

Enjeux et atouts de l'Ile-de-France

par rapport aux autres grandes régions européennes

L'Ile-de-France, qui partage avec Londres la place de troisième région économique du monde après New York et Tokyo, ne manque pas d'atouts dans la concurrence avec les autres régions européennes. Toutefois, devant l'enjeu que représente la complémentarité inéluctable des métropoles européennes, elle doit s'affirmer comme un maillon fort du réseau européen. Trois enjeux apparaissent prioritaires : renforcer son positionnement au cœur de l'Europe, développer des pôles d'excellence en matière scientifique et maintenir une offre immobilière attractive.

par Jean-Pierre Dufay
Directeur général de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Ile-de-France

Se superposant aux rivalités traditionnelles entre Etats, la compétition entre les grandes régions métropoles est un des phénomènes majeurs des années qui viennent. Si

elle existe sur l'ensemble de la planète - économie globale oblige - elle est d'autant plus forte au sein de l'Europe. Dans chaque pays, quelques régions, au sein desquelles doit être rangée l'Ile-de-France, combinent à un haut niveau réseaux d'entreprises, pouvoir financier ainsi que potentiel de recherche et d'innovation technologique.

La place prise par l'Ile-de-France au sein de la France lui impose de se mesurer aux autres régions européennes dont les niveaux de développement, le poids économique et technologique sont de même ordre, que sont Bruxelles, la Randstad, Stuttgart - Rhin - Ruhr, Francfort - Rhin - Main, et Londres - Sud-Est anglais. Afin d'assurer la meilleure comparabilité spatiale possible de l'économie des grandes régions urbaines européennes, l'IAURIF et ses partenaires européens ont défini les périmètres géographiques de ces métropoles en utilisant les mêmes critères.

C'est sur le résultat de ces études qu'il est possible d'aborder les enjeux, c'est-à-dire les défis que l'Ile-de-France doit relever et les secteurs où il lui faut faire des efforts pour s'adapter ainsi que les atouts sur lesquels elle peut s'appuyer pour conforter sa place dans la concurrence européenne et mondiale que se livrent les grandes métropoles.

L'Ile-de-France partage avec Londres la place de troisième région économique du monde après New York et Tokyo. Son PIB, qui équivaut au quart du PIB national, et sa productivité dépassent ceux des autres grandes régions européennes de taille équivalente et même ceux de nombreux pays d'Europe.

Cette position est sans cesse remise en cause. Mais même si elle n'est pas leader dans tous les domaines, l'Ile-de-

France ne manque pas d'atouts dans la concurrence avec les autres régions. Ils sont de plusieurs ordres : certains sont structurels, d'autres conjoncturels. Ils mêlent les hommes, l'économie et l'adaptation technologique.

Les atouts structurels de l'Ile-de-France face aux autres régions européennes

Placée au cœur du vaste Bassin parisien, l'Ile-de-France bénéficie d'une situation géographique privilégiée, renforcée par le développement de son réseau de communication et par la taille de son marché intérieur. Point de rencontre de l'Europe du Nord et de celle du Sud, elle est aussi une des principales portes d'entrée du monde en Europe.

L'Ile-de-France bénéficie en matière de réseaux de transports et de télécommunication, d'une offre très attractive et très compétitive. En matière de transports, sa centralité naturelle a été renforcée, depuis de nombreuses années, par un très important effort de création d'infrastructures adaptées à une dimension internationale, qui met aujourd'hui l'Ile-de-France au cœur d'un bassin économique de dimension inégalée en Europe.

Ainsi, l'Ile-de-France est au centre des réseaux routiers : elle occupe une position centrale dans les réseaux routiers et autoroutiers français qui lui donnent accès non seulement à l'ensemble du territoire national, mais aussi aux autres grandes régions européennes. Les autoroutes de contournement en construction (A26, A28, A60, autoroutes des

estuaires) favoriseront, bien sûr, la fluidité de la circulation dans l'agglomération en évitant le trafic de transit, mais aussi la pénétration dans l'agglomération.

Pour ce qui concerne les réseaux ferrés, la réalisation du tunnel sous la Manche et la mise en service des TGV Eurostar et Thalys ont considérablement renforcé les liens avec l'Europe du Nord. L'achèvement du TGV Méditerranée à la fin de l'an 2000, et à plus long terme celui du TGV Est, rapprocheront l'Ile-de-France de l'Europe du Sud et de celle de l'Est.

Quant aux réseaux aériens, avec les deux aéroports de Roissy - Charles-de-Gaulle et Orly, qui ont accueilli 60 millions de passagers en 1999, l'Ile-de-France occupe la seconde place en Europe et, pour le trafic international, la seconde place dans le monde. Par rapport à ses concurrents européens, elle dispose encore de marges de croissance, mais en réponse à la saturation à terme des équipements, la création d'un troisième aéroport devra être examinée en complément d'une meilleure articulation entre les différents modes de transports, l'air et le train à grande vitesse. Quelle autre métropole européenne pourrait revendiquer un tel avantage ? Londres est desservie par son insularité qui contraint son bassin direct et le restreint, Berlin très excentrée regarde vers les pôles encore en devenir de l'Est ; la région de Francfort et la Randstad sont plus orientées sur le réseau de villes qu'elles constituent qu'ouvertes sur l'extérieur par un réseau largement rayonnant, comme celui qui part depuis Paris.

L'Ile-de-France bénéficie, en outre, d'un réseau de télécommunications qui la situe dans le peloton de tête des grandes métropoles pour la qualité et la disponibilité d'une large gamme de services. La modernisation récente des infrastructures de télécommunications a permis de nouvelles avancées, notamment en matière de compétitivité des tarifs par rapport à d'autres métropoles.

L'Ile-de-France constitue, d'autre part, un marché exceptionnel par sa taille et par sa diversité. Pour nombre d'entreprises, ce sont d'abord les caractéris-

tiques du marché régional francilien qui priment. Avec 11 millions d'habitants et 5 millions d'emplois, l'Ile-de-France constitue un marché local exceptionnel qui représente un pouvoir d'achat des particuliers estimé à 670 milliards de francs en 1995. Il est complété par la commande publique qui s'adresse à toutes les tailles d'entreprises et à de nombreux secteurs d'activité. Avec un potentiel budgétaire qui a totalisé, en 1994, 150 milliards de francs, dont 42 milliards d'investissements, le secteur public constitue un atout précieux pour l'économie, et grâce à la stabilité relative de ses budgets, contribue à assurer un appréciable volant d'affaires en période de ralentissement économique. Avec ses 59 milliards d'investissement prévus, le contrat de plan 2000-2006, récemment conclu entre la région et l'Etat, contribue également au dynamisme du marché francilien.

La densité et la diversité du tissu des entreprises implantées en Ile-de-France représente enfin une caractéristique essentielle du marché francilien. Avec 17 % des emplois industriels français, 22 % de ceux du secteur de la construction, 23 % du commerce et 27 % des services, elle est présente dans tous les grands secteurs de l'éco-

nomie française. Cette caractéristique donne à tout candidat à l'implantation l'assurance de disposer des services et des fonctions de support nécessaires et, réciproquement, de trouver sa place dans des réseaux d'entreprises.

Enfin, l'Ile-de-France propose un parc d'immobilier d'entreprises et de bureaux diversifié et de qualité, permettant de répondre aux très nombreux segments de la demande des entreprises dans des conditions économiques et fonctionnelles compétitives, qu'il s'agisse de sièges sociaux de dimension internationale ou de *start-up*, d'entreprises prestataires de services ou de production industrielle. Elle recueille sur ce point les fruits d'une politique d'aménagement

du territoire volontariste menée depuis la mise en œuvre du premier schéma directeur qui, à côté de la zone traditionnelle des affaires, a permis le développement de pôles d'activités différenciés, spécialisés ou, au contraire, généralistes, dans des conditions globales de maîtrise des prix et dans des conditions d'accessibilité de haut niveau, autant de critères forts pour un immobilier attractif. La dernière enquête de Healey and Baker (Octobre 1999), près de dix ans après celle du Cabinet Plan Location

Avec 11 millions d'habitants et 5 millions d'emplois, l'Ile-de-France constitue un marché local exceptionnel qui représente un pouvoir d'achat des particuliers estimé à 670 milliards de francs en 1995

TABLEAU I
Cinq exemples de régions économiques d'Europe

Régions économiques	Superficie km ²	Population milliers	Emplois milliers
Bruxelles	6 757	3 403	1 410
Rhin-Main (Francfort)	7 411	3 918	1 818
Randstad	5 973	6 702	2 912
Rhin-Ruhr (Düsseldorf - Cologne)	11 536	11 689	4 841
Paris	19 681	11 418	5 312

TABLEAU II
Cinq exemples de régions administratives d'Europe

Régions administratives	Superficie km ²	Population milliers	Emplois milliers
Bruxelles région Capitale	161	954	627
Regierungsbezirke Darmstadt (Francfort)	750	3 394	1 678
Groupe des quatre provinces (Randstad)	7 296	6 846	2 951
Land de Rhénanie du Nord-Westphalie (Rhin-Ruhr)	34 070	16 712	7 272
Région Ile-de-France	12 012	10 661	5 076

International - Price Waterhouse (1), confirme que l'immobilier des bureaux de l'Ile-de-France est l'un des plus attractifs d'Europe, (choix, coûts...) surtout en regard de la qualité des services urbains offerts (communication économique, transports, réseaux...). Le maintien de cette appréciation suppose de conserver une offre immobilière diversifiée, en localisations, en qualités et en prix.

Des atouts conjoncturels : qualité de la main d'œuvre, diversité des fonctions, recherche et innovation

Certains atouts conjoncturels sont liés à l'adaptation des hommes comme de l'économie, mais aussi à la manière dont l'Ile-de-France a pu répondre aux besoins des nouvelles technologies et aux transformations de la recherche.

En trente ans, l'Ile-de-France a su s'adapter aux mutations et réussir le double pari du renouvellement de son potentiel productif et du passage d'une économie industrielle à une économie de service.

Le tissu économique de l'Ile-de-France a su répondre à toutes les demandes en matière de maintenance, sous-traitance, conseil juridique ou financier, contrats de services nombreux, toutes nouvelles fonctions rendues nécessaires par la présence de multiples activités commerciales. La tertiarisation de l'économie s'est appuyée sur des infrastructures et des équipements de communication (salons, congrès, expositions) adaptés. Autant d'atouts qui placent l'Ile-de-France dans un bon rapport concurrentiel vis-à-vis des autres régions.

Désormais, l'Ile-de-France s'adapte à la nouvelle révolution de l'économie virtuelle et du *e-business*. Elle a prouvé ses capacités à s'adapter pour s'ouvrir aux nouvelles contingences du marché international. Les créations d'entreprise continuent à y être nombreuses pendant qu'elle attire, pour de nouvelles implantations, aussi bien les grandes entreprises que les PME/PMI, les plus pourvoyeuses d'emplois.

Avec la complexification croissante des emplois, la formation des hommes s'est

Comparer les métropoles européennes dans les limites des régions administratives ?

Les limites administratives de la région Ile-de-France ne coïncident pas avec la région économique de Paris. Ce constat vaut également, si ce n'est davantage, pour les autres métropoles européennes, ce qui rend difficile toute comparaison de données chiffrées entre métropoles. La délimitation des régions économiques européennes sur la base de critères communs permet de pallier ces inconvénients. Depuis la réalisation de l'Union européenne, les demandes de données comparatives sur les grandes régions urbaines européennes se sont multipliées. Elles correspondent souvent à des besoins de positionnement économique des métropoles, d'identification de leurs forces et faiblesses, de comparaison de l'évolution de leurs populations ou de leurs activités. Satisfaire ces demandes implique que soient rassemblées des données comparables tant du point de vue statistique que du point de vue spatial. Ce besoin de données comparatives européennes est particulièrement ressenti pour la métropole parisienne qui ne peut pas utilement être comparée avec d'autres métropoles françaises en raison de sa taille sans équivalent sur le territoire national. Afin d'assurer la meilleure comparabilité spatiale possible de l'économie des grandes régions urbaines européennes, l'IAURIF et ses partenaires européens ont défini les périmètres géographiques de plusieurs métropoles en utilisant les mêmes critères. Les résultats de cette recherche sont présentés ici pour Paris, Bruxelles, Amsterdam – Rotterdam – La Haye – Utrecht (Randstad), Düsseldorf – Cologne (Rhin – Ruhr) et Francfort (Rhin – Main).

Les limites des régions économiques sont parfois très différentes de celles des régions administratives. Ainsi, la région économique de Paris (19 681 km²) déborde largement les limites de l'Ile-de-France (12 000 km²). Ce qui est peu par rapport aux écarts observés pour la région économique de Bruxelles qui est quarante fois plus étendue que la région administrative « Bruxelles-Capitale ». De même, la région métropolitaine Rhin-Ruhr n'occupe qu'un tiers de la superficie du Land de Rhénanie-du-Nord-Westphalie avec lequel est souvent comparée l'Ile-de-France. Inversement, la région urbaine de Francfort est dix fois plus étendue que la région administrative de Darmstadt dans laquelle est située la ville de Francfort. La Randstad est le nom donné à l'ensemble des quatre Provinces néerlandaises d'Utrecht, du Nord-Hollande, du Sud-Hollande et de Zélande. La superficie de la région urbaine polycentrique de la Randstad est inférieure de 1 300 km² à celle des quatre Provinces.

Ces différences de superficies « régionales » ne sont pas sans conséquences sur les effectifs de population ou d'emploi. Ainsi la population de la métropole parisienne est supérieure de près de 760 000 habitants à celle de la région Ile-de-France. L'écart en nombre d'emplois atteint 240 000. La population de la métropole bruxelloise dépasse celle de la région administrative de 2,5 millions d'habitants, soit de 260 %.

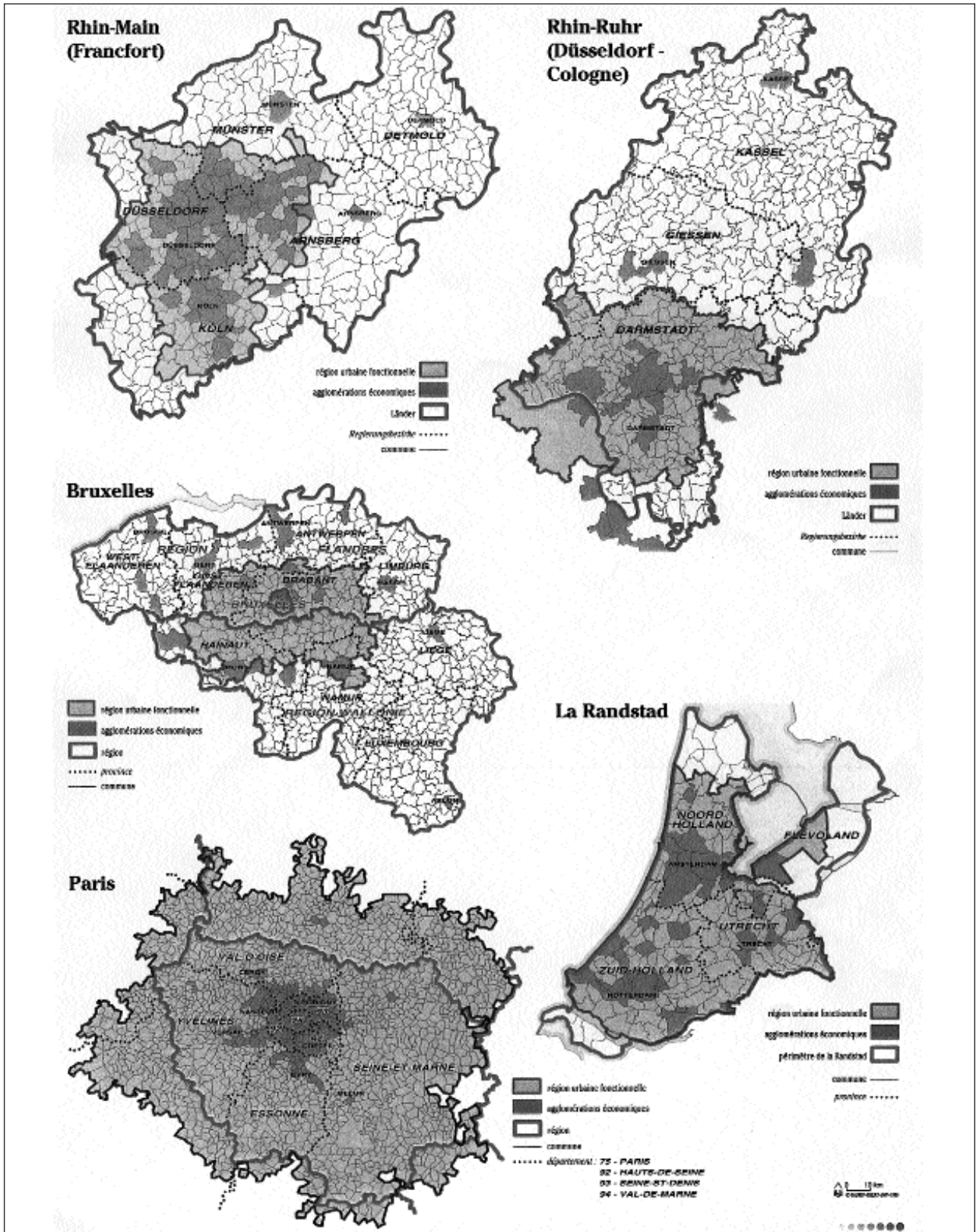
L'emploi de la métropole Rhin-Ruhr est inférieur de 2,4 millions à celui du Land de Rhénanie-du-Nord-Westphalie, soit – 33 %.

Mais ces différences d'effectifs sont encore plus importantes qu'il n'y paraît car elles sont, en fait, des soldes. En effet, région administrative et région urbaine fonctionnelle forment deux ensembles avec des parties communes, des espaces en plus et des espaces en moins.

profondément renouvelée pour répondre aux nouveaux besoins. Grâce à un système de formation initiale et continue qui a su s'adapter - notamment en donnant à l'alternance un essor considérable à tous les niveaux de formation (ingénieur y compris) -

l'Ile-de-France possède désormais une main d'œuvre de haute qualité et très productive. C'est actuellement la région française qui concentre le plus

(1) Cf. « La position concurrentielle de l'Ile-de-France en Europe », Rapport IAURIF/CRIF/PRIF, avril 1992.



Les régions urbaines fonctionnelles.

d'ingénieurs, de cadres supérieurs et de cadres intermédiaires. L'appareil de formation universitaire s'est profondément rééquilibré au plan

national ces vingt dernières années, mais avec 17 universités, 15 instituts universitaires de technologie (IUT) et une grande diversité d'établissements

d'enseignement supérieur, la région offre un potentiel de formation de premier plan. 20 000 étudiants ingénieurs, en majorité dans les grandes écoles,

représentent le quart du total national. Plus de 35 % des étudiants des écoles de commerce et du troisième cycle universitaire sont en Ile-de-France. Les nombreux réseaux nationaux et internationaux auxquels ces établissements contribuent ont bien souvent leur tête en Ile-de-France.

Appuyée sur son marché intérieur de 11 millions d'habitants, la force de l'Ile-de-France réside largement dans la diversité de ses fonctions : fonctions centrales de l'Etat, centres de commandement de nombreuses grandes entreprises souvent multinationales, fonctions logistiques, financières, fonctions liées aux échanges, au tourisme et à la communication commerciale, fonctions techniques et scientifiques, fonctions liées à la recherche, à la formation et à la production. Toutes les fonctions sont représentées en Ile-de-France, ce qui lui permet, plus qu'aucune autre région, de répondre à des demandes très variées. L'Ile-de-France possède en ce domaine un atout majeur qu'il convient d'entretenir et de développer dans un temps où la spécialisation s'impose dans tant d'autres régions. Cet atout de la diversité des fonctions doit croître à mesure que dans les autres métropoles le mouvement contraire s'affirme, comme en témoignent le rapprochement des Bourses, avec les tentatives de Londres et de

Francfort, ou le rôle de Bruxelles comme centre des politiques de l'Europe. Dans ce contexte, le caractère de généraliste de haut niveau qu'a su conserver l'Ile-de-France dans de très nombreux domaines, même si les performances doivent être soutenues dans certains d'entre eux, demeure un atout certain pour la première métropole française.

L'Ile-de-France, avec 11,4 milliards d'ECU de dépenses de R&D en 1995, concentre 9,7 % des ressources économiques européennes dans ce domaine, ce qui la place devant les quatre grandes régions allemandes (Bade-Wurtemberg, Bavière, Rhin-Ruhr et Rhin-Main), qui se situent toutes au-dessus de 3,5 % des ressources européennes. Avec plus de

111 000 emplois en équivalent temps plein (ETP) dans la recherche publique et privée, soit 7,1 % des emplois de R&D de l'Union européenne, elle se classe également comme la première région européenne en devançant la région de Stuttgart (Bade-Wurtemberg), deuxième de ce classement, de près de 20 000 emplois.

Par ailleurs, les résultats scientifiques et technologiques de l'Ile-de-France sont également très bien classés à l'échelle européenne. En matière de technologie, l'Ile-de-France, avec 6,8 % des brevets européens, talonnée par la Ruhr (6,6 %) et la région de Stuttgart-Karlsruhe (6,0 %), est la première des 20 régions technologiques déposant plus de 1 % des brevets de l'Union européenne. Première région européenne dans les domaines de l'électronique et de l'instrumentation, elle se classe au deuxième rang en chimie pharmaceutique et en mécanique et au troisième rang en procédés industriels et BTP.

En matière scientifique, l'Ile-de-France est à l'origine de 6,2 % des publications européennes, ce qui la classe au deuxième rang derrière Londres (6,9 %). Elle devance les régions de la Randstad (3,79 %), de la Ruhr, d'Oxford, de Cambridge et de Stuttgart, qui se situent toutes au-dessus de 2 % des publications européennes. Si la région londonienne prend la première place des publications en biologie fondamentale et appliquée ainsi qu'en recherche médicale, l'Ile-de-France la lui prend dans toutes les autres disciplines : chimie, physique, sciences de l'univers, de l'ingénieur et mathématiques.

Au cœur des enjeux, une complémentarité interrégionale inéluctable

Ces atouts appréciables ne doivent pas, toutefois, faire oublier que la compétition internationale est vive et qu'en ce domaine, rien n'est jamais définitive-

ment acquis. Ainsi, aucune des grandes métropoles européennes ne peut espérer être la meilleure en tout et ne se reposer que sur ses atouts.

De même qu'à l'économie fermée du village s'était substituée celle de la ville, puis du pays, la marché commun de l'immédiat après-guerre est, lui aussi, en

Les grandes régions de demain seront celles qui agiront en coordination avec d'autres pour renforcer leurs forces respectives

pleine mutation, et s'il est commun, ce n'est plus seulement au niveau des échanges mais aussi

à celui des moyens et des fonctions, ce que permettent les évolutions juridiques de Schengen, Maastricht ou encore Amsterdam. Ainsi, une complémentarité interrégionale doit de plus en plus se développer, et les grandes régions de demain seront celles qui seront intégrées à un réseau et qui agiront en coordination avec d'autres pour renforcer leurs forces respectives. C'est ainsi qu'elles resteront en concurrence avec les autres grands pôles mondiaux, Etats-Unis, Asie du Sud-Est et, à plus long terme, Mercosur, Chine, voire Océan Indien ou Maghreb. Il est plus que significatif de voir dans l'enquête de Healey and Baker, déjà évoquée ci-dessus, que parmi les localisations, qui ont la préférence des chefs d'entreprises pour s'établir hors Europe, la Chine, puis le Brésil et l'Argentine arrivent en tête. Bonne indication d'une réorganisation mondiale autour des grands blocs continentaux et de nouveaux pôles, nos vrais futurs concurrents, d'où l'obligation de renforcer les réseaux de complémentarité européens.

Cette complémentarité inéluctable des métropoles européennes est au cœur des enjeux. Ainsi, s'appuyant sur ces atouts, il convient de voir dans quels domaines l'Ile-de-France peut s'affirmer comme un maillon fort du réseau européen : première étape pour se donner les moyens de mieux orienter les choix politiques au moment où les adaptations nécessaires doivent être réalisées en matière d'infrastructures et d'investissements lourds.

Trois enjeux apparaissent prioritaires : développer et renforcer le positionnement de l'Ile-de-France au cœur de l'Europe, développer des pôles d'excellence en matière scientifique, maintenir une offre immobilière attractive.

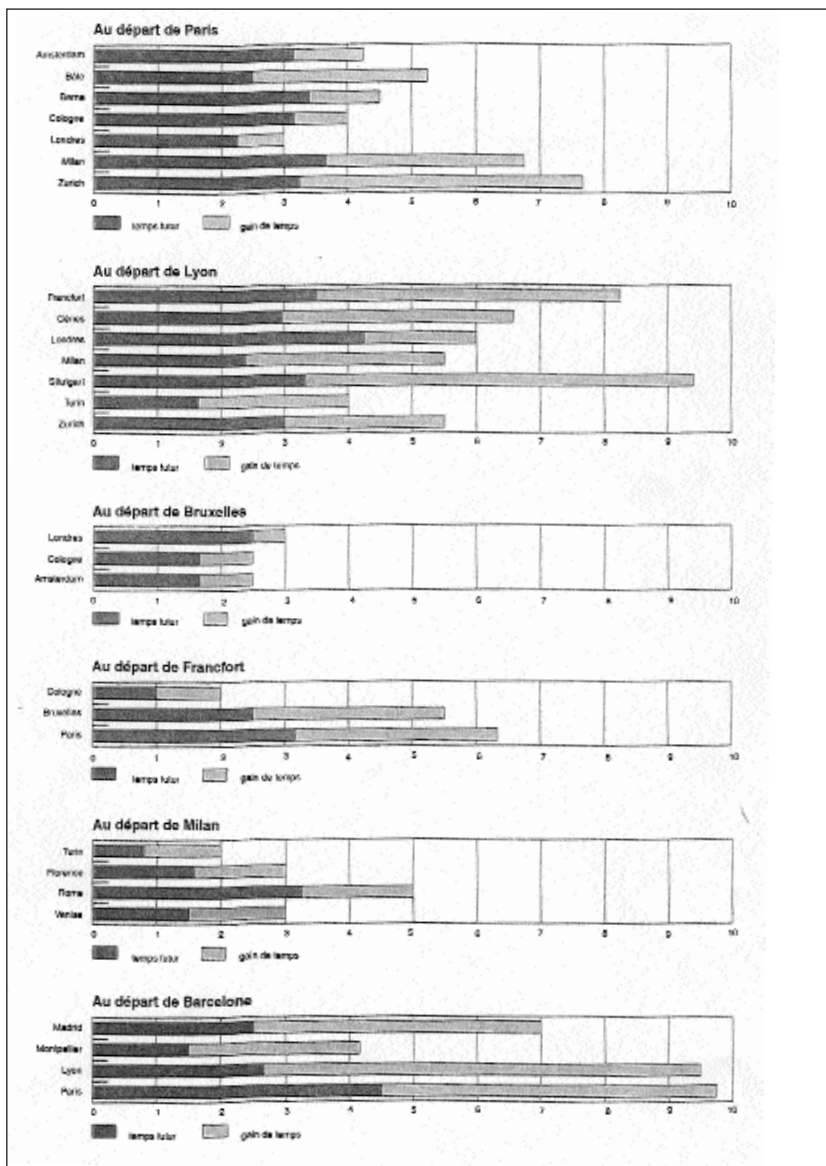
Développer et renforcer le positionnement de l'Ile-de-France

Renforcer le positionnement de l'Ile-de-France au cœur de l'Europe impose des choix et des mesures telles que :

- le développement du réseau à grande vitesse vers les autres capitales, à l'exemple de ce qui existe déjà vers Londres et Bruxelles et qui existera demain pour l'Europe du Sud ; le contrat de plan 2000/2006 prévoit déjà l'électrification de la ligne Paris-Bâle et le TGV Est est en route ; il s'agit aussi de constituer à travers des transports performants le réseau des capitales dont l'Ile-de-France a vocation à être un des points forts ;

- la poursuite de l'organisation métropolitaine à l'intérieur même de la région, afin qu'aucun de ses pôles ne soit situé à plus d'une heure des autres ; pareillement, il faut garantir la fiabilité et la régularité des transports en commun ; ainsi, en y consacrant les deux tiers de ses financements, le nouveau contrat de plan conclu entre l'Etat et la région a fait de ces questions une priorité, qu'il s'agisse du transport des voyageurs aussi bien que du fret.

D'autre part, à l'instar de l'étude réalisée par l'IAURIF (2), on doit se poser la question des complémentarités à trouver entre la grande vitesse ferroviaire et le transport aérien, notamment en terme d'intermodalité air-fer. A cet égard, la desserte TGV de Roissy et les interconnexions TGV en Ile-de-France apparaissent comme des choix fondamentaux en matière d'infrastructures lourdes. Peut-être est-ce là le vecteur principal de toutes les complémentarités à mettre en œuvre entre les grandes métropoles européennes. Il suffit de penser au rayonnement qui s'opère aujourd'hui naturellement depuis l'Ile-de-France vers Londres, Bruxelles, Amsterdam. Demain, avec le développement des trains à grande vitesse, Bâle, Cologne et Francfort seront à moins de trois heures de l'Ile-de-France et Milan à moins de quatre heures. C'est un enjeu majeur sur lequel l'Ile-de-France peut véritablement s'appuyer pour être un élément moteur de la complémentarité à développer entre les



Temps de parcours du train à terme et gain de temps par rapport à aujourd'hui.

métropoles, ce qu'aucune autre n'est actuellement en état de faire (voir la figure, ci-dessus, sur les temps prévus de parcours du train par rapport à aujourd'hui).

Développer des pôles d'excellence en matière scientifique

Dans un contexte d'économie mondiale, l'Ile-de-France ne peut de façon réaliste espérer couvrir tous les domaines de la recherche et des équipements scientifiques. Les grands regroupements européens inaugurés, il y a plus de quarante ans, avec les sciences physiques

(cyclotron de Genève), ont ouvert une voie qui ne peut qu'être suivie et amplifiée. Elle doit, en revanche, chercher à se renforcer dans les domaines où elle excelle. La décision d'y implanter un synchrotron troisième génération, dérivé du projet « Soleil », est en ce sens un très bon soutien. Cet équipement permettra de renforcer le pôle déjà largement reconnu du sud-ouest parisien. Le plateau de la recherche est une réalité qu'il faut sans cesse développer et renforcer. L'Ile-de-France s'est imposée en quelques années dans les domaines de

(2) "Le développement de la grande vitesse ferroviaire en Europe. Concurrence de complémentarité avec le transport aérien", IAURIF, juillet 1999.

la biologie, de la thérapie génique. Il ne faut pas perdre cet avantage et le replacer dans la dimension européenne de la complémentarité entre les régions. Ainsi, sans doute, plus que de chercher une hasardeuse diversification, l'enjeu de l'avenir passe-t-il par le développement des secteurs où l'Ile-de-France est déjà leader, comme pour le génopôle d'Evry et l'ensemble du réseau qui se constitue autour de cet équipement à Paris, Orsay, Créteil et Villejuif, avec, déjà, ses retombées dans les domaines des applications industrielles les plus variées, à commencer par l'agro-alimentaire, autre filière naturelle forte de l'Ile-de-France.

Toujours dans le domaine scientifique, parce qu'elle possède un potentiel de formation très important et, en conséquence, une main-d'œuvre très qualifiée, l'Ile-de-France a pu développer la recherche en matière de télécommunications. Plusieurs centres de recherches y sont installés. Plus que dans beaucoup d'autres matières, nous pouvons, là, apprécier ce qu'est la complémentarité. En effet, au moment où les sociétés recherchent une taille mondiale, très logiquement, elles décentralisent chacune de leur fonction pour les implanter là où elles auront le plus de chance de s'épanouir. A l'Ile-de-France de jouer sa carte en étant la plus performante pour l'implantation des fonctions de recherche, pendant que d'autres régions seront les lieux idéaux pour les fonctions financières ou les fonctions de production.

Or, dans le domaine scientifique comme en tout autre, rien n'est jamais acquis si les efforts ne sont pas soutenus en permanence. Quelques chiffres sont alarmants, tel le vieillissement des chercheurs : en tenant compte des départs par mobilité, c'est près de la moitié du potentiel humain qu'il faudra renouveler d'ici 2010. L'Ile-de-France est d'autant plus concernée par ces évolutions que l'âge moyen de ses chercheurs est supérieur à celui des

autres régions françaises (il est de 48 ans à l'université et de 45 ans au CNRS). Cela ne peut que renforcer l'idée de s'assurer des priorités et des points forts que l'on mettra en commun avec les autres régions européennes, appelées, elles aussi, à développer leurs meilleurs secteurs.

Maintenir une offre immobilière attractive

Une métropole internationale ne peut se concevoir sans une offre immobilière attractive : logements, bureaux, locaux d'activités doivent être en nombre suffisants, adaptés aux besoins et insérés dans un tissu de qualité. Sur ce point, toutes les métropoles européennes n'ont pas les mêmes possibilités. Des arbitrages seront donc nécessaires et la complémentarité doit, en ce domaine aussi, jouer son rôle. L'Ile-de-France peut se positionner en développant son offre sur la base des atouts importants qui sont les siens. Elle dispose d'espaces adaptés à l'accueil d'une urbanisation de qualité relativement abondants (villes nouvelles, la Défense, Pôle de Roissy, Plateau de Saclay/Massy, etc.). Cet atout lui permet d'avoir une offre d'un coût inférieur à celui des autres villes. Les politiques foncières menées de longue date, chacun à son échelle d'intervention, par l'Etat et les autres collectivités publiques, contribuent largement à garantir ces conditions favorables. Les investissements doivent continuer à être prioritaires, non seulement en termes quantitatifs, mais aussi en termes d'environnement au sens large, en matière de services, d'équipements et de transports en commun. L'Ile-de-France, dans son ensemble, et non seulement Paris et quelques pôles très largement dotés, doit être intégralement concernée, c'est-à-dire qu'il s'agit d'un espace de 12 000 km² déjà bien aménagé, avec

son réseau RER, ses trois rocade auto-routières, ses pôles stratégiques.

Elle est bien placée pour la qualité de vie de haut niveau (culture, musées...). L'enquête publiée en octobre 1999 par l'Agence Healey and Baker sur l'attractivité des grandes métropoles européennes plaçait Paris en seconde position après Barcelone sur le point de la qualité de vie. En ce domaine aussi, la complémentarité peut prendre toute sa force, car chaque région métropole a des arguments à faire valoir. Mais l'Ile-de-France peut en cumuler plusieurs parmi les plus importants. Associé à l'atout de compacité de l'Ile-de-France, de son positionnement en matière de recherches et de capacités immobilières, celui de la qualité et de l'art de vie devient majeur. Mais, là aussi, il s'agit de se servir d'un acquis que les investissements actuels doivent développer. Dans ce domaine, il n'y a rien de définitif. L'offre touristique, la qualité des équipements, doit demeurer une priorité à l'instar de ce qui a été réalisé pour le musée d'Orsay, le Grand Louvre, la BNF, le Stade de France et, maintenant, le centre Pompidou en cours de réouverture totale ainsi que, demain, le musée des Arts premiers : offre de qualité de niveau européen, voire mondial. Sur ce point, l'enjeu de l'Ile-de-France consiste à ne pas se limiter à Paris, mais à donner une dimension plus régionale à son potentiel culturel qui n'a pas toujours suivi les mêmes développements que ceux que l'on observe, par exemple, pour les nouveaux pôles d'activités. La qualité de vie « à la française », c'est-à-dire faite non seulement d'espace et de paysages, mais aussi de culture et de création artistique, doit être développée au-delà du périphérique, tant pour les grands équipements que pour ceux de proximité.

L'enjeu consiste, là encore, à éviter que l'Ile-de-France ne soit à deux vitesses en matière de qualité de vie comme de qualité de cadre de vie. ●