d'entretien de vélo, de restauration et d'hébergement. Le projet pourrait à terme à proposer des maisons d'étapes successives sur le parcours, dans les différents territoires tous les 30 à 50 km de distance ;
- **Renforcer les coopérations interrégionales pour le développement du tourisme fluvial**, par exemple en mettant en place une démarche d'aménagement concerté des circuits touristiques fluviaux le long du canal du Loing (répartition des capacités de haltes fluviales entre les territoires, lien avec les aires de camping-car, etc.).

3. Les débouchés agricoles

La spécificité de l'Île-de-France sur les capacités de production, sur les outils de transformation et sur les modes de commercialisation des denrées vivrières doit être rappelée : la demande des 12 millions de consommateurs est largement au-delà (dans des rapports allant de 1 à 100 selon la DRIAAF) des capacités de production agricole et de transformation agroalimentaire francilienne dans chacune des filières : légumes et fruits, viandes (ovine, bovine, volaille), et produits laitiers.

Il est donc impératif pour la région capitale de rester approvisionnée par des bassins de production conséquents (Bretagne, Centre-Val de Loire, Bourgogne, Hauts-de-France, Normandie...) pour répondre à ces besoins. A ce titre, les territoires de franges, en proximité immédiate avec ce réservoir de consommateurs et encore largement tournés vers l'agriculture, ont un potentiel de développement à saisir, même s'ils ne pourront répondre à l'ampleur de la demande et s'ils doivent aussi satisfaire les attentes de leur propre population.

Afin de promouvoir un développement durable et circulaire des territoires ruraux et périurbains de franges, il est nécessaire de favoriser une approche transversale et décloisonnée de la question agricole dans les projets de territoire et de promouvoir le dialogue avec la profession agricole.

a) Les territoires intercommunaux, un niveau pertinent pour construire des systèmes alimentaires agricoles territoriaux (SAAT)

Le développement agricole durable des territoires de franges peut passer par la construction de systèmes alimentaires agricoles territoriaux (SAAT) nécessitant de mobiliser l'ensemble des acteurs concernés par la question alimentaire sur un territoire : différentes catégories de consommateurs (publics scolaires et autres usagers de la restauration collective, grand public), mais aussi producteurs, professionnels de l'alimentation, élus, agents des collectivités, etc.

Parce que « *les territoires urbains et les territoires ruraux ne peuvent connaître de développement pérenne et durable sans prise en compte de leur interrelation* »²⁹ (cf. SDRIF), ce lien urbain rural est à valoriser dans les projets de territoires par une approche globale et transversale des problématiques.

« *Les intercommunalités jouent un rôle majeur dans la traduction concrète des politiques climatiques. Selon le GIEC, 75 % des leviers pour une transition écologique réussie sont territoriaux* »³⁰. En effet,

²⁹ SDRIF

³⁰ Ministère de la transition écologique et solidaire, Stratégie nationale bas carbone 2020

Pour un aménagement concerté et équilibré des franges franciliennes, quelles nouvelles coopérations interrégionales ?

les intercommunalités sont en charge de l'élaboration des Plans climat-air-énergie territoriaux (PCAET), qui décrivent la trajectoire climat de leur territoire et les actions prévues à court terme par les acteurs locaux pour s'y inscrire.

La DRIAAF³¹ d'Île-de-France accompagne ainsi la profession pour l'aider à répondre aux nouveaux enjeux du lien urbain rural à travers ses actions « produisons autrement » et « bien manger c'est l'affaire de tous ».

- La DRIAAF suit les territoires impliqués dans des stratégies locales de développement et dans des problématiques de gestion du foncier agricole en partenariat avec la SAFER³² et l'AEV³³ ;
- La DRIAAF co-pilote le Réseau Rural et Périurbain d'Île-de-France avec la Région. Le réseau rural et périurbain d'Île-de-France répond à la volonté européenne et à la politique régionale de favoriser la coopération entre les acteurs du monde rural et d'assurer l'évolution de ces territoires vers une identité forte et cohérente, composante essentielle du développement durable ;
- La DRIAAF appuie les acteurs dans leurs démarches de projets innovants en agriculture urbaine.

La DRIAAF a ainsi rédigé un guide pour aider les collectivités lors de l'élaboration de leurs projets de PCAET sur les thèmes qui entrent dans son champ de compétences : agriculture, forêt, alimentation et artificialisation des sols.

La Région Centre-Val de Loire a fait de l'alimentation un sujet majeur de la mandature 2015-2021 qui s'est traduit par la création d'une délégation. En 2017, la stratégie alimentaire régionale est adoptée par l'assemblée. Elle est marquée par une volonté forte de transition sociale, environnementale et territoriale du système alimentaire actuel. Elle vise à soutenir l'émergence de Projets alimentaires territoriaux (PAT) pour atteindre, à terme, la couverture du territoire régional.

Dès lors, de nombreuses actions ont été mises en œuvre pour accompagner les territoires dans leurs démarches alimentaires :

- Au niveau des dispositifs de financement :
 - Un « financement PAT » dans les contrats régionaux de solidarité territoriale (CRST) pour appuyer l'ingénierie des territoires ;
 - Un partenariat avec l'ADEME pour, à partir de territoires pilotes, étudier les conditions de réussites d'une approche mettant en synergie entrées PCAET et alimentaire ;
 - Le financement d'une « mission d'appui régional visant à suivre la mise en place des PAT » depuis 2018. Cette mission est assurée par l'association InPACT Centre.
- Au niveau de l'organisation interne de la Région :
 - Un groupe de travail transversal pour suivre les avancées de la stratégie alimentaire ;
 - Des critères régionaux prioritaires pour orienter les territoires vers une vision systémique et transversale de leurs démarches et reconnaissance régionale des démarches de PAT.

³¹ Direction régionale interdépartementale de l'alimentation, de l'agriculture et de la forêt d'Île-de-France

³² Sociétés d'aménagement foncier et d'établissement rural

³³ Agence des espaces verts d'Île-de-France

Pour un aménagement concerté et équilibré des franges franciliennes, quelles nouvelles coopérations interrégionales ?

Par ailleurs, la politique régionale de l'alimentation est un sujet concerté entre l'État et la Région. Ce travail étroit, se manifeste notamment par la co-présidence État/Région de l'instance régionale de l'alimentation (CRALIM).

b) La prise en compte du métabolisme agricole de chaque territoire pour penser les possibilités de coopérations

Territoire 1

Le sud des Yvelines se caractérise par la présence de terres agricoles, se répartissant essentiellement entre des terres labourées pour les protéagineux³⁴ ou cultures fourragères et des surfaces en herbes. De plus, les cultures industrielles de betteraves, pommes de terre, oignons et haricots, nécessitant une irrigation, sont fortement présentes sur le territoire.

La superficie agricole utilisée à l'échelle du Sud Yvelines recule progressivement. Par ailleurs, on distingue deux types d'espaces agricoles d'une valeur agronomique inégale des sols :

- Le plateau de la Beauce et les espaces ouverts de la moitié sud avec des sols de très bonne qualité et une activité agricole sur de grandes exploitations (productivité élevée, grandes cultures céréalières, sols fertiles) ;
- Les espaces forestiers et de clairières au nord, orientés vers une agriculture de services écosystémiques³⁵.

Les territoires de la moitié nord de la zone de Rambouillet, dont les exploitations ont subi une crise, sont restés à 60 % des surfaces agricoles utilisées en production de céréales.

Des efforts de diversification de production ont été réalisés. L'élevage équin augmente en raison de la forte présence des activités équestres sur le territoire. L'agriculture de cette zone est en outre marquée par la polyculture et l'élevage.

L'arrivée de nouvelles générations d'agriculteurs (formations supérieures, sensibilité environnementale, etc.) font évoluer les modes de production sur des voies de diversification, vers les cultures légumières, l'exploitation laitière, la polyculture et les pépinières.

L'analyse du SCoT de la CA Rambouillet Territoires met en évidence un potentiel économique sous-exploité et l'existence de fragilités territoriales :

- Des exploitations éloignées des sites de distribution et de transformation sans lien avec les productions locales et posant une contrainte de logistique ;
- La présence d'importantes entreprises agro-alimentaires sans véritable lien avec la production locale ;
- Des terres agricoles majoritairement irriguées (comme par exemple au sud d'Ablis) et donc confrontées au problème de disponibilité en eau et à son coût (à cause de la sécheresse, les prélèvements dans la nappe de Beauce font l'objet de quotas) ;
- Une agriculture menacée par le phénomène de périurbanisation. La pression foncière exercée par les zones bâties apparaît comme une contrainte qui conditionne l'avenir des exploitations agricoles. Le développement modéré des bourgs et villages génère des flux importants de véhicules.

³⁴ Les protéagineux (pis, féverole, lupin) sont des graines de légumineuses qui se caractérisent par leur grande richesse en protéines.

³⁵ Les services écosystémiques sont les bienfaits que les hommes obtiennent des écosystèmes. Beaucoup de services écosystémiques clés découlent de la biodiversité, tels que le recyclage des éléments nutritifs, la fixation du carbone, et la pollinisation.

Pour un aménagement concerté et équilibré des franges franciliennes, quelles nouvelles coopérations interrégionales ?

Les territoires du Sud Yvelines comportent des atouts indéniables et des potentiels à développer. Ils regroupent de nombreuses structures nécessaires à la transformation des produits agricoles et sylvicoles, comme par exemple des unités de méthanisation, de compostage, de fabrication de produits laitiers, une scierie.

Il existe des liens avec les territoires limitrophes, renforcés par la présence de mécaniciens et concessionnaires agricoles situés en Sud Yvelines et en Eure-et-Loir. De nombreux agriculteurs ont du matériel commun et exploitent hors de leurs communes voire même hors du territoire du Sud Yvelines et travaillent en coopératives (il existe notamment des Coopératives d'Utilisation du Matériel Agricole).

La diversification des activités agricoles autour de Rambouillet constitue un enjeu intéressant permettant le développement de l'emploi dans cette activité, mais aussi d'emplois secondaires, ainsi que la reconnaissance et le développement de nouveaux métiers.

L'activité sylvicole du Sud Yvelines, grâce aux espaces boisés, est un atout pour la production de bois et le développement de cette filière.

Une proportion croissante de la population a des attentes fortes vis-à-vis de la préservation des équilibres naturels, de la biodiversité, d'une agriculture moins consommatrice d'engrais et de produits phytosanitaires, de la sécurisation de la consommation alimentaire et du développement des circuits courts. Cette aspiration des consommateurs semble plus particulièrement marquée dans les populations citadines et néo-rurales. Il s'agit donc de développer des modes d'agriculture plus intégrés à la vie des territoires et de leurs habitants de part et d'autre des limites administratives.

Les démarches engagées par le PNR de la Haute Vallée de Chevreuse font partie des exemples à suivre, comme le soutien à la création d'activités en lien avec l'agriculture et la valorisation des productions locales.

Territoire 2

Concernant le Territoire 2, les SCoT étudiés montrent une économie agricole dynamique qui donne une identité à ces territoires, avec une prédominance des exploitations en cultures céréalières, malgré une baisse maintenant stabilisée. Il est à noter un nombre important de sous-traitants de produits agricoles.

Si les questions de l'urbanisation et de l'artificialisation des sols restent une problématique au maintien et au développement des activités agricoles, certains territoires comme Nemours sont caractérisés par une préservation des espaces et une maîtrise de l'urbanisation. En effet, du côté de la Seine-et-Marne, l'artificialisation est très faible, les préconisations du SDRIF et l'orientation ZAN allant dans ce sens.

Les plateaux agricoles sont organisés de part et d'autre de la Vallée du Loing. Ils sont utilisés à la production de blé, colza ou betterave sucrière sur des exploitations de taille moyenne.

Côté Centre-Val de Loire, on note des disparités importantes d'artificialisation du fait de la présence de l'agglomération montargoise ainsi que celle des territoires ruraux marqués par le poids de l'activité agricole, la présence de grandes cultures en champ ouvert ou bocages. La consommation des terres agricoles, hors PNR du Gâtinais français, reste insuffisamment maîtrisée. L'étalement urbain est en cause ainsi que la pression foncière exercée sur les communes rurales.

Le dynamisme de l'activité agricole sur le Montargois en Gâtinais a un effet bénéfique par la création d'emplois directs et indirects, les activités d'élevage permettant la diversification des exploitations agricoles, des productions marquées selon les territoires (Oléo protéagineux, betteraves).

Pour un aménagement concerté et équilibré des franges franciliennes, quelles nouvelles coopérations interrégionales ?

En revanche, le vieillissement du monde agricole nécessite un renouvellement générationnel qui reste difficile mais dont l'enjeu est le maintien d'une économie agricole et agro-alimentaire dynamique et de proximité avec le territoire.

Le SCoT de l'EPCI du Pays de Beauce-Gâtinais en Pithiverais souligne le nombre important de sous-traitants de produits agricoles et de nouvelles ambitions pour l'économie « verte » avec la filière paille et la chimie « verte » (utilisation des oléo protéagineux). Sur ce territoire, les filières courtes répondent à une demande des consommateurs pour certains produits (miel, safran...).

Le PNR du Gâtinais français, par l'engagement et l'adhésion de communes et intercommunalités au projet commun de développement, est un outil utile par ses répercussions sur l'économie agricole locale. Les missions des PNR permettent des actions de développement de filières locales comme le bois et le cresson. Les producteurs de la filière chanvre sont également accompagnés notamment *via* un partenariat avec une université. Il est à noter que la culture du chanvre (alternative au bois de chauffage et isolement des bâtis) constitue un potentiel de développement du Sud Seine-et-Marne et de ses territoires limitrophes.

Les Régions et les collectivités territoriales démontrent leurs capacités à élaborer des politiques publiques utiles à leur population en s'inscrivant en complémentarité dans un projet commun, pour des besoins insuffisamment satisfaits (Cadre de Vie, Emploi, Formation). Ces démarches de partenariats, coopérations, mutualisations permettent un développement économique local et valorisent les atouts territoriaux de proximité.

Le PNR travaille à la réalisation de formations en liens avec l'agriculture, à la labellisation des producteurs locaux, à l'installation de sociétés coopératives, à des expérimentations de pâturages (ovins), à l'attribution d'une marque (Fruits et Légumes Produits laitiers Viandes) et à l'utilisation de produits locaux (Paille). Le mode de fonctionnement du PNR est basé sur les besoins des différents territoires adhérents et favorise le dialogue entre leurs élus au-delà des limites territoriales administratives. Les régions peuvent apporter une vision interterritoriale et devenir moteur de la création de projet, à condition d'apporter les financements nécessaires pour permettre aux PNR de disposer des moyens et des compétences humaines nécessaires.

Enfin, la gestion de l'eau constitue un enjeu essentiel pour ce territoire. En effet, en termes de quantité, l'eau apparaît comme une ressource suffisante mais devant faire l'objet d'une attention particulière dans le cadre de la politique d'économie d'eau. Il s'agit d'éviter d'augmenter les captages, la nappe phréatique pouvant alors être fragilisée. Néanmoins, en période sèche, des problèmes d'étiage peuvent survenir. Côté francilien, le SCoT Pays de Nemours signale qu'un effort complémentaire est à réaliser pour améliorer les rendements des réseaux.

En termes de qualité, les eaux de surface présentent un état écologique moyen et un état chimique mauvais. Ces états insatisfaisants sont surtout liés aux zones agricoles mais également à l'insuffisante efficacité des réseaux d'assainissement. Les eaux souterraines sont, elles aussi, dégradées par les nitrates et les pesticides.

Les chambres d'agriculture régionales se mobilisent fortement dans ce cadre, en proposant un accompagnement de proximité aux professionnels afin de concilier les exigences de qualité de l'eau et les réalités des exploitations agricoles, en prenant en compte leurs dimensions techniques, économiques et sociales. Cependant, pour les territoires de franges, tout l'enjeu d'une telle démarche repose sur la capacité (et les moyens donnés) des chambres d'agriculture à organiser des actions de proximité concertées et réparties de manière coordonnée, de part et d'autre des limites régionales.

L'eau un problème partagé

Plus largement, dans les deux territoires étudiés, une importante partie de l'activité agricole semble conditionnée à l'irrigation, sans laquelle certaines exploitations agricoles ne pourraient se maintenir dans leur configuration actuelle. L'irrigation, tout comme la qualité et la disponibilité de l'eau représentent ainsi des enjeux cruciaux pour le maintien des dynamiques agricoles dans les deux territoires de franges concernés.

c) *Quelques exemples d'initiatives de Programmes Alimentaires de Territoire (PAT) menés sur les territoires de franges observés*

Au sein de la région Centre-Val de Loire plusieurs actions sont déjà à l'œuvre pour développer des Programmes alimentaires de territoire, notamment dans les territoires retenus par la présente étude. Par exemple, l'association ADEAR 28 agit pour le développement de l'agriculture paysanne³⁶ en Eure-et-Loir. Elle a pour objectif de :

- Promouvoir une agriculture paysanne, autonome et économique, respectueuse de l'environnement et de la société, et ancrée dans son territoire ;
- Participer à rendre le monde rural dynamique et attractif : maintenir des campagnes vivantes (emploi, culture, échanges, activités relocalisées, etc...) ;
- Développer le lien social, entre producteurs et consommateurs et entre acteurs du monde rural.

De même, l'association Terres d'Eure-et-Loir permet aux euréliens de mieux identifier les produits de leur terroir, en garantissant l'origine locale des produits et en fédérant les producteurs locaux du département.

Par ailleurs, le PETR³⁷ du Gâtinais montargois a été lauréat de l'Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI) de l'ADEME et de la Région Centre Val de Loire. Il entend profiter du diagnostic issu du Projet Territorial Agricole et Alimentaire afin d'élaborer un plan d'actions autour du lien entre alimentation et environnement. Une attention particulière sera également portée à la nécessité de s'inscrire en complémentarité des autres territoires, y compris du PAT mené à l'échelle du département du Loiret. Il est regrettable, là encore, qu'il ne soit pas envisagé d'aller au-delà des limites régionales et départementales.

Les grandes dates du projet de PAT de la Haute Vallée de la Chevreuse et de la Bergerie nationale de Rambouillet

- Novembre 2017 Candidature à l'appel à projets du Programme National pour l'Alimentation.
- Février 2018 La candidature est retenue au niveau régional.
- Septembre 2018 Signature d'une convention tripartite entre le Parc naturel de la haute vallée de Chevreuse, la Bergerie nationale et le préfet de région d'Île-de-France.
- Octobre 2018 Premier comité de pilotage du projet.
- Mars 2019 Lancement du PAT et du diagnostic territorial.
- Septembre 2019 Résultat du diagnostic partagé et propositions de pistes d'actions.
- Mars 2020 Restitution finale du diagnostic partagé.
- Août 2020 Définition d'un plan d'actions pour le PAT.

³⁶ L'agriculture paysanne est une idée de l'agriculture qui s'inscrit dans les critères de durabilité, de respect de l'environnement et de conservation du tissu social.

³⁷ Pôle d'équilibre territorial et rural

Pour un aménagement concerté et équilibré des franges franciliennes, quelles nouvelles coopérations interrégionales ?

En Île-de-France, des initiatives existent aussi en faveur du développement de Projets alimentaires territoriaux.

La ville de Paris a initié un plan d'alimentation durable. Des conseils départementaux avec les chambres d'agriculture concernées réfléchissent à créer des investissements de transformation agroalimentaires pour répondre à la demande de la restauration collective de leurs collèges, tandis que certains communes et intercommunalités analysent l'offre locale pour l'approvisionnement de leur restauration collective (scolaire, portage des repas seniors, etc.).

A noter que, lors de l'appel à projets 2017-2018 du Programme national alimentaire (PNA), le PAT présenté par le PNR de la Haute Vallée de Chevreuse et la Bergerie nationale de Rambouillet a été sélectionné comme Lauréat.

On peut également signaler que le PAT Sud-Yvelines, qui recouvre 77 communes et 3 communautés de communes mais qui suit les limites départementales et régionales, n'exploite pas les possibilités de complémentarités éventuelles avec les territoires adjacents sis en Centre-Val de Loire. Ce PAT met en avant les forces du territoire : un bon potentiel agronomique, une filière pain structurée à l'échelle régionale répondant au-delà des besoins du territoire, des initiatives de diversification réussies et excédentaires pour le territoire, une progression de l'agriculture biologique et centralisation de l'offre, un niveau de vie élevé, supérieur à la moyenne régionale, des réseaux de communication très développés, la proximité du MIN de Rungis et des plateformes des GMS, un réseau dense de cuisines centrales, un réseau très dense de commerces, une forte sensibilité à l'alimentation au sein des populations, des initiatives locales variées et de nombreux événements autour de l'alimentation. Il en souligne également des faiblesses : pénurie de l'offre (volume et diversité) en productions animales, maraîchères et arboricoles, la volatilité des prix des céréales risque de fragiliser les exploitations de grandes cultures, le manque de structuration des filières élevage et maraîchage, le manque de visibilité de la production alimentaire locale, la difficulté à répondre à la demande des consommateurs en produits locaux et des coûts de logistique élevés (dernier kilomètre).

d) Préconisations pour des systèmes agroalimentaires locaux et durables

Afin de développer une activité agricole et agroalimentaire durable et qui favorise la résilience territoriale, il serait souhaitable de :

- **Renforcer le soutien aux agriculteurs des territoires par la commande publique**, en structurant les filières de proximité (légumerie, etc.) pour assurer des débouchés agricoles autres que ceux des établissements publics (notamment lors des périodes de fermeture des cantines scolaires) et éviter ainsi les pertes ;
- **Développer les Programmes alimentaire de territoire (PAT)** visant à développer l'offre alimentaire locale, accompagner la production en filières spécialisées au niveau local, accompagner les installations/reprises d'activités agricoles et agroalimentaires, accompagner des projets de diversification, de transformation et de logistique, construire les projets de diversification avec les acteurs de l'aval ;
- Dans ce cadre, **développer la création de Drives fermier** et organiser des marchés fermiers en association avec les chambres d'agriculture de part et d'autre de la limite régionale, afin d'encourager les habitants à consommer local et permettre le développement des points de ventes et de collectes sans effet de frontière ;
- **Favoriser l'implantation et le développement dans les territoires de franges d'usines de transformation agro-alimentaires** ;

Pour un aménagement concerté et équilibré des franges franciliennes, quelles nouvelles coopérations interrégionales ?

- **Favoriser la diversification des exploitations et lutter contre leur mitage.** Cette volonté doit s'accompagner d'un développement, dans ces territoires, de formes innovantes d'agriculture (hors sol, sur les toits, culture hydroponique...) ainsi que de l'agriculture urbaine (politiques d'aménagement agricole des villes) ;
- **Initier ou renforcer la sanctuarisation des espaces agricoles des territoires de franges** ;
- **Inviter les EPCI à pleinement prendre en charge leur nouvelle compétence de gestion des milieux aquatiques et de prévention des inondations (GEMAPI) de manière concertée**, par exemple *via* la mise en place d'un EPAGE³⁸ transrégional comme cela a été initié dans le premier territoire d'étude ;
- **Développer dans les territoires de franges les CIVAM** (Centres d'Initiatives pour Valoriser l'Agriculture et le Milieu rural), ainsi que les **GDA** (Groupes de Développement Agricole)³⁹ et les **CETA** (Centres d'Etudes Techniques d'Agriculture)⁴⁰ .

³⁸ EPAGE : Etablissement public d'aménagement et de gestion de l'eau

³⁹ Un GDA est un groupe d'agriculteurs d'un même secteur géographique qui propose des services adaptés aux besoins de chaque adhérent.

⁴⁰ Un CETA est une association loi 1901 créée et gérée par des exploitants agricoles souhaitant bénéficier d'une aide technique personnalisée permettant d'améliorer leurs pratiques de production.

III- PRÉCONISATIONS POUR UN DÉVELOPPEMENT RÉSILIENT ET DURABLE DANS LES TERRITOIRES DE FRANGES

1. Assurer une transition vers l'économie circulaire

S'engager dans la voie de la résilience territoriale présuppose une stratégie de développement de l'économie circulaire (EC), dont les principes de mise en œuvre peuvent se décliner dans les territoires de franges, en particulier dans nos deux territoires, et dans les trois secteurs d'intervention pris en compte dans cette étude. Certes, cette préconisation « englobante » ou métapréconisation, ne peut être mise en œuvre que selon des modalités et des degrés adaptés en fonction des réalités locales ; car par définition l'économie circulaire valorise la proximité sous toutes ses formes, géographique comme organisationnelle, comme l'a bien montré le rapport que la section prospective du Ceser Centre-Val de Loire⁴¹ a consacré aux perspectives de développement de l'économie circulaire dans la région et ses composantes territoriales. Qui plus est, alors que l'économie circulaire était encore un concept très peu stabilisé, la loi sur les déchets de 1992 évoquait déjà la nécessité de respecter « un principe de proximité ». Le nouveau paradigme de l'économie circulaire a aussi vocation à s'appliquer à l'ensemble des secteurs d'activité présents sur chaque territoire, au-delà des domaines d'intervention retenus dans ce premier rapport.

En fait, l'économie circulaire renvoie à un ensemble de pratiques diversifiées, allant du recyclage des déchets à la requalification des friches urbaines en passant par l'écologie industrielle territoriale, ou encore bien d'autres types d'action de développement local privilégiant la préservation des ressources, etc. L'économie circulaire s'inscrit dans une orientation stratégique de construction du développement durable à partir du territoire, et comme le disent J. Gobert et S. Dermine-Brulot : les projets relevant de l'économie circulaire sont : « *avant tout des projets de territoire impliquant la prise en compte du contexte socio-spatial et la coopération d'acteurs.* »⁴². Il s'agit bien à l'échelle locale, comme le dit un rapport du Ceser de l'ex-Région Aquitaine, « *D'une mutation en profondeur des façons de penser la production et la consommation, dans un contexte de pénurie des ressources non renouvelables et de réchauffement climatique.* » (Ceser Aquitaine -2016)

⁴¹ Voir : « *Et pourtant, elle tourne !l'économie circulaire, un défi pour la Région* », Rapport de la Section Prospective du CESER Centre-Val de Loire (2017).

⁴² Voir J. Gobert et S. Dermine-Brulot (2017) « *La mobilisation du capital territorial pour le développement d'une logique d'écologie industrielle et territoriale* », RERU, N° 5.

Définition :

Selon l'ADEME, l'économie circulaire peut se définir comme un système économique d'échange et de production qui, à tous les stades du cycle de vie des produits (biens et services), vise à augmenter l'efficacité de l'utilisation des ressources et à diminuer l'impact sur l'environnement tout en développant le bien être des individus.

Le passage vers une économie circulaire implique des gains environnementaux mais également des réallocations sectorielles d'emploi entre les activités intensives en matières et celles qui contribuent à les économiser ("éco-activités"), c'est pourquoi il est intéressant de mesurer le contenu en emploi de ces activités pour apprécier l'ampleur de la transformation à l'œuvre.

L'économie circulaire repose sur 3 domaines et 7 piliers :



Rompre avec l'économie linéaire au profit de l'économie circulaire est sans doute la principale et la meilleure façon de donner un caractère plus opérationnel à la résilience territoriale et à un développement plus durable, tout en exigeant des coopérations renforcées entre acteurs locaux. L'économie circulaire englobe une grande variété d'actions à mener sur un mode coopératif, que l'on ne saurait réduire (comme trop souvent) au seul recyclage des déchets ou à l'organisation des

Pour un aménagement concerté et équilibré des franges franciliennes, quelles nouvelles coopérations interrégionales ?

activités productives. Comme le montre le schéma⁴³ reproduit dans l'encart ci-avant, l'économie circulaire concerne également les normes et comportements de consommation et repose sur 7 « piliers » différents. C'est en partant de cette diversité des composantes de l'économie circulaire qu'il convient d'élaborer des projets de territoire se déclinant en des ensembles d'actions territorialisées, en particulier au sein de nos deux territoires d'étude.

C'est en cela que la promotion de l'économie circulaire apparaît comme la première des préconisations pensées en vue de la résilience des franges franciliennes ; préconisation qui peut s'élargir au-delà des deux territoires d'étude.

Des dispositifs législatifs

Cette préconisation trouve aussi sa légitimité dans un ensemble de dispositifs législatifs et réglementaires déjà existants, qui constituent autant de « points d'appui » pour envisager plus de circularité dans les trajectoires de développement de nos deux territoires. Ainsi, la Commission européenne a-t-elle adopté en décembre 2015 une série de mesures dans le domaine de la production, de la consommation et de la gestion des déchets visant à faciliter la transition de l'Europe vers une Economie Circulaire pour renforcer sa compétitivité, sa croissance économique durable et la création de nouveaux emplois. Ce paquet « Economie Circulaire » a été voté et amendé par le Parlement européen en mars 2017, qui a renforcé certains objectifs adoptés par la Commission Européenne, en particulier dans le domaine des déchets. Par exemple, il fixe des objectifs de préparation en vue du réemploi et du recyclage de 70 % des déchets municipaux d'ici 2030, de recyclage de 80 % des déchets d'emballages d'ici 2030 et de réduction de la mise en décharge à 5 % de l'ensemble des déchets d'ici à 2030.

En France, avec l'adoption de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte (LTEPCV) qui consacre son titre IV à la lutte contre le gaspillage et la promotion d'une Economie Circulaire, on constate une accélération de la transition vers un modèle intégrant plus de circularité, que ce soit au niveau des territoires comme au niveau des entreprises.

Au niveau régional, le Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets (PRPGD) constitue le volet « déchets — économie circulaire » du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET). En Centre-Val de Loire, un diagnostic de l'économie circulaire et un plan d'actions régional en faveur de l'économie circulaire ont été élaborés en concertation avec les acteurs du territoire. Un nombre déjà important d'initiatives d'économie circulaire (plus de 200) a été identifié dans cette région, tandis qu'en Île de France, 112 initiatives régionales avaient été recensées dès 2017⁴⁴.

De plus, en Île-de-France, la Région a adopté sa Stratégie régionale en faveur de l'économie circulaire (SREC) pour la période 2021-2027. Dans son avis de septembre 2020⁴⁵, le Ceser Île-de-France a salué l'ambition portée par cette stratégie, dont les objectifs et les dispositifs mis en œuvre couvrent de manière globale et transversale tous les aspects de cet enjeu crucial pour l'avenir du territoire.

⁴³ Source : ADEME.

⁴⁴ Voir, pour l'Île de France : « Des initiatives franciliennes en économie circulaire », édition 2017 du recueil cartographique, ADEME/Région IDF/Préfet de la Région IDF. Et pour la Région Centre-Val de Loire : PRPGD Centre-Val de Loire, 2018.

⁴⁵ Ceser Île-de-France, avis n°2020-12 sur la stratégie régionale en faveur de l'économie circulaire, septembre 2020

Pour un aménagement concerté et équilibré des franges franciliennes, quelles nouvelles coopérations interrégionales ?

Néanmoins, le Ceser a noté la dynamique plus incitative que contraignante proposée par la SREC à ce stade⁴⁶.

Des exemples territoriaux

Ainsi, dans nos deux territoires d'étude, plusieurs entreprises ou projets peuvent être directement identifiés comme participant à l'économie circulaire, en particulier :

- « Brabant Global Solvant » à Mignères (45, CC des 4 vallées) ;
- « SMTR » à Pannes (45, CA du Montargois Val de Loing) ;
- « Société des vidanges réunies » à Béville-le-Comte (28, CC Portes Euréliennes d'IDF) ;
- « Recherche et Valorisation métaux » à Coulombs (28, CC Portes Eurélienne d'IDF) ;
- « Projet prêt de poules » porté par SIMORTOM⁴⁷ (77, rassemble notamment la CC Gâtinais-Val de Loing et la CC Moret Seine et Loing) ;
- « Bourse aux matériaux » portée par le PNR de la Haute Vallée de Chevreuse (78, CA Rambouillet Territoires) ;
- Rénovation circulaire de la D36a de Seine-et-Marne (77) qui relie La Chapelle-la-Reine à Puiseaux (45)⁴⁸.

Plus généralement, les différents domaines concernés par l'économie circulaire puisent leurs ressources indépendamment des limites de chaque région. Les exemples en sont nombreux : les matériaux de construction regroupent une famille variée de matières allant des granulats pour fabriquer le béton au gypse nécessaire à l'élaboration du plâtre. Ces ressources, les granulats, sables et graviers en particulier, produites en quantité en Île-de-France, nécessitent des acheminements des régions voisines pour compléter la demande très forte de l'Île-de-France pour le développement des infrastructures et des logements, notamment en provenance de l'Eure-et-Loir et le Loiret.

Autre exemple en provenance des sols, les matériaux biosourcés comme le bois, la paille, le chanvre, le miscanthus, le lin etc. et les matériaux géosourcés, comme la terre crue et la pierre sèche, sont des ressources à utiliser au plus près de leur lieu de production et donc indépendamment d'une limite administrative. Néanmoins, leur traçage semble très complexe à déterminer (en termes de kilomètres parcourus et de composantes).

Par ailleurs, comme cela a été vu précédemment, le bois de construction est aujourd'hui un secteur relativement peu dynamique en Île-de-France. Ayant un fort potentiel aux débouchés importants pour la construction neuve et la réhabilitation, les conditions de son développement pourraient être réunies dans les franges, notamment en collaboration avec les régions voisines. La bonne échelle d'approvisionnement est celle qui réduit au minimum les conséquences sur l'émission de gaz à effet de serre.

⁴⁶ Depuis la parution de l'avis mentionné, le Ceser Île-de-France poursuit ses réflexions à ce sujet et a acté le lancement de travaux complémentaires qui seront publiés au second trimestre 2021

⁴⁷ A Montereau-Fault-Yonne (77), le syndicat SIMORTOM, dans le cadre de son Programme local de prévention des déchets, distribue des couples de poules et des petits poulaillers à 310 foyers, dans le but de réduire leurs déchets ménagers. En une année, l'initiative a permis d'alléger les poubelles d'une famille d'une centaine de kilos.

⁴⁸ Pour ce chantier qui consistait à renforcer et à élargir une portion de la route départementale 36a, une solution de retraitement a été retenue et a permis d'éviter 3000m³ de terrassement et d'apport, soit une économie conséquente de transport, de déchets et de matériaux (OREE, *Comment mieux déconstruire et valoriser les déchets du BTP ? pp. 75-77*)

Pour un aménagement concerté et équilibré des franges franciliennes, quelles nouvelles coopérations interrégionales ?

La problématique est la même pour le traitement des déchets : le choix des sites pour le stockage et la valorisation devrait faire l'objet d'une solidarité territoriale entre sites producteurs et sites récepteurs, plutôt que d'une concentration, et d'une spécialisation des territoires en prenant en compte les communes alentour indépendamment des limites régionales.

En matière d'agriculture, l'économie circulaire vient maintenant au centre des préoccupations de la Région. Il est donc indispensable d'en faire la promotion pour assurer des productions et leur essor local, en rapport avec les attentes sociétales, puisque les territoires étudiés ont des potentiels de productions conséquents.

Ainsi, il semble important d'initier une démarche d'économie circulaire territorialisée, sur la base d'étude à 360 degrés géographiques permettant de comptabiliser les ressources matérielles disponibles et d'objectiver leur utilisation en s'appuyant sur les atouts et les faiblesses des territoires.

A cet égard, il faudrait favoriser l'usage du **carnet pratique d'aménagement circulaire** mis au point par l'IPR⁴⁹ et l'étendre aux territoires de franges : ce carnet, dont une première version doit paraître en 2021, vise à explorer la manière dont l'économie circulaire s'intègre dans l'aménagement, à la fois la construction (ZAC⁵⁰, écoquartiers...) et la planification (PLUi⁵¹, SCoT⁵²...).

Au total, alors que le contexte général évoqué ci-dessus paraît propice à un développement plus orienté vers l'économie circulaire de nos deux territoires d'étude, et au-delà de l'ensemble des franges franciliennes, cette préconisation de caractère transversal demande à se concrétiser par les propositions d'action sectorielles proposées dans la suite de ce rapport.

2. Mettre en place des coopérations territoriales fortes

Les travaux ont permis d'identifier un certain nombre de pistes permettant d'œuvrer pour un développement endogène des territoires étudiés, de s'appuyer sur leurs forces, d'en développer de nouvelles, et ainsi de sortir de la logique à l'œuvre opposant souvent métropolisation et territoires de franges. C'est à cette condition que se mettront véritablement en place des coopérations territoriales fortes, basées sur la résilience des territoires.

Dans cet objectif, les Ceser Île-de-France et Centre-Val de Loire demandent une mise à disposition par les Régions et l'État, avec l'appui des Départements, d'outils d'aménagement plus adaptés à ces territoires qui souffrent d'un déficit crucial de moyens d'ingénierie. Il s'agit bien de construire des projets communs et de mettre en synergie les projets de territoire sur la base de complémentarités et d'interdépendances choisies.

De plus, les Ceser préconisent d'ouvrir des espaces de discussion entre les territoires concernés, afin de permettre la mise en commun des préoccupations sur le long terme. En effet, la coopération entre territoires ne peut surgir spontanément et de manière harmonieuse sans mettre en place les structures nécessaires à son essor. Ainsi, pour dépasser la concurrence territoriale et surmonter les divergences d'intérêts et les obstacles pouvant subvenir, il paraît indispensable de construire des

⁴⁹ IPR : Institut Paris Région

⁵⁰ ZAC : Zone d'Aménagement Concertée

⁵¹ PLUi : Plan Local d'Urbanisme intercommunal

⁵² SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale

espaces de débat et de concertation de proximité , et de promouvoir l'échange interterritorial lors de l'élaboration des documents de planification et d'urbanisme (SCoT et PLUi).

3. Construire un aménagement concerté des territoires de franges

Ce rapport a permis d'identifier un certain nombre de pistes ou préconisations retracées dans les paragraphes antérieurs (cf. chapitres précédents). Il s'agit d'œuvrer pour un développement endogène de ces territoires, de s'appuyer sur leurs forces, d'en développer de nouvelles, de sortir de la logique à l'œuvre opposant souvent métropolisation et territoires de franges. C'est à cette condition que se mettront véritablement en place des coopérations territoriales fortes basées sur la résilience des territoires.

Ainsi, le Ceser Île-de-France et le Ceser Centre-Val de Loire proposent de repenser globalement les enjeux de gouvernance et de coopération de ces territoires, et ce, à deux niveaux :

- D'une part entre les territoires de franges eux-mêmes pour développer plus d'interconnexion et de relations entre eux ;
- Et d'autre part dans leur relation aux territoires externes qui leur sont immédiatement adjacents et notamment les métropoles qui les entourent (Orléans, Tours et les territoires du Grand Paris [Métropole du grand Paris et grandes intercommunalités de l'unité urbaine de Paris]).

A cet égard, il serait nécessaire :

- **D'initier des contrats interterritoriaux entre les EPCI des territoires de franges, contrats visant une démarche commune de développement.** Les Régions Île-de-France et Centre-Val de Loire pourraient soutenir ces coopérations, notamment en termes d'ingénierie et d'accompagnement juridique et financier, au regard de leur compétence en matière d'aménagement du territoire. Ces coopérations doivent permettre de lever l'effet barrière des limites régionales qui ne correspondent pas nécessairement au vécu quotidien des populations de ces territoires de franges. Elles doivent aussi s'inscrire dans une dynamique de réciprocité afin que chacun en tire un avantage, une source de développement endogène et exogène de son territoire. Le premier bénéfice de cette « démarche de réciprocité » serait la découverte et une meilleure connaissance, à la fois des personnes, des pairs (tant au niveau des équipes administratives que des responsables politiques), des capacités d'innovation propres à chacun et des échanges capables de faire émerger les problématiques et enjeux communs. Cette démarche serait en concordance avec les attendus définis dans l'accord de méthode pour l'élaboration des futurs CPER⁵³ 2021-2027. En effet, celui-ci prévoit que les futurs contrats territoriaux aient un volet spécifique dédié à la réciprocité allant ainsi dans le sens d'un renforcement des coopérations interterritoriales. Ces contrats pourront être alimentés en crédits par le volet territorial des fonds européens et des CPER.
- **De développer des contrats de réciprocité entre ces territoires de franges et les territoires métropolitains,** afin de mieux relier les territoires de franges et de réduire le

⁵³ CPER : Contrat de plan État-Régions

Pour un aménagement concerté et équilibré des franges franciliennes, quelles nouvelles coopérations interrégionales ?

sentiment de relégation souvent très prégnant au sein des populations locales. Ces contrats de réciprocité peuvent englober des initiatives multiples dans des domaines très variés, tels que la culture, le développement économique, l'insertion, la jeunesse, l'énergie et l'environnement... Le fait métropolitain exige de renforcer les territoires, les petits centres et les villes moyennes, ce à quoi les contrats de réciprocité peuvent contribuer dans un jeu « gagnant-gagnant ». De tels contrats peuvent permettre aux territoires peu dotés en ressources humaines et financières de bénéficier de la part des métropoles d'assistance technique et de capacité d'ingénierie pour le montage de projets locaux. A contrario, les EPCI, en particulier des territoires ruraux peuvent apporter une contribution, certes modeste, au rayonnement des métropoles, en intégrant dans leurs projets de territoires des actions et des aménagements pouvant bénéficier aux habitants des métropoles (par exemple : développement de projets alimentaires territoriaux, itinéraires cyclables, créations d'espaces récréatifs, structures d'accueil temporaire...). Des coopérations de ce type participent des conditions nécessaires pour que les deux métropoles irriguent leur territoire régional. Pour aller vers la systématisation de ce type de contrat, ou de tout autre forme de coopération métropoles -territoires, il importe que les territoires s'appuient, avec le concours des Régions, sur les espaces de dialogue déjà existants (PNR, territoires de ScoT, Pays ou PETR, syndicats mixtes, intercommunalités...) pour concevoir des projets de coopération à proposer aux métropoles en rompant avec une démarche descendante des métropoles vers leur hinterland, ignorante des besoins locaux réels, au profit d'une approche réellement multilatérale.⁵⁴

4. Initier ou renforcer les coopérations territoriales dans trois secteurs-clés

Les Ceser Centre-Val de Loire et Île-de-France se sont focalisés sur trois thématiques dont les problématiques sont significatives et exemplaires des enjeux communs aux territoires étudiés : les transports, le tourisme et les débouchés agricoles.

En matière de transports, pour un service de mobilité optimal, intégré et durable

Préconisations d'ingénierie territoriale

- **Valoriser et développer les outils d'appui et de mutualisation** (échanges de bonnes pratiques entre les territoires régionaux, observatoires, et bien entendu les outils de mutualisations ouverts par les textes à l'échelle des EPCI) ;
- **Mettre en place une gouvernance partagée** pour la sauvegarde des lignes de fret capillaire ;
- **Intégrer pleinement la question des franges dans le développement du Grand Paris Express**, en prévoyant les dessertes suffisantes et en optimisant les correspondances dans les gares croisant les lignes radiales.

⁵⁴ Cf. Le CESER Centre-Val de Loire a déjà inscrit la question de l'interterritorialité dans sa réflexion notamment dans le cadre de son rapport « *Métropolisation et cohésion régionale : Tours et Orléans peuvent-elles « faire métropole » ? Un défi régional en Centre-Val de Loire* », adopté en octobre 2020.

Pour un aménagement concerté et équilibré des franges franciliennes, quelles nouvelles coopérations interrégionales ?

Préconisations pour le développement d'infrastructures

- Développer des pôles d'échanges et des infrastructures de transport en commun existants ou en projet, de manière transrégionale ;
- Mettre en place une coordination à l'échelle de l'itinéraire pour animer la mise en œuvre des infrastructures cyclables, le développement touristique et la qualification des prestataires « Accueil Vélo », la promotion et l'évaluation de la fréquentation ;
- Privilégier les continuités d'itinéraires cyclables, en les sécurisant et en visant la résorption des points durs.

Préconisations pour le développement de nouveaux services

- Concrétiser la coopération en matière de tarification et de billettique, afin de permettre un service intégré en :
 - Développant des offres tarifaires transrégionales et intermodales répondant ainsi à des problématiques spécifiques des populations vivant dans les franges et même au-delà (navetteurs de l'ensemble du Bassin parisien) ;
 - Facilitant la vente de titres et en assurant une présence commerciale de proximité (en s'appuyant sur les acteurs de terrain ou en favorisant la présence mobile d'agents commerciaux, en parallèle du développement d'outils numériques) ;
 - Et en créant des supports uniques permettant aux navetteurs de charger l'ensemble de leurs abonnements.
- Développer les services et les aires de covoiturage à proximité des axes routiers ;
- Prendre en compte les besoins spécifiques des territoires ruraux aux densités et aux flux relativement faibles en améliorant le Transport à la demande (TAD).

Dans les zones rurales et semi-rurales, l'extension des TAD passe sans doute par des coopérations régionales qui devraient être facilitées par les dispositions prévues par la loi LOM (article 15), en particulier :

- L'obligation d'élaborer dans chaque région une cartographie des bassins de mobilité pour organiser l'action commune des autorités organisatrices des mobilités (AOM) ;
- La possibilité de définir des bassins de mobilité interrégionaux, par exemple lorsque l'importance des flux de mobilité existants entre plusieurs régions le justifie.

En matière de tourisme, pour un développement touristique durable et concerté dans les territoires de franges

Préconisations pour un tourisme concerté

- Développer et animer des projets touristiques interterritoriaux pour mettre en réseau et faire coopérer les forces vives du territoire, comme des circuits patrimoniaux transrégionaux qui permettraient de relier les villes d'intérêt de part et d'autre de la limite régionale (par exemple, Versailles, Maintenon et Chartres pour le premier territoire d'étude) ;
- Étudier et développer l'intermodalité touristique vélo-rando/train/car pour accéder et innerver les territoires de franges ;
- Étendre les limites du PNR Gâtinais côté Loiret et conforter son rôle en tant que territoire touristique (démarche semblable à celles entreprises pour les PNR du Perche et de Loire-

Pour un aménagement concerté et équilibré des franges franciliennes, quelles nouvelles coopérations interrégionales ?

Anjou-Touraine), autour des valeurs du tourisme durable, de ressourcement dans la nature, de l'art de vivre et d'éducation à l'environnement.

□ Préconisations pour un tourisme durable et de proximité

- **Renforcer les actions de promotion du slow tourisme de manière interterritoriale**, en s'appuyant sur des équipements déjà existants comme les vélo-routes, les chemins de randonnée et les boucles équestres ;
- **Développer des équipements le long de ces itinéraires en coopération interterritoriale**, comme le projet de « maisons d'étape » initié à Nemours visant à accueillir les cyclistes de la Scandibérique en leur proposant des services de réparation et d'entretien de vélo, de restauration et d'hébergement. Le projet pourrait à terme à proposer des maisons d'étapes successives sur le parcours, dans les différents territoires tous les 30 à 50 km de distance ;
- **Renforcer les coopérations interrégionales pour le développement du tourisme fluvial**, par exemple en mettant en place une démarche d'aménagement concerté des circuits touristiques fluviaux le long du canal du Loing (répartition des capacités de haltes fluviales entre les territoires, lien avec les aires de camping-car, etc.).

En matière agricole, pour des systèmes agroalimentaires locaux et durables

□ Préconisations pour une consommation locale et durable

- **Renforcer le soutien aux agriculteurs des territoires par la commande publique**, en structurant les filières de proximité (légumerie, etc.) pour assurer des débouchés agricoles autres que ceux des établissements publics (notamment lors des périodes de fermeture des cantines scolaires) et éviter ainsi les pertes ;
- **Développer les Programmes alimentaire de territoire (PAT)** visant à développer l'offre alimentaire locale, accompagner la production en filières spécialisées au niveau local, accompagner les installations/reprises d'activités agricoles et agroalimentaires, accompagner des projets de diversification, de transformation et de logistique, construire les projets de diversification avec les acteurs de l'aval ;
- Dans ce cadre, **développer la création de Drives fermier** et organiser des marchés fermiers en association avec les chambres d'agriculture de part et d'autre de la limite régionale, afin d'encourager les habitants à consommer local et permettre le développement des points de ventes et de collectes sans effet de frontière.

□ Préconisations pour des territoires résilients en matière agricole

- **Favoriser l'implantation et le développement dans les territoires de franges d'usines de transformation agro-alimentaires** ;
- **Favoriser la diversification des exploitations et lutter contre leur mitage**. Cette volonté doit s'accompagner d'un développement, dans ces territoires, de formes innovantes d'agriculture (hors sol, sur les toits, culture hydroponique...) ainsi que de l'agriculture urbaine (politiques d'aménagement agricole des villes) ;
- **Initier ou renforcer la sanctuarisation des espaces agricoles** des territoires de franges ;

Pour un aménagement concerté et équilibré des franges franciliennes, quelles nouvelles coopérations interrégionales ?

- Inviter les EPCI à pleinement prendre en charge leur nouvelle compétence de gestion des milieux aquatiques et de prévention des inondations (**GEMAPI**) de manière concertée, par exemple via la mise en place d'un EPAGE⁵⁵ transrégional comme cela a été initié dans le premier territoire d'étude ;
- Développer dans les territoires de franges les **CIVAM** (Centres d'Initiatives pour Valoriser l'Agriculture et le Milieu rural), ainsi que les **GDA** (Groupes de Développement Agricole)⁵⁶ et les **CETA** (Centres d'Etudes Techniques d'Agriculture)⁵⁷ .

⁵⁵ EPAGE : Etablissement public d'aménagement et de gestion de l'eau

⁵⁶ Un GDA est un groupe d'agriculteurs d'un même secteur géographique qui propose des services adaptés aux besoins de chaque adhérent.

⁵⁷ Un CETA est une association loi 1901 créée et gérée par des exploitants agricoles souhaitant bénéficier d'une aide technique personnalisée permettant d'améliorer leurs pratiques de production.

CONCLUSION GENERALE DU RAPPORT

La notion de résilience renvoie à la capacité d'un territoire à faire face à une catastrophe, mais aussi à ses facultés à se relever d'une perturbation et à récupérer de ses fonctions. La résilience fait ainsi écho aux notions de résistance, de transversalité, d'adaptation, mais elle questionne aussi la vulnérabilité des territoires.

Les deux territoires de franges étudiés dans le cadre de ce rapport présentent des caractéristiques qui sont à la fois des potentiels d'amélioration de leur résilience et des facteurs de vulnérabilité. Par ces travaux, les Ceser Île-de-France et Centre-Val de Loire ont cherché à mettre en évidence certaines de leurs spécificités, que ce soit en matière d'attractivité, de flux de populations, de dépendance vis-à-vis des territoires voisins et des pôles métropolitains ou encore, d'accessibilité des services publics.

En effet, l'enjeu d'un aménagement équilibré et résilient de ces territoires nécessite d'avoir une vision de leurs caractéristiques propres, de leurs opportunités de développement et de leurs interactions avec les territoires voisins et l'ensemble régional.

Néanmoins, face à la multiplicité des risques et à la diversité des métabolismes territoriaux, il ne peut y avoir un objectif unique, mais bien des objectifs de résilience. Le rapport pose donc la question de savoir comment définir ces objectifs, à quelle échelle territoriale et pour répondre à quels types de risque.

La crise sanitaire que nous traversons actuellement (crise du COVID-19) met en exergue les principales menaces auxquelles sont confrontés ces territoires de franges, trop souvent oubliés dans la mise en œuvre des politiques publiques. Elle soulève non seulement la question de leur autosuffisance (alimentaire, énergétique, etc.) mais aussi celle de leur capacité d'accueil des populations, face à une aspiration grandissante de nombreux métropolitains en quête d'espace et d'une meilleure qualité de vie.

Ainsi, la résilience implique des choix forts en matière de gouvernance. Pour être efficaces et adaptés, ces choix et arbitrages doivent s'appuyer sur le métabolisme des territoires et tenir compte de leurs aspects géographiques fondamentaux. Une telle démarche nécessite dès lors de dépasser la question des limites régionales et de mettre en place des stratégies de coopération entre les Régions concernées. Des contrats interterritoriaux apparaissent comme une des solutions pouvant répondre aux attentes de ces territoires de franges situés aux confluences de plusieurs régions.

En effet, les enjeux d'aménagement de ces territoires et les besoins de leurs populations ne correspondent souvent pas à une délimitation administrative mais à des caractéristiques territoriales. Une action publique commune et concertée paraît donc nécessaire pour y répondre et pour structurer les bassins de vie en termes d'équipements, de services ou encore d'emploi, afin de favoriser leur développement endogène. C'est ce que démontre l'exemple de l'économie circulaire, qui a été placé au cœur de ce travail, et qui révèle la pertinence de l'échelle interterritoriale pour agir en transversalité et en cohérence avec les potentiels de chaque territoire.

Plusieurs exemples, dans les domaines du transport, du tourisme et de l'agriculture, ont dans ce cadre permis d'envisager les possibilités et modalités de coopération entre les deux Régions. Des

Pour un aménagement concerté et équilibré des franges franciliennes, quelles nouvelles coopérations interrégionales ?

bonnes pratiques émergent ou existent, et mériraient d'être développées et valorisées pour répondre aux enjeux énoncés de manière concertée.

Ainsi, les Ceser Île-de-France et Centre-Val de Loire appellent les deux Régions à jouer un véritable rôle d'impulsion en la matière, en intégrant le développement des territoires de franges et les coopérations interterritoriales à toutes les échelles dans leurs schémas d'aménagement respectifs (SRADDET et futur SDRIF-E⁵⁸) et dans leurs politiques sectorielles. En outre, les deux Ceser incitent les exécutifs régionaux à intégrer les collectivités concernées par ces enjeux, en utilisant régulièrement le cadre de la Conférence territoriale de l'action publique (CTAP).

Finalement, au-delà des bénéfices attendus pour ces territoires, il s'agit pour les Régions d'un moyen de réduire leurs vulnérabilités, en tirant pleinement partie des ressources de leurs territoires de franges.

⁵⁸ SDRIF-E (SDRIF-environnemental) : projet de nouveau schéma directeur francilien qui portera une vision sur les enjeux environnementaux, mettant en œuvre à l'horizon 2040 la transformation de la Région vers une Région équilibrée et résiliente

REMERCIEMENTS

Le Ceser Île-de-France et le Ceser Centre-Val de Loire tiennent particulièrement à remercier pour leurs apports au présent rapport :

- Monsieur Vincent BERNARD, Chef du service études et diffusion à l'INSEE Centre-Val de Loire ;
- Madame Delmira DAUVILLIERS, Présidente de la Communauté de communes du Pithiverais Gâtinais ;
- Madame Emmanuelle GUILMAULT, Directrice du Parc Naturel Régional du Gâtinais Français ;
- Monsieur Thomas GOURLAN, Président de la Communauté d'agglomération Rambouillet Territoires ;
- Monsieur Jean-Jacques HYEST, Président de la Communauté de communes Gâtinais-Val de Loing ;
- Madame Valérie LACROUTE, Présidente de la Communauté de communes Pays de Nemours ;
- Monsieur Stéphane LEMOINE, Président de la Communauté de communes des Portes Euréliennes d'Ile-de-France ;
- Monsieur Denis OULÈS, Président du Pôle Sud Paris ;
- Madame Yvonne PEROT, Directrice de l'INSEE Centre-Val de Loire.

TABLE DES SIGLES

ADEME : Agende de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie

AMI : Appel à Manifestation d'Intérêt

AOM : Autorité Organisatrice des Mobilités

BTP : Bâtiment et Travaux Publics

C8 : Conférence des présidents de Région du Bassin parisien

CA : Communauté d'Agglomération

CC : Communauté de communes

CESER : Conseil Économique Social et Environnemental Régional

CIVAM : Centres d'initiatives pour Valoriser l'Agriculture et le Milieu rural

CPER : Contrat de Plan État-Région

CPIER : Contrat de Plan Interrégional État-Régions

CRALIM : Comité Régional de l'ALIMENTATION

CTAP : Conférence Territoriale de l'Action Publique

CVL : Centre-Val de Loire

EPCI : Établissement Public de Coopération Intercommunal

GIP : Groupement d'Intérêt Public

GPE : Grand Paris Express

GMS : Grandes et Moyennes Surfaces

HLM : Habitation à Loyer Modéré

IDF : Île-de-France

INSEE : Institut National de la Statistique et des Études Économiques

IPR : Institut Paris Région

LOM : Loi d'Orientation des Mobilités

MOS : Mode d'Occupation du Sol

NOTRe : Nouvelle Organisation Territoriale de la République (loi)

PAT : Programme Alimentaire de Territoire

PCAET : Plan Climat Air-Énergie Territorial

PNA : Programme National pour l'Alimentation

PNR : Parc Naturel Régional

RT : Rambouillet Territoires

SMEP : Syndicat Mixte d'Études et de Programmation

Pour un aménagement concerté et équilibré des franges franciliennes, quelles nouvelles coopérations interrégionales ?

SNCF : Société Nationale des Chemins de Fer

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

SRDTL : Schéma Régional de Développement du Tourisme et des Loisirs

SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale

SDRIF : Schéma Directeur de la Région d'Île-de-France

SRCE : Schéma Régional de Cohérence Écologique

SWOT : Strengths, Weaknesses, Opportunities and Threats (Forces, Faiblesses, Oportunidades et Menaces)

TAD : Transports À la Demande

TER : Trains Express Régionaux

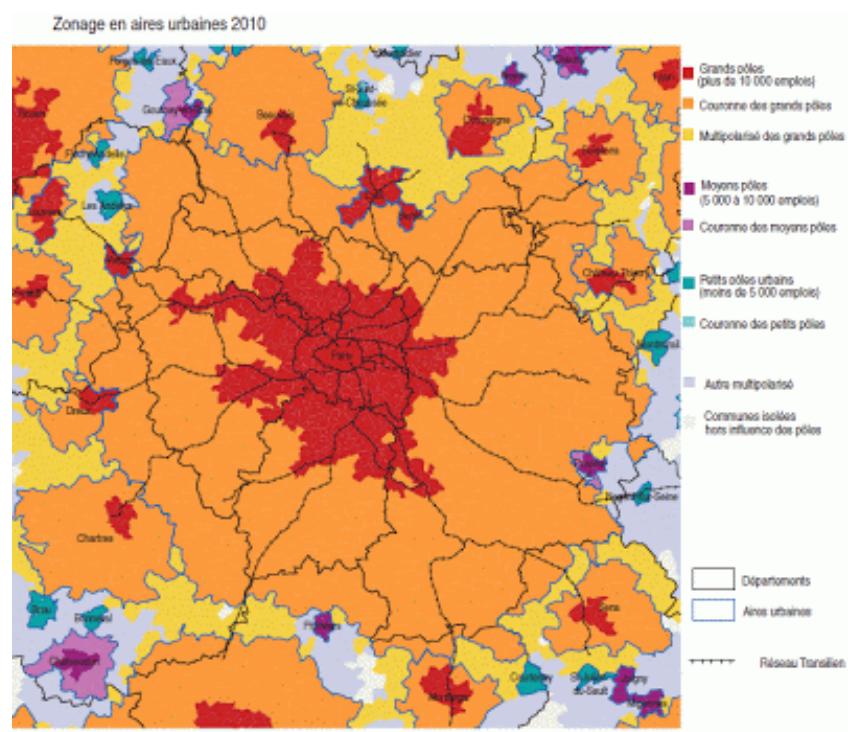
TGV : Trains à Grande Vitesse

ZAP : Zone Agricole Protégée

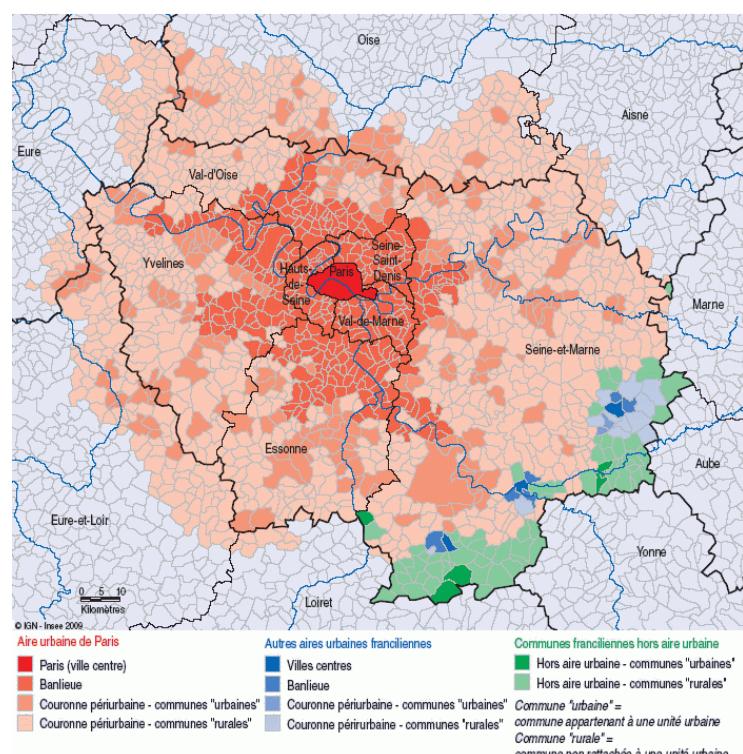
ANNEXES, ELEMENTS CARTOGRAPHIQUES ET COMPTES RENDUS D'AUDITIONS

Evolution de l'aire urbaine de Paris entre 1999 et 2010

1999



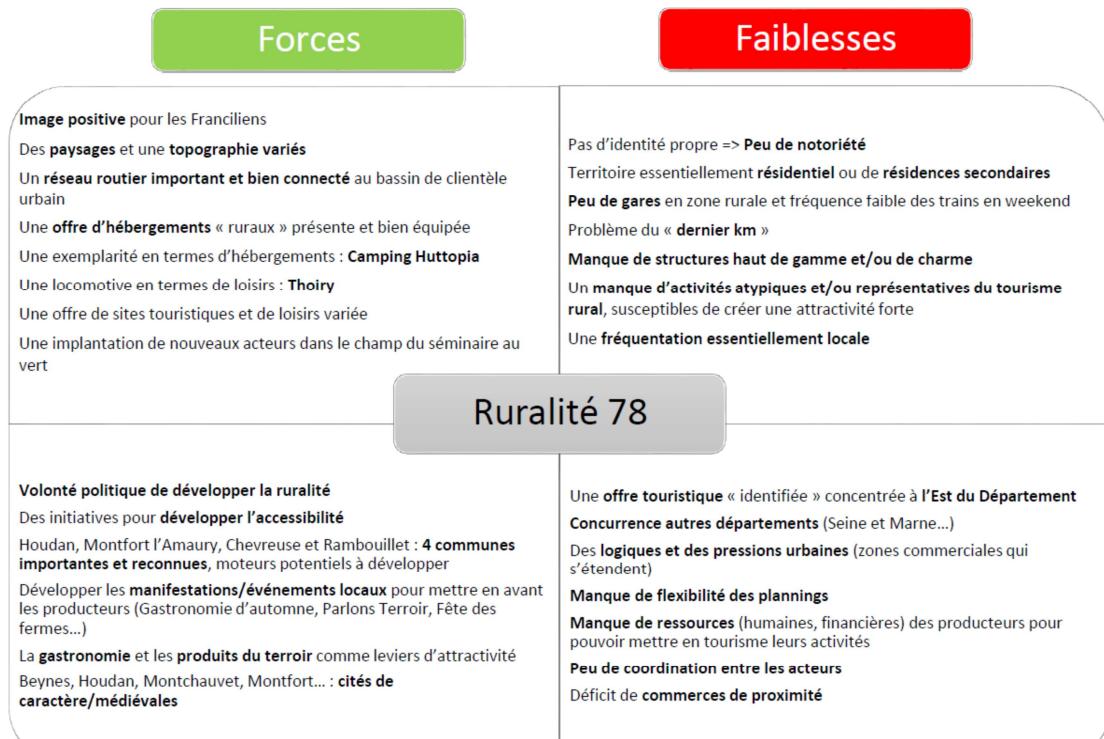
2010



Forces et faiblesses du tourisme dans les territoires de franges observés : éléments d'appréciation

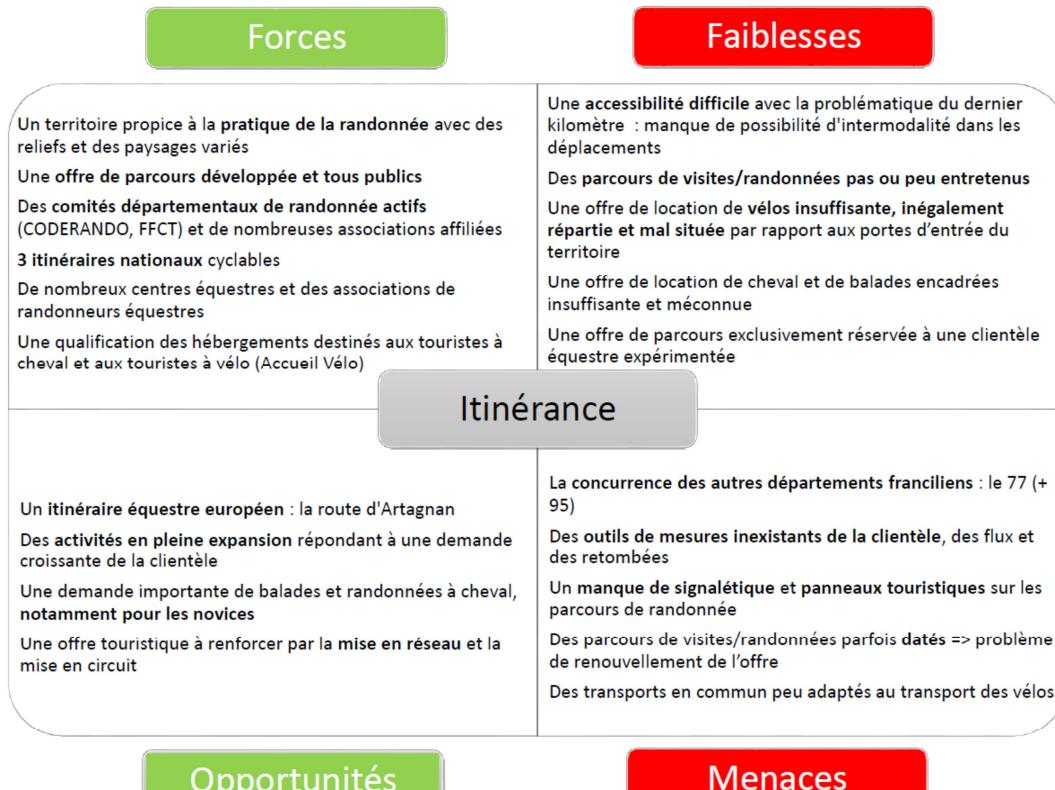
	Seine-et-Marne	Yvelines	Essonne
Hébergements en milieu rural	255 gîtes 125 chambres d'hôtes 12 gîtes de groupe 1 village nature 28 hébergements insolites	92 gîtes 81 chambres d'hôtes 17 campings	94 gîtes 26 chambres d'hôtes
Sentiers / itinéraires pédestres	3 800 Kms	1 300 Kms	1 400 Kms
Véloroute(s)	« La scandibériques »	« Véloscénie », « l'Avenue Verte » « La Seine à vélo »	
Produits et producteurs locaux	34 producteurs locaux 4 routes des fromages 2 fromages AOP	49 producteurs locaux 3 producteurs médaillés en 2017 au Salon de l'Agriculture	51 producteurs locaux dont : - 2 fermes pédagogiques - 17 sites de productions... ouverts à la visite
Labels	« Produits et terroir de Seine-et-Marne » « Village de caractère de Seine-et-Marne » (15 communes) « Bistrots Nature » (10 offres) + 1 événement « les scènes rurales »	Eco-défis dans les 2 PNR du 78 Marque « Parc »	
Atouts de la destination	Une véritable offre « rurale » et une communication dédiée	Une offre qui s'agrandit et une volonté de développer ce secteur	Une offre conséquente, un potentiel géographique mais pas de volonté significative de valoriser l'offre « rurale »

Source : « Le tourisme rural en Yvelines, concertation », 31 mars 2017, Département des Yvelines.



Source : « Le tourisme rural en Yvelines, concertation », 31 mars 2017, Département des Yvelines.

Pour un aménagement concerté et équilibré des franges franciliennes, quelles nouvelles coopérations interrégionales ?



Source : « Le tourisme rural en Yvelines, concertation », 31 mars 2017, Département des Yvelines.

Compte-rendu de l'audition de Monsieur Stéphane LEMOINE,

Président de la Communauté de communes des Portes euréliennes d'Ile-de-France

Audition du 17 décembre 2020

La communauté de communes des Portes euréliennes d'Ile-de-France est une entité récente (trois ans), résultat de la fusion de cinq anciennes communautés de communes. Elle compte 50 000 habitants et 30 communes. Il s'agit d'un territoire en pleine évolution, marqué par une dynamique un peu supérieure à ce qui est observé dans le reste de l'Eure-et-Loir. Ce dynamisme est sans aucun doute lié à sa proximité géographique avec l'Ile-de-France. Ce territoire est ainsi de plus en plus intégré à l'aire d'influence du Grand Paris.

Coopérations territoriales

Le territoire entretient des liens étroits avec les territoires adjacents et notamment 3 EPCI : la Communauté d'Agglomération de Rambouillet Territoires, la CA de Dreux Territoire et la CC Cœur de Beauce. Ces relations se sont nouées autour de plusieurs projets ou sujets :

- Des liens forts ont été noués avec Dreux Territoire pour l'obtention du label territoire d'industrie,
- La mise en place d'un syndicat commun de gestion des ordures ménagères avec Dreux territoire et Rambouillet Territoires,
- Une réflexion commune avec Dreux Territoire et Rambouillet Territoires pour la gestion de l'eau et l'instauration de la taxe GEMAPI, ainsi que le lancement d'une étude de gouvernance pour la mise en place d'un EPAGE allant jusqu'à Evreux (souhait d'aller plus loin que le PGRI qui est déjà très contraignant).

Ces travaux communs s'inscrivent dans une démarche visant à passer d'une logique de concurrence entre territoires à une convergence.

Des relations communes existent aussi avec d'autres territoires proches :

- Avec Chartres métropole : liens sur l'eau, stations d'épuration en commun,
- Avec la CC Cœur de Beauce : travail en commun sur la gestion des ordures ménagères et centres de loisirs communs.

A noter que la CC des Portes euréliennes d'Ile-de-France signale n'avoir aucun lien particulier avec les grands pôles métropolitains proches, à savoir Orléans, Tours et Paris. Néanmoins, quelques relations existent avec l'organisme foncier d'Orléans.

Transports et habitat

La population de ce territoire est caractérisée par le poids du nombre de navetteurs : 17 000 personnes quittent chaque jour le territoire pour aller travailler en Ile-de-France et 2 000 vers Chartres. A contrario, 3 200 actifs venant de Chartres sont accueillis quotidiennement. Il s'agit donc d'un territoire d'accueil : une population nombreuse venant d'Ile-de-France est venue s'établir ici en raison d'un coût de l'immobilier plus faible. Ces mouvements de population ont des impacts forts

Pour un aménagement concerté et équilibré des franges franciliennes, quelles nouvelles coopérations interrégionales ?

notamment au niveau de l'offre de services publics. La crise COVID-19 a renforcé ce phénomène. Ainsi, les effectifs des collèges du territoire ont cru de près de 10 %. La crise COVID a aussi contribué à une forte hausse du prix de vente des biens immobiliers.

La construction prochaine d'un lycée à Hanches est accueillie avec beaucoup d'enthousiasme tant par les habitants (réduction des temps de trajets pour aller aux lycées de Chartres ou Dreux) que par les acteurs économiques. Certaines entreprises souhaitant s'installer prochainement sur ce territoire ont d'ailleurs été sensibles à cette perspective. Le lycée sera, en effet, orienté sur les numériques et permettra de former les jeunes de Bac -3 à Bac +2. La communauté de communes a offert le terrain.

La problématique majeure du territoire est celle de la mobilité. En effet, des attentes fortes sont exprimées par la population :

- Les élus tentent de mettre en place un transport de bus en lien avec Ile-de-France Mobilités mais sans résultat (fin de non-recevoir). En conséquence, les personnes prennent leur véhicule personnel ce qui a un fort impact économique pour les foyers (nécessité de posséder deux véhicules) et écologique.
- Ils souhaitent également développer un pôle intermodal à la gare d'Epernon, d'avoir un lien intermodal avec la gare de Rambouillet (via le bus). Une liaison avec le réseau futur du Grand Paris serait également un plus et une réponse aux attentes des populations.
- Pour pouvoir bénéficier de la tarification du Pass Navigo, nombre de personnes cherchent une adresse en Ile-de-France et se garent à proximité de la gare de Gazeran dans les Yvelines.

Stéphane LEMOINE tient aussi à souligner les difficultés rencontrées en termes de santé et de désertification médicale. A cet égard, le transport à la demande a été développé afin d'amener les personnes âgées vers les centres de soin.

Les élus souhaitent aussi développer le covoiturage (aires et outils), près des axes routiers (pas à côté des gares car les parkings de celles-ci sont déjà saturés).

Tourisme

Un travail est également mené pour développer les pistes cyclables en s'appuyant notamment sur la Véloscenie et sur les quelques pistes déjà développées au sein du territoire. Il faut souligner le nombre important de personnes rejoignant la gare d'Epernon en train avec leur vélo. Les touristes à vélo consomment plus de 50 euros par jour, soit plus qu'un automobiliste.

Le territoire souhaite également développer le tourisme pédestre (route de Saint Jacques de Compostelle).

Le tourisme en Eure-et-Loir est plutôt marqué par les courts séjours. Un projet d'hôtel haut de gamme est en projet (premier 5 étoiles du Centre-Val de Loire) au Château d'Esclimont.

La taxe de séjour a été mise en place il y a deux ans et a rapporté plus qu'espéré. La taxe a été reportée cette année pour soutenir les professionnels du secteur.

Monsieur LEMOINE évoque également le projet de développer un circuit touristique transrégional et patrimonial reliant Versailles, Maintenon et Chartres. Les trois offices de tourisme sont en train de travailler ensemble sur le sujet, sous couvert de l'agence départementale du tourisme.

Pour un aménagement concerté et équilibré des franges franciliennes, quelles nouvelles coopérations interrégionales ?

Une rénovation des bornes de la voie de la liberté est également en cours. Ce projet à dimension internationale s'étend jusqu'à Bastogne en Belgique.

Agriculture

Concernant la dimension agricole, les élus travaillent beaucoup sur les circuits courts. Des distributeurs automatiques de produits agricoles ont été développés à proximité de certaines fermes. L'agriculture raisonnée se développe beaucoup. Une chèvrerie est installée avec production de fromages. L'élevage d'ovin s'est redéveloppé (avait disparu). Il n'y a pas d'abattoir.

Le retour de l'élevage est signe d'un souhait des producteurs de développer des compléments de revenus.

La pression foncière s'exerce et touche les terres agricoles ; cela se traduit par un coût du foncier qui augmente fortement (certaines terres qui coûtaient avant 7,50 € le m² sont passées à 43 €/m²).

La logistique n'est pas encore en fort développement sur le territoire.

La production agricole locale, fortement axée sur la production céréalière ou betteravière, part dans d'autres régions pour être transformée. Le territoire ne compte pas d'entreprise de transformation agricole.

Il n'y a pas de formation agricole sur le territoire, à contrario de Rambouillet Territoires, ce que regrette Monsieur LEMOINE.

Il indique en outre qu'il n'y a pas pour le moment de projet alimentaire de territoire. Mais le vice-Président en charge de l'économie sociale et solidaire va porter ses réflexions.

Conclusion

Finalement, Stéphane LEMOINE tient à insister sur deux points :

- Les infrastructures routières qui doivent être dimensionnées au trafic,
- L'accès à la santé pour lequel il y a un caractère d'urgence. Le Doyen de la Faculté de médecine de Tours ne voulait pas que des internes d'autres régions puissent être accueillis par les médecins du territoire des portes euréliennes d'Île-de-France. Mais cette difficulté a pu être levée et désormais des jeunes de la Faculté de médecine de Saint Quentin en Yvelines sont accueillis.

**Compte-rendu de l'audition de Monsieur Thomas GOURLAN,
Président de la Communauté d'agglomération Rambouillet Territoires**

Audition du 17 décembre 2020

Propos introductifs et aperçu général du territoire

La communauté d'agglomération Rambouillet Territoires est une « jeune » agglomération, tant au niveau de son statut que de son périmètre. En effet, elle a obtenu le statut de communauté d'agglomération (CA) en 2017, qui a conduit à un élargissement de son périmètre. Celui-ci s'étend aujourd'hui sur 630 km². Il regroupe 36 communes au sein desquelles résident près de 78 000 habitants.

Le paysage territorial est caractérisé par des entités bien distinctes. Au nord et à l'est, le territoire est plutôt forestier, composé de la forêt de Rambouillet ainsi que de la Vallée de Chevreuse et son Parc naturel régional (PNR) associé. Au sud, la zone de la petite Beauce, composée des plateaux de Sonchamps et d'Ablis, a un caractère agricole plus marqué.

La structure unique du territoire implique donc de forts enjeux visant à structurer les liens entre les deux zones, afin de créer une identité territoriale.

Dans cette optique, la communauté d'agglomération a lancé une démarche de prospective territoriale. En synergie avec les communes, Rambouillet Territoires réfléchit à l'évolution de ses compétences et de ses modalités organisationnelles afin de définir son projet de territoire à l'horizon 2030.

Pour le président de la CA, ce projet devra permettre de conserver la qualité de vie et la qualité environnementale du territoire, rares dans un espace si proche géographiquement de la capitale. Plus globalement, le développement du Sud Yvelines reste à construire en tenant compte de ces aspects et en les valorisant.

Les transports et mobilités

Depuis le 1^{er} janvier 2017, Rambouillet Territoires participe à l'organisation du transport de personnes sur son territoire. La densité de population étant assez faible, le développement d'une offre de transports classique ne paraît pas viable en termes économiques et environnementaux. Dès lors, la CA cherche à mettre en place de nouvelles solutions correspondant aux attentes de mobilités des habitants.

Dans ce cadre, le transport à la demande semble constituer la solution idéale pour apporter des réponses sur-mesure aux habitants, en complément des lignes régulières et pour le même tarif. A plus long terme, la voiture autonome pourrait également constituer une réponse innovante à ces enjeux de transports.

Concernant la gestion de la logique de frange, Thomas GOURLAN indique entretenir à ce sujet des relations suivies avec Stéphane LEMOINE, président de la communauté de communes des Portes

Pour un aménagement concerté et équilibré des franges franciliennes, quelles nouvelles coopérations interrégionales ?

Euréliennes d'Île-de-France. En effet, les deux territoires affichent de nombreuses ressemblances en matière de besoins de mobilité, et la frontière régionale ne correspond pas à une limite pertinente pour le déploiement de l'offre de transport à la demande.

Néanmoins, en Île-de-France, l'autorité compétente en matière de transports (Île-de-France Mobilités) se situe au niveau régional tandis que chaque EPCI gère son propre territoire côté Centre-Val de Loire. Cette divergence crée des difficultés en termes de synergies entre les deux territoires de part et d'autre de la limite régionale.

Globalement, l'enjeu pour la communauté d'agglomération en matière de transports consiste à développer des solutions de mobilité adaptées aux réalités du territoire, en lien avec les zones voisines. En effet, 60% des actifs de Rambouillet Territoires travaillent hors de la CA. Des flux d'actifs qui résident en Eure-et-Loir mais travaillent dans les Yvelines sont également observés (pour la CC des Portes Euréliennes, 17 000 navetteurs vont vers l'Île-de-France).

Les débouchés agricoles

Thomas GOURLAN indique que les débouchés agricoles constituent un enjeu fondamental de son mandat. En effet, le développement économique du territoire, première compétence de l'EPCI qu'il exerce en tant que président, repose en grande partie sur le développement du secteur agricole.

Les agriculteurs du territoire sont confrontés à une pression environnementale forte et à des mutations des modes de production. La communauté d'agglomération travaille étroitement avec la Chambre régionale d'agriculture pour accompagner ces changements. L'objectif est sécuriser les recettes et la viabilité économique du monde agricole, en soutenant les professionnels et en favorisant le respect des nouvelles contraintes.

Pour cela, la communauté d'agglomération s'appuie sur le tissu agricole existant en encourageant le développement de circuits courts sur le territoire, ce qui permet d'améliorer les marges des agriculteurs et de réduire l'impact environnemental. Cette volonté se traduit également au sein de la commande publique qui favorise les circuits courts, par exemple pour la restauration dans les écoles du territoire. Enfin, la communauté d'agglomération correspond au bon niveau pour développer de nouveaux modes de productions agricoles, plus adaptés aux contraintes écologiques.

En termes de coopérations interterritoriales, la plaine de Beauce constitue un territoire à forts enjeux de concertation et d'échanges.

Le tourisme

Le président de la CA Rambouillet Territoires constate qu'au niveau national comme au sein des collectivités, le patrimoine naturel et bâti n'est pas suffisamment valorisé. Au sein de la communauté d'agglomération, le constat est particulièrement prégnant : le patrimoine existant est sous-valorisé alors qu'il permettrait pourtant de contribuer au rayonnement du territoire.

Les démarches de coopération interrégionale en matière de tourisme avec la CC des Portes Euréliennes d'Île-de-France sont moins développées que dans les secteurs du transport et de l'agriculture. L'objectif premier consiste à revaloriser le patrimoine existant au sein de la CA. La mise

Pour un aménagement concerté et équilibré des franges franciliennes, quelles nouvelles coopérations interrégionales ?

en place de parcours touristiques communs avec le territoire voisin pourra éventuellement intervenir dans un second temps, mais ne constitue pas une priorité à ce stade.

En conclusion

Bien que les trois thématiques d'étude retenues soient porteuses de sujets essentiels pour le territoire, d'autres préoccupations pourraient également être mentionnées. Ainsi, le sujet du logement comporte de véritables enjeux pour la CA Rambouillet Territoires, qui est insuffisamment dotée en logements sociaux. Elle a donc pour objectif d'en créer davantage, afin d'accueillir toutes les catégories de population, mais en conservant les équilibres qui font la qualité du territoire. Il s'agit donc pour la communauté d'agglomération d'accompagner la création de logement sociaux, mais sans dégrader l'aménagement territorial et la qualité de vie.

Réponses aux questions des conseillers

En réponse aux questions des conseillers en matière de développement agricole, Thomas GOURLAN indique être favorable à accompagner la diversification de la production agricole lorsque cela est nécessaire, notamment dans le sud du territoire. Au nord, les exploitations étant plus petites et tournées vers les produits forestiers, les actions de la communauté d'agglomération consistent plutôt à favoriser leur préservation que leur développement.

En matière de tourisme et notamment de développement des circuits de vélos et de mobilités douces, le président de la CA informe les conseillers qu'une réflexion sur un maillage du territoire entre les 36 communes avait été menée il y a plusieurs années, mais que le coût d'une telle opération avait alors été jugé trop important. En revanche, l'accompagnement du développement de la Véloscénie, l'itinéraire cyclable allant de Paris au Mont-Saint-Michel, est un véritable enjeu de développement de coopérations avec la CC des Portes Euréliennes d'Île-de-France. Le tourisme équestre et des activités touristiques en lien avec le PNR sont également des axes forts du développement touristique de l'EPCI. Enfin, la possibilité de développer des circuits de tourisme entre Maintenon et Rambouillet pourrait faire l'objet de discussions approfondies avec la CC des Portes Euréliennes d'Île-de-France.

En matière de gestion de l'eau et des déchets, les synergies avec la CC des Portes Euréliennes d'Île-de-France sont fortes. La situation de tête de bassin versant de Rambouillet Territoires implique d'importants enjeux en la matière, le ruissèlement de l'eau ne correspondant à aucune limite administrative.

Concernant les questions de santé, les deux territoires connaissent des problématiques communes notamment dans les zones les plus rurales. Pour faire face à la crise sanitaire, Rambouillet Territoires a impulsé la mise en place d'un centre de dépistage itinérant du Covid-19 dans les communes de l'EPCI. Cette démarche préfigure les réponses qui peuvent être apportées de manière pérenne en matière de santé, comme la mise en place de médecins itinérants qui permettrait de déployer l'offre de soins dans les villages.

En matière d'enseignement supérieur, Rambouillet Territoires fait face à un manque d'établissements de formation post-bac et à une forte attractivité des pôles universitaires voisins comme Paris-Saclay, qui attirent les jeunes après le lycée.

Pour un aménagement concerté et équilibré des franges franciliennes, quelles nouvelles coopérations interrégionales ?

En matière de couverture numérique, le territoire est à l'inverse très en avance puisque le déploiement de la fibre optique sera effectif dans toutes les communes fin 2021.

Enfin, en termes d'économie circulaire, les efforts restent à ce stade centrés dans le domaine agricole.

Compte-rendu de l'audition de Madame Delmira DAUVILLIERS, Présidente de la Communauté de Communes du Pithiverais Gâtinais

Audition du 15 janvier 2021

Madame DAUVILLIERS tient à adresser ses meilleurs vœux pour cette nouvelle année à l'ensemble des participants de cette rencontre.

Etat des lieux du territoire

Née le 1^{er} janvier 2017, la CCPG est issue de la fusion de la Communauté de Communes du Beaunois, de la Communauté de Communes des Terres Puiseautines étendue à la Commune Nouvelle "Le Malesherbois".

La communauté de communes du Pithiverais Gâtinais regroupe 33 communes (avec 3 villes-centre) et 28 000 habitants dont 6 000 à Malesherbes. Elle est bordée par l'Île-de-France et le Montargois. Elle précise avoir été maire de Malesherbes pendant 6 ans ; aujourd'hui, elle est adjointe en charge des affaires sociales, du logement et de la santé.

Elle se réjouit que la question des franges franciliennes soit abordée et d'être consultée à ce sujet car c'est la première fois qu'une telle sollicitation lui parvient.

Les habitants du Pithiverais Gâtinais sont prioritairement tournés vers l'Île-de-France et sont, en ce sens, beaucoup plus franciliens que Loirétains. Leur bassin de vie est pleinement inclus dans l'aire urbaine de Paris. Les mouvements pendulaires en provenance d'Orléans s'arrêtent à Neuville-aux-Bois au Sud et ne viennent donc pas jusque dans le Malesherbois.

Au cours de ces dernières années, le territoire a connu de profondes modifications dans la structure de sa population. De nombreuses personnes, originaires de l'Île-de-France sont venues s'y établir en raison du coût relativement bas du logement. Cela a attiré des populations aux revenus faibles, en précarité et avec des difficultés sociales. Des marchands de sommeil ont tiré profit de cette situation poussant les pouvoirs publics à réagir, notamment par la mise en place de permis de louer ou de permis de diviser. Le mal logement est ainsi une forte problématique du territoire. Un OPAH et un OPH ont ainsi été mis en place.

Certains de ces nouveaux habitants, habitués à des niveaux de service importants, se trouvent déçus par l'offre disponible dans le Malesherbois. Le territoire n'a pas les moyens de faire face. De plus, nombre de ces personnes perdent leur emploi (souvent dans la sécurité, l'hôtellerie, le soin, le service à la personne...) sis à Paris ou en banlieue, du fait des conditions de transport pour rejoindre leur lieu d'exercice (retards, fatigue...). Un fort turn-over est ainsi observé (taux de rotation de la population de 18 mois constaté).

Cet afflux de population n'est pas non plus sans conséquence sur le système éducatif et social local. Les élèves qui arrivent sont souvent issus d'établissements REP, avec des classes dédoublées et qui leur assuraient un suivi particulier. Un tel accompagnement n'est pas possible dans le Malesherbois.

Pour un aménagement concerté et équilibré des franges franciliennes, quelles nouvelles coopérations interrégionales ?

Depuis la crise sanitaire, le nombre de ventes immobilières s'est beaucoup accru, notamment dans des communes plus éloignées comme Beaune-la-Rolande ou Puiseaux. Cette nouvelle population accueillie ne changera toutefois pas la structuration sociologique du territoire car là encore il s'agit de personnes ayant de faibles moyens.

A noter néanmoins que le territoire bénéficie d'un excellent raccordement au réseau de la fibre (potentialité pour le télétravail).

Les mobilités

La deuxième problématique forte du territoire réside dans les questions de mobilité.

Malesherbes bénéficie du terminus de la ligne RER D ainsi que du réseau de bus Terminus R'Bulle. La ligne de cars express R'Bulle (184 014) relie en 45 minutes Malesherbes à Fontainebleau-Avon 7 jours sur 7. À Fontainebleau, R'Bulle assure la correspondance avec le réseau Seine-et-Marne Express qui rejoint Melun pour desservir le Nord du Département.

Concernant le RER D, le changement à Corbeilles-Essonne a rallongé le temps de parcours, même si cette modification a été faite afin de réduire les incidents sur la ligne. Les usagers rencontrent les mêmes difficultés qu'à Dordives concernant le Pass Navigo. Ils n'en bénéficient pas sur le bout de ligne, ce qui pose des problèmes de comptage.

Le territoire souffre d'une carence d'offre de mobilité pour se rendre dans des zones d'emploi attractives, qui recherchent de la main d'œuvre, situées dans le Loiret (ex : site logistique à Escrènnes). Une offre de transport à la demande pourrait être développée à cet égard. De même, il est extrêmement difficile de relier Pithiviers, sans parler d'Orléans qui est pourtant la capitale départementale et régionale.

Madame DAUVILLIERS a de fortes attentes vis-à-vis de la Région Centre-Val de Loire pour développer les liaisons intra départementales mais aussi vers l'Île-de-France, en coopération avec la Région Île-de-France.

Les coopérations territoriales

Madame DAUVILLIERS indique que des coopérations existent avec les territoires voisins, situés de l'autre côté de la frontière régionale. Ces coopérations ne sont toutefois pas très développées et institutionalisées. Elle évoque deux points particuliers à cet égard :

- Le RER D,
- Et l'unité hydrographique n°5 pour créer un EPAGE (PAPI).

Une réflexion est aussi menée en commun pour l'aire d'accueil des gens du voyage.

Il n'y existe pas de lien particulier avec le PNR du Gâtinais, si ce n'est les relations classiques entre acteurs. Un travail en commun avait été initié pour obtenir l'appellation « ville porte du parc », mais n'a pas pu aboutir. A noter toutefois que le réseau d'autostop partagé (réseau pouce) développé au sein du parc a pu être étendu au Montargois et sera aussi étendu à l'échelle du PETR Pays de Beauce Gâtinais en Pithiverais (CC du Pithiverais, CC du Pithiverais Gâtinais, CC La Plaine du Nord Loiret et la Commune nouvelle Le Malesherbois).

Pour un aménagement concerté et équilibré des franges franciliennes, quelles nouvelles coopérations interrégionales ?

Madame DAUVILLIERS indique qu'aucun travail commun n'est mené avec Montargis ou Orléans.

En revanche, des travaux sont menés conjointement avec Pithiviers : développement d'un FabLab, campus connecté, licence pro avec le CNAM...

Le tourisme

Un EPIC du Grand Pithiverais a été mis en place, fin 2017, associant 3 communautés de communes (Pithiverais Gâtinais, Pithiverais et CC du Nord Loiret). Il a pour but de développer les coopérations avec l'Île-de-France et notamment le parc du Gâtinais.

Madame DAUVILLIERS espère qu'à terme ces 3 EPCI fusionneront pour n'en former qu'un seul, ce qui aurait du sens pour un territoire globalement polarisé par l'Île-de-France et le Montargois.

Il est envisagé de créer des packs touristiques (maison de Jean Cocteau, route du safran...).

Les mobilités douces sont aussi évoquées avec les territoires voisins (cf. Scandibérique).

Les débouchés agricoles

En matière agricole, il faut souligner que nombre d'agriculteurs vont céder prochainement leurs exploitations dans le cadre d'un départ à la retraite. D'autres diversifient leurs activités : gîte à la ferme, tables à la ferme, boutiques à la ferme, développement du maraîchage... Il y a une volonté de développer le bio, l'agroforesterie et les AMAP.

Les élus du Nord Loiret souhaitent la mise en place de cuisines centrales pour fournir les écoles, les centres de loisirs et les portages de repas à domicile.

A noter l'existence de chantiers d'insertion tournés vers le maraîchage (ex les jardins de cocagne).

Une réflexion est aussi menée pour développer une légumerie.

Des amandiers sont actuellement replantés sur le territoire (en écho à la spécialité du territoire, à savoir le Pithiviers).

Madame DAUVILLIERS souligne l'importance des Contrats Régionaux de Solidarité Territoriale (CRST), mis en place par la Région Centre-Val de Loire, qui permettent de développer tous ces projets sur le territoire.

En conclusion

Madame DAUVILLIERS souligne l'impression trop souvent ressentie par ces territoires de franges d'être isolés, et de ne pas être suffisamment concertés ni intégrés aux décisions qui impactent directement leurs populations.

Elle souhaiterait davantage d'information, un travail prospectif et anticipatif, qui permettrait d'aboutir à de réelles logiques de coopération.

Compte-rendu de l'audition de Madame Valérie LACROUTE,

Présidente de la Communauté de communes du Pays de Nemours

Audition du 18 janvier 2021

Propos introductifs et aperçu général du territoire

La communauté d'agglomération du Pays de Nemours est un « jeune » territoire qui comptait 12 communes à sa création en 2010. Depuis le 1^{er} janvier 2017, 9 nouvelles communes ont rejoint la communauté de communes, soit une population totale de 30 000 habitants.

Les relations qu'entretient la CC du Pays de Nemours avec ses voisins de l'autre côté de la limite régionale sont assez faibles. En effet, le territoire qui ne jouxte pas directement la frontière est plus tourné vers le centre de la région Île-de-France, notamment vers Fontainebleau, Melun et Paris. La CC du Pays de Nemours se concentre plutôt sur les mutualisations à effectuer au sein du territoire ou avec les EPCI voisins du département de la Seine-et-Marne.

Les transports et mobilités

La ville de Nemours bénéficie d'une gare Transilien et est desservie par une ligne Intercités Paris-Nevers quatre fois par jour.

De plus, Nemours et les villes avoisinantes sont desservies par des lignes de bus urbains et interurbains qui relient tous les pôles (gare SNCF, gare routière, centre-ville...) de l'agglomération nemourienne et traversent ainsi le département du Loiret.

Plus globalement, pour renforcer l'attractivité des villes de franges, il paraît opportun que les trains Intercités puissent y marquer un arrêt, même si les taux de remplissage de ces derniers sont relativement faibles. En effet, le réseau francilien étant saturé, la mise en place d'arrêts supplémentaires contribue à désengorger les transports d'Île-de-France, notamment les Transilien.

Pour Valérie LACROUTE, cela constitue une opportunité pour l'Île-de-France, qui souhaite désengorger son réseau, ainsi que pour les Régions voisines, qui ont ainsi la possibilité de générer des recettes supplémentaires. Ces coopérations pourraient également permettre de répondre à certaines problématiques franciliennes de logement.

Par ailleurs, le territoire n'attend pas de bénéfices directs du futur réseau du Grand Paris Express, puisque la nouvelle gare la plus proche sera construite à Orly, à environ 60 km de l'EPCI.

Le tourisme

En matière de tourisme, la présidente Valérie LACROUTE indique que le territoire se concentre plutôt sur les parcours à mettre en place au sein de son périmètre.

En revanche, l'Euro-vélo route 3 (« Scandibérique ») constitue un lien qui unit l'EPCI avec la CA de Montargis. En effet, un projet de « maison d'étape » a été initié à Nemours, dans l'objectif de pouvoir accueillir les cyclistes de la Scandibérique en leur proposant des services de réparation et

Pour un aménagement concerté et équilibré des franges franciliennes, quelles nouvelles coopérations interrégionales ?

d'entretien de vélo, de restauration et d'hébergement. La présidente indique sa volonté de développer ce projet en lien avec les territoires voisins, afin de proposer des maisons d'étapes successives sur le parcours, tous les 30 à 50 km de distance. Des pistes de coopération avec les Départements et Régions concernés pourraient donc être étudiées dans ce cadre.

En matière de tourisme fluvial, des projets d'aménagement de circuits fluviaux seraient également à développer le long du canal du Loing. A titre d'exemple, la Région Bourgogne-Franche-Comté propose des circuits touristiques fluviaux très développés. La participation de la CC du Pays de Nemours à l'EPAGE se fait également de plus en plus forte.

L'augmentation de la capacité de la halte fluviale à Nemours et son automatisation constituent les principales priorités dans ce domaine, en lien avec l'enjeu de permettre un plus large accueil des camping-cars pour aboutir à des circuits touristiques complets.

Les débouchés agricoles

Au niveau communal, la présidente Valérie LACROUTE indique entretenir de fortes relations avec la chambre d'agriculture et les agriculteurs locaux qui participent à la « cuisine centrale » de la ville. Celle-ci permet la préparation quotidienne de repas des 800 enfants scolarisés au sein de la commune. Une fois par mois, ces repas sont préparés uniquement en circuits courts et bio, via un partenariat avec les agriculteurs du territoire. De plus, les recettes sont élaborées sur la base de produits locaux une fois par semaine. La présidente souhaiterait développer davantage ces démarches, mais l'importance des quantités agricoles nécessaires n'est pas suffisante à ce stade.

Par ailleurs, les boutiques à la ferme se développent de plus en plus sur le territoire.

Concernant l'objectif de Zéro artificialisation nette (ZAN), la présidente indique que la priorité du territoire vise à travailler à la reconversion des friches industrielles. La mise en œuvre de cet objectif reste néanmoins difficile et se heurte à la volonté de préserver certains bâtiments et maisons historiques, notamment de la ville de Nemours.

Développement économique et logement

Le territoire a été marqué par le phénomène de désindustrialisation. Toutefois, il vient d'être reconnu « territoire d'industrie » ce qui devrait créer une dynamique nouvelle. Ainsi, les friches existantes devraient accueillir de nouvelles activités. Le coût important de la déconstruction de certaines friches (jusqu'à plusieurs millions d'euros) ne peut être assumé par la Communauté de communes.

A cet égard, Valérie LACROUTE souligne les difficultés rencontrées par les collectivités territoriales tant du point de vue financier (dégradation de leurs moyens de fonctionnement) que du point de vue de l'ingénierie (les ingénieurs se tournent davantage vers des postes situés à Paris et mieux rémunérés).

Jean-Paul CARRIERE indique que les nouvelles possibilités offertes par les contrats de réciprocité permettent de mettre à disposition des territoires plus ruraux les capacités d'ingénierie des métropoles. Nicole SERGENT souhaite que ce point soit particulièrement souligné dans les préconisations.

Pour un aménagement concerté et équilibré des franges franciliennes, quelles nouvelles coopérations interrégionales ?

Nemours fait également face à un habitat dégradé important. La ville a été retenue dans le dispositif « cœur de ville ». La municipalité rachète des bâtiments en cœur de ville pour les rénover et ainsi favoriser à terme l'installation d'habitants dans les logements et de commerçants en rez-de-chaussée.

Nemours n'étant pas en zone tendue concernant le logement, les élus peuvent être plus exigeants sur la qualité des projets de construction. De plus, les objectifs en termes de logements sociaux sont largement atteints avec un taux de 36 %.

La crise sanitaire a eu un effet sur le nombre de biens disponibles à la vente : les agences immobilières n'ont quasiment plus de bien en stock, sauf quelques logements en piteux état. Ces ventes ont attiré une population majoritairement originaire de Paris centre ou de la petite couronne.

En conclusion

Ce territoire est plus axé sur son propre développement, du fait de son périmètre récent issu de la loi NOTRe et de sa position géographique puisque non limitrophe du Centre-Val de Loire ou de la Bourgogne. Les coopérations externes se font plus vers l'intérieur de l'Île-de-France.

Pour un aménagement concerté et équilibré des franges franciliennes, quelles nouvelles coopérations interrégionales ?

Compte-rendu de l'audition de Monsieur Jean-Jacques HYEST,

Président de la Communauté de communes du Gâtinais-Val de Loing

Audition du 19 janvier 2021

Propos introductifs et aperçu général du territoire

Conseiller général de Seine-et-Marne (élu dans le canton de Château-Landon) de 1982 à 2015, maire de La Madeleine-sur-Loing et président de CC Gâtinais-Val de Loing entre 2010 et 2015 puis depuis 2020, Jean-Jacques HYEST a pu observer le territoire évoluer au sein de ses diverses fonctions d'élu territorial.

Depuis le 1^{er} janvier 2010, la CC Gâtinais-Val de Loing regroupe 20 municipalités. L'intercommunalité présente de nombreuses caractéristiques communes avec sa voisine, la CC du Pays de Nemours, mais également avec ses autres voisins de l'autre côté de la limite régionale, dans le Loiret.

Ainsi, en matière de caractéristiques démographiques, ces EPCI font face à des arrivées significatives de populations, en quête d'un environnement de qualité et d'un mode de vie plus rural et plus accessible économiquement. La crise sanitaire a amplifié ce phénomène : les territoires connaissent ainsi un regain d'attractivité et font face à une demande de services publics plus importante.

En matière de coopérations territoriales, l'EPAGE du Loing constitue le principal exemple de mise en place de politique publique commune. De manière plus générale, les coopérations entre les départements et les EPCI sont difficiles à mettre en œuvre. Des volontés de coopérations existent, notamment pour l'aménagement des rivières où les limites administratives ne permettent pas de répondre efficacement aux enjeux territoriaux. Néanmoins, lors des inondations de 2016, les territoires ne sont pas parvenus à apporter une réponse coordonnée.

Par ailleurs, les deux schémas directeurs régionaux (SDRIF pour les territoires d'Ile-de-France et SRADDET pour ceux du Centre-Val de Loire) régissent différemment les territoires concernés et peuvent créer des logiques de concurrence entre EPCI, plutôt que de coopération. Une coordination mériterait donc d'être instaurée au niveau régional pour répondre à cette problématique.

Les transports et mobilités

Les divergences de réglementation ainsi que les prix du foncier engendrent un déplacement progressif des entrepôts et de sites d'emplois peu qualifiés vers les territoires de franges, à proximité des axes routiers.

Une part importante de la population de la CC effectue des trajets quotidiens domicile-travail vers Paris.

Le tourisme

En matière de tourisme, l'EPCI, comme ses voisins du Loiret, bénéficie d'une grande richesse patrimoniale qui mérite d'être valorisée. De plus, les possibilités de tourisme fluvial renforcent l'attractivité du territoire.

Pour un aménagement concerté et équilibré des franges franciliennes, quelles nouvelles coopérations interrégionales ?

L'amélioration de chemins de randonnée représente également un axe fort du développement touristique du territoire. Pour Jean-Jacques HYEST, des coopérations entre territoires au-delà des limites régionales mériteraient d'être développées pour la mise en place d'itinéraires patrimoniaux interterritoriaux. Ces itinéraires pourraient être pensés au niveau des communautés de communes que la loi NOTRe a chargées de la promotion touristique des territoires.

Par ailleurs, Jean-Jacques HYEST constate que les Parcs naturels régionaux (PNR) peuvent constituer de bons instruments pour le développement de territoires ruraux et péri-urbains. Néanmoins, il indique ne pas être favorable à la multiplication et à l'empilement de petites structures de gestion et d'administration.

Selon lui, les intercommunalités devraient avant tout s'appuyer sur les outils existants qui favorisent la coopération, notamment les SCOT qui poussent à la mise en place de réflexions communes.

Les débouchés agricoles

L'agriculture de la Seine-et-Marne et du Loiret sont comparables à de nombreux égards. Le président Jean-Jacques HYEST indique qu'il existe une réelle spécificité Gâtinaise.

Depuis plusieurs années, de nombreuses exploitations agricoles disparaissent, notamment les élevages. En effet, bien que certains agriculteurs perpétuent la tradition de l'élevage d'ovin, le territoire n'héberge plus d'abattoir et ces derniers sont contraints de se rendre dans le sud de l'Yonne pour cela. On constate donc une disparition progressive des éleveurs sur le territoire.

De même, seules deux sucreries subsistent sur le territoire. La réduction du nombre d'exploitations agricoles a conduit à une augmentation de la taille des exploitations qui sont restées en place.

En matière de développement de circuits courts, des initiatives existent au sein de l'EPCI et de nouvelles productions se développent (miscanthus, etc.).

En conclusion

Le territoire de la CC Gâtinais-Val de Loing souhaite mettre en place et renforcer des logiques de coopération avec les territoires voisins, notamment de l'autre côté de la limite régionale, entre autre par le biais des SCOT.



Conseil économique, social et environnemental du Centre-Val de Loire

9 rue Saint-Pierre Lentin, 45000 ORLÉANS

ceser@regioncentre.fr
www.ceser.regioncentre.fr

@CeserCVL

02 38 70 30 39



Conseil économique, social et environnemental d'Île-de-France

2 rue Simone Veil, 93400 SAINT-OUEN

ceser@iledefrance.fr
www.ceser-iledefrance.fr

@ceseridif

01 53 85 66 25