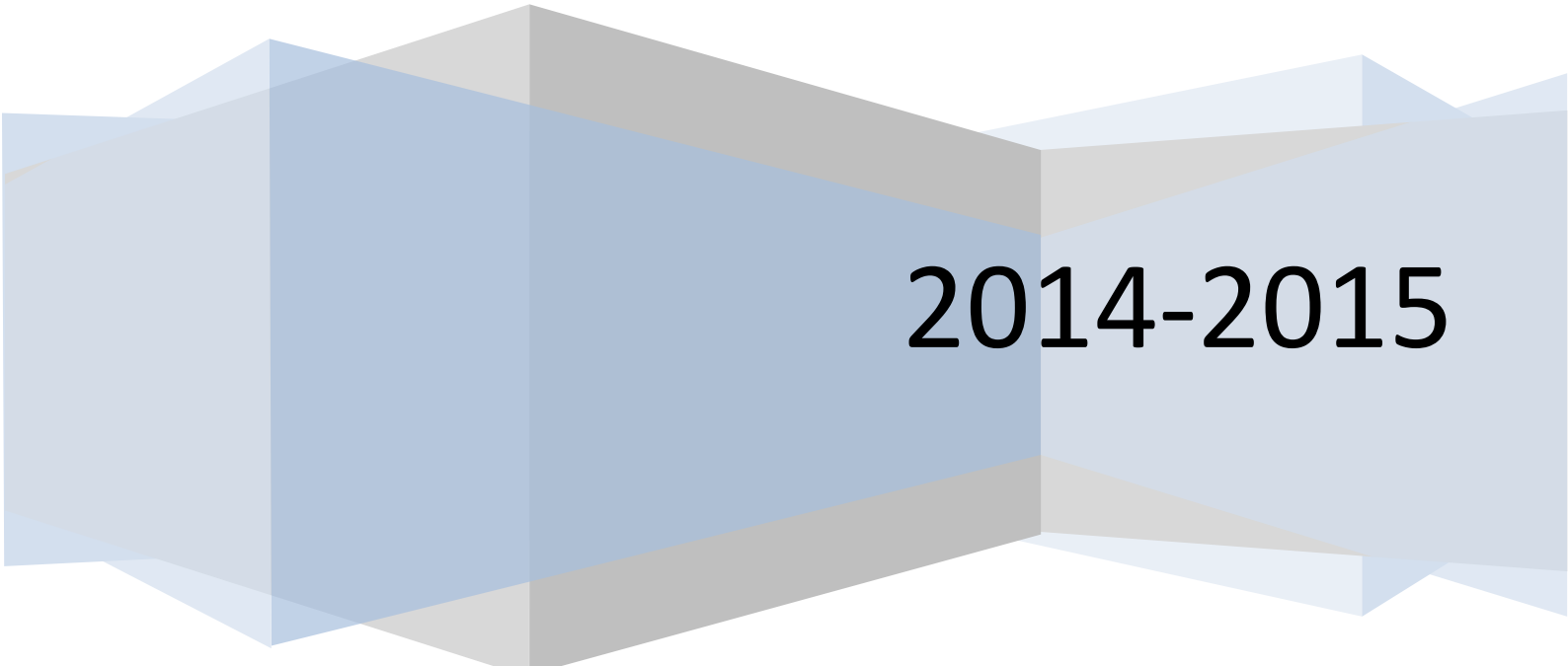


Développement économique

Une évolution du territoire qui marque le
développement économique

Groupe D : Errami Amale - Guerroust Siham - Kalubi Thea -
Tiknounge Amina



2014-2015

Sommaire

Introduction	3
I) Quelles réactions face à la multi-polarisation de la région Ile-de-France?.....	4
1) Des migrations pendulaires qui s'accroissent en Ile-de-France... 4	
2) La loi MAPTAM qui chamboule la région	6
3) Le GPE (Grands Paris Express), un projet qui uni les franges.....	7
II) Un territoire aux caractéristiques qui le divise en deux	9
1) Un passé commun, mais une industrialisation vécue différemment.....	9
2) Un sud-ouest plus riche et moins touché par la crise.....	11
III) Argenteuil, Bezons et Sartrouville, 3 communes bouleversées par la Métropole	13
1) Les zones d'activité un enjeu pour l'attractivité des communes	13
2) Une unité politique nécessaire.....	17
Conclusion.....	19

Introduction

La région d'Île de France est la plus dynamique en termes d'activité et de développement économique en France. Elle représente pas moins de 30% du Produit Intérieur Brut métropolitain et concentre de nombreux pôles de compétitivité, d'innovation et de siège sociaux entrepreneuriaux.

Ce diagnostic va porter dans un premier temps sur le développement économique, l'emploi, et leur lien avec les transports des communes d'Argenteuil, Bezons, Carrières-sur-Seine, Houilles, Sartrouville et Montesson, situées au Nord-Ouest de Paris, dans un deuxième temps, l'étude va se focaliser sur les trois communes d'Argenteuil, Bezons et Sartrouville afin de répondre plus précisément à notre problématique.

Ces six communes sont situées au bord de la « petite couronne » soit les 3 départements qui bordent Paris (Val de Marne, Seine-Saint-Denis, Hauts-de-Seine). Elles sont notamment touchées par le projet du Grand Paris qui bouleversera l'organisation spatiale de l'Île-de-France, avec notamment la création de nouvelles lignes de transports comme le Grand Paris express qui traverse toute la petite couronne sans passer par Paris.

Les deux communes qui se situent dans le Val d'Oise forment l'Agglomération d'Argenteuil-Bezons depuis 2004. Les autres communes étudiées : Houilles, Carrières-sur-Seine, Sartrouville, Montesson font partie de la communauté d'agglomération Boucle de la Seine qui existe depuis 2015. Notre territoire de recherche est très marqué par son passé industriel, et les différentes politiques d'urbanisation des villes. Les paysages urbains d'Argenteuil, Bezons et Sartrouville sont également marqués par les grands ensembles qui pour la plus part ont vu le jour dans les années 60 suite à la mise en place des ZUP (Zone à urbaniser en priorité). Tandis que les communes de Carrières-sur-Seine, Houilles, Montesson et une partie de Sartrouville ont un tissu urbain principalement pavillonnaire.

Nous avons axé notre travail afin de répondre à la problématique suivante :

Comment notre territoire qui est aux marges de la Métropole du Grand Paris tente d'articuler des politiques de développement économique en autour de nouvelles lignes de transport ?

Dans une première partie nous évoqueront le passage de la région parisienne d'un polycentrisme à une multi-polarisation, puis dans un second temps nous nous focaliserons sur notre territoire d'étude dont les caractéristiques le divise en deux. Enfin dans un dernier temps, nous zoomerons sur les communes d'Argenteuil, Bezons et Sartrouville qui se retrouvent aux frontières du Grand Paris.

Méthodologie La méthodologie de notre travail s'est axée sur trois phases importantes :

- Analyse et interprétation des données (INSEE, PLU)
- Recherche bibliographique
- Des entretiens avec :

M. GABEYRON, responsable du pôle relation voyageur du STIF

M. GARNOTE, responsable du développement économique de la ville de Carrières-sur-Seine

M. BACQUE, responsable du développement économique de la ville de Sartrouville

I) Quelles réactions face à la multi-polarisation de la région Ile-de-France?

1) Des migrations pendulaires qui s'accroissent en Ile-de-France

En Ile-de-France, le phénomène des migrations pendulaires est particulièrement important, ce qui est la conséquence de la mise en place d'un réseau routier et ferré très dense dès le début de l'industrialisation de la région à la fin du XIXe siècle.

De plus l'IDF est la région où la densité de population est la plus élevée en France, avec 986,7 habitants/km² pour une moyenne française à 117 habitants/km².¹

Le phénomène de périurbanisation qui a gagné la région parisienne avec des franciliens qui s'éloignent toujours plus des pôles centraux pour chercher un coin de verdure, plus calme, proche de la nature et dont le foncier est bien plus avantageux que dans le centre et en proche périphérie, a gagné de l'ampleur.

La féminisation des emplois a aussi contribué à nourrir les migrations pendulaires puisqu'on a assisté à l'explosion des foyers bi-actifs, et donc avec l'augmentation du nombre des actifs, a suivi une augmentation du nombre de déplacements domicile/travail.

Le passé de la banlieue comme « cité-dortoir » pour la main d'œuvre travaillant à Paris, tend à s'effacer. L'implantation des industries à Paris et sa proche périphérie aux débuts des années 1890, a évolué. Le développement du chemin de fer à la même période a permis de rapprocher la capitale des villes voisines, entraînant la formation de banlieues ouvrières où convergeaient les Franciliens. Alors que la banlieue voisine de Paris lui a servi de « dépôts » pour ses entreprises mais aussi ses déchets, ses cimetières ou encore sa main d'œuvre, l'explosion démographique liée à l'exode rural et au boom industriel a entraîné la saturation de la ville centre, par conséquent l'étalement progressif des franciliens vers la périphérie.

Le foncier plus avantageux en petite voire grande périphérie de Paris, et le développement des axes de transports a conduit à la création de pôles significatifs d'emplois voir des clusters (Saclay-Orsay, Roissy, La Défense...) et aux migrations de banlieue vers Paris s'ajoutent les migrations de banlieue à banlieue mais aussi plus récemment de Paris vers la banlieue.

¹ Source : INSEE

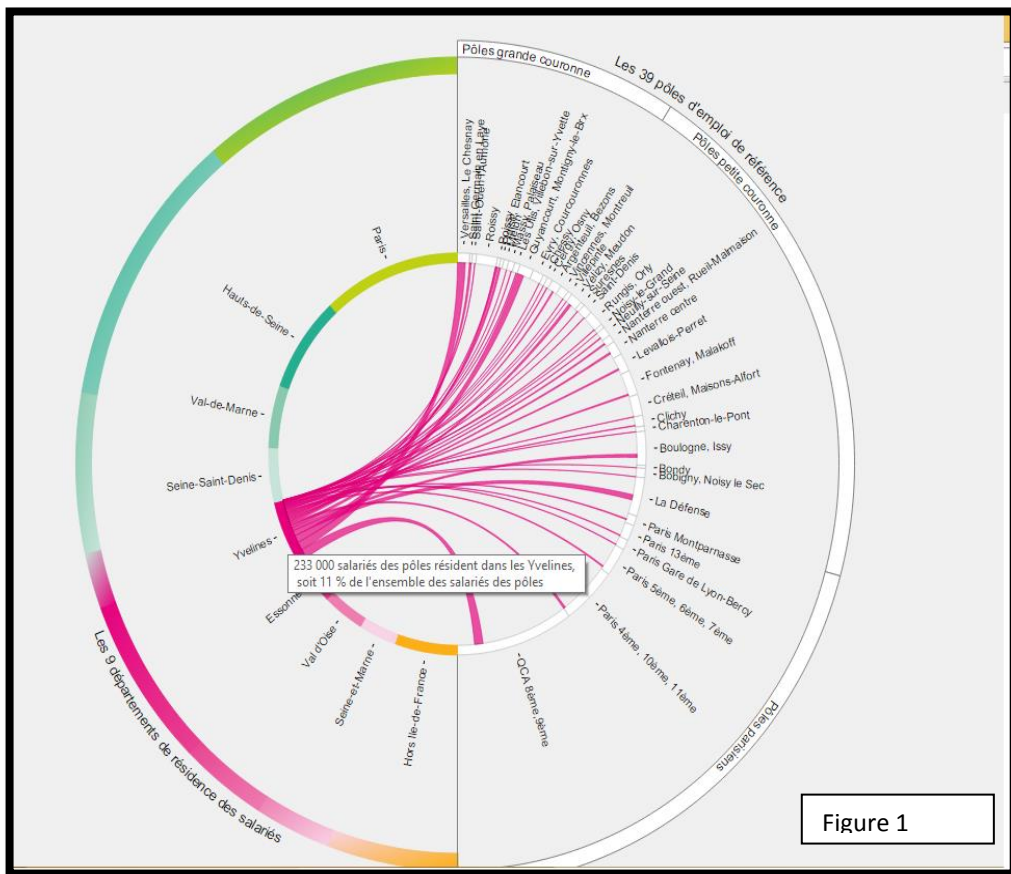


Figure 1

Lieu de travail des actifs (15 ans ou plus)		
communes	Travaillent dans la commune de résidence	Travaillent dans une autre commune que la commune de résidence
Argenteuil	26,3	73,7
Bezons	18,7	81,3
Houilles	13,8	86,2
Carrières	14,9	85,1
Sartrouville	20	80
Montesson	17,4	82,6
IDF	29,4	70,6
yvelines	20	80
val d'oise	17,6	82,4

Tableau 1: tableau des actifs de 15 à 54 ans qui travaillent ou non dans leur commune de résidence, les chiffres sont en %

Figures 1, 2, 3 : Graphiques représentant les migrations pendulaires des actifs par départements sur les 39 plus gros pôles d'emplois d'IDF. Source : Atelier Parisien d'urbanisme

Malgré une moyenne en IDF qui atteint près de 30% d'actifs qui travaillent dans leur commune de résidence, nos communes étudiées ont des taux plus bas (14% pour Houilles, et 26% à Argenteuil qui se rapproche d'avantage de la moyenne en IDF).

Cependant les graphiques ci-contre nous permettent de constater que les migrations les plus fréquentes se font vers des pôles d'emplois du département de la commune de résidence.

On constate également qu'après les pôles parisiens, les pôles les plus fréquentés par les actifs des Yvelines sont ceux de Versailles, Guyancourt-Montigny-les-Bretonneux et Poissy (Yvelines) ainsi que la Défense (Hauts-de-Seine).

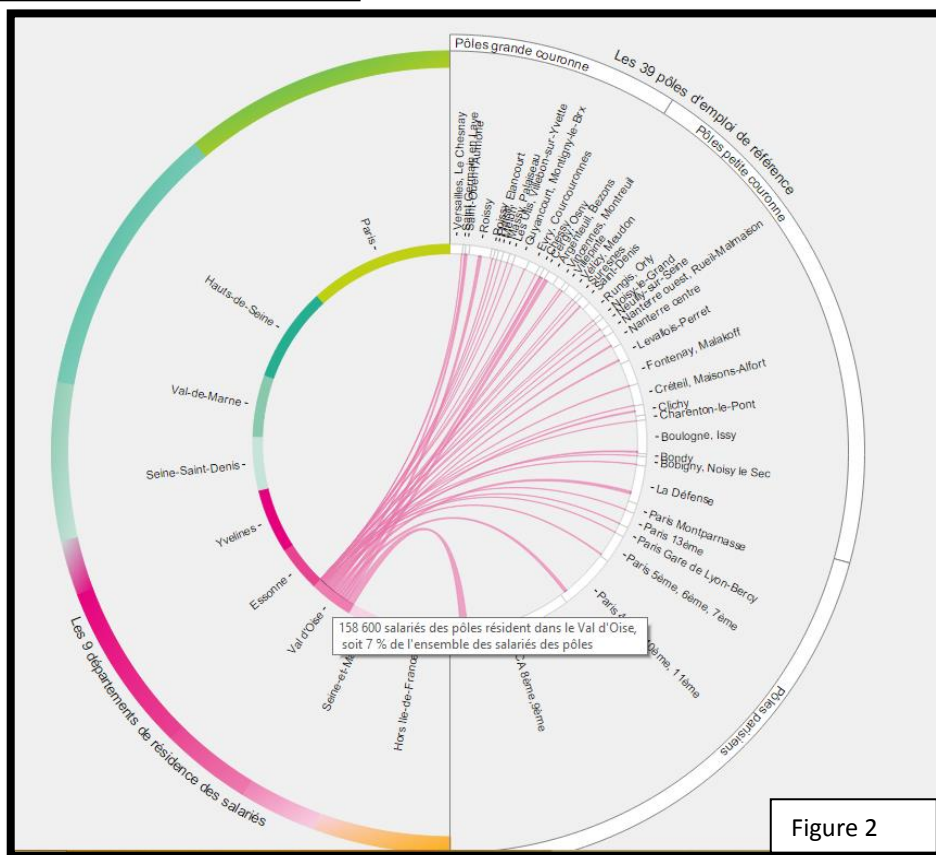


Figure 2

Les pôles les plus fréquentés par les actifs du Val d'Oise après les pôles parisiens, sont ceux d'Argenteuil-Bezons, Cergy Osny, Roissy (Val d'Oise) et St-Ouen (Seine-St-Denis).

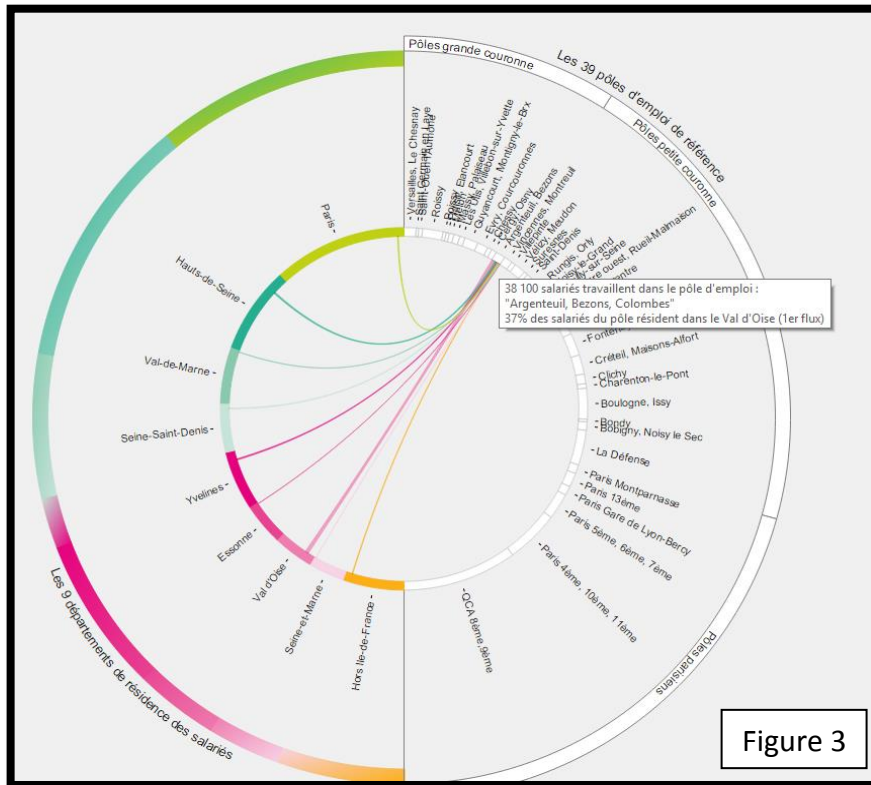


Figure 3

Les pôles d'emplois ont une main d'œuvre qui provient principalement du même département ou des départements limitrophes. Un dynamisme des pôles en périphérie de Paris aussi bien dans la petite que la grande couronne, qui met en décalage le réseau de transports, qui, pour lier des communes aux départements limitrophes oblige parfois le francilien à passer par Paris (comme c'est le cas par exemple de Nanterre pour aller à

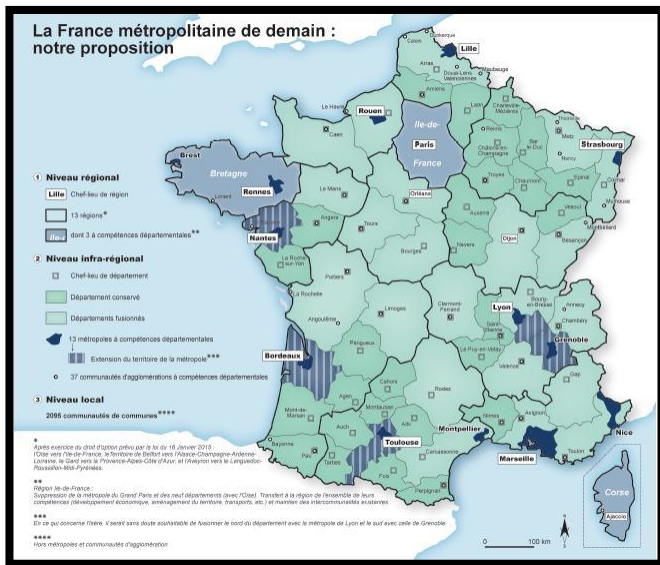
Argenteuil la liaison se fait via la gare de Paris-St-Lazare) et donc à rallonger son temps de parcours.

2) La loi MAPTAM qui chamboule la région

La loi MAPTAM a été votée le 27 janvier 2014, elle entre en vigueur dès le 1 janvier 2015. Elle va complètement changer les structures de gestion territoriale, tels que nous les connaissons aujourd'hui. D'une part avec la création de pôle métropolitain qui seront composés d'EPCI de plus de 300 000 habitants chacune. Le pôle métropolitain sera alors chargé de l'élaboration du SCOT et les EPCI du PLU. Ce point a créé une polémique sur la fonction des communes après le passage de la réforme. Le pôle métropolitain touche aussi toutes les communes qui sont à sa frontière, car afin de pouvoir survivre face à cette entité administrative disproportionnée les communes en périphérie doivent se réunir en communauté d'agglomération afin que leurs voix ne soient pas oubliées.

Les EPCI qui vont être créées en bordure de cette Métropole du Grand Paris changent complètement la structure de notre territoire. Elles ont un pouvoir bien plus important que celui que les communautés d'agglomération avaient avant. En restaurant la clause de compétence générale auprès des régions et des départements et en leurs donnant le pouvoir décisionnel des grandes orientations sur le développement économique, l'aménagement du territoire, le champ d'action des communes devient exécutif. Le choix des pôles économiques et des infrastructures présentes sur leur territoire ne leur revient plus. Au final on se retrouve avec des « mairies d'arrondissement »* à la compétence limitée.

Nos six communes se situent à la sortie de la Métropole du Grand Paris (sauf Argenteuil). Elles doivent donc former un front important avec des communautés d'agglomération représentant au moins 10% de la population totale de la métropole si elles souhaitent avoir un pouvoir lors des débats qui compte dans la prise de décisions. C'est une nécessité.

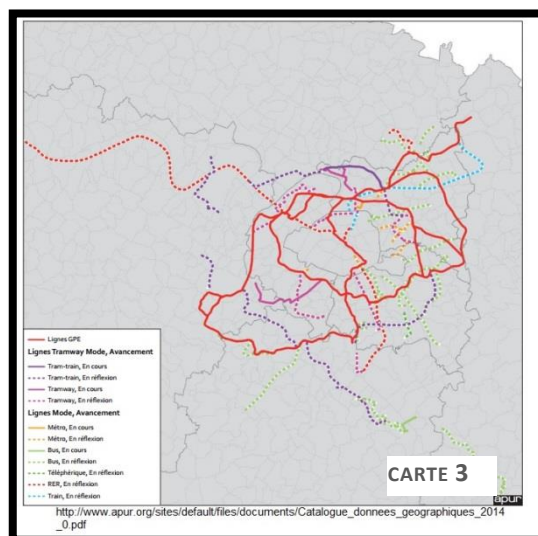
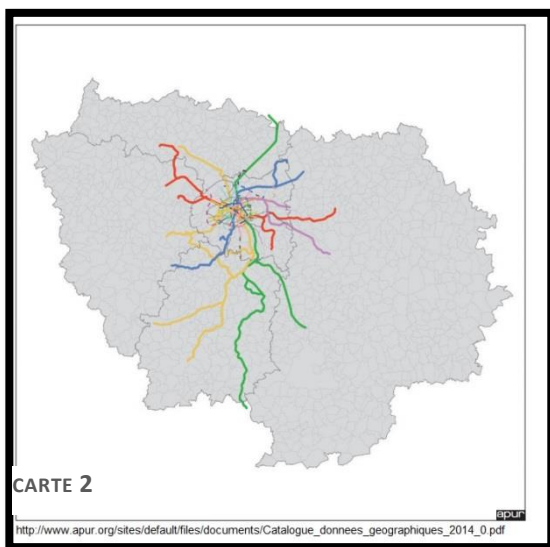


CARTE 1 NOUVELLE ORGANISATION APRES LA LOI MPTAM DU TERRITOIRE FRANÇAIS

3) Le GPE (Grands Paris Express), un projet qui uni les franges

Ces constats ont permis d'arriver à la réflexion du Grand Paris qui tente de valoriser cette multipolarité de la région parisienne, et le développement économique de la région qui ne se limite plus à Paris mais va bien au-delà.

Les réseaux du Grand Paris Express dont le but est de construire une trame viaire qui dessert la périphérie parisienne du Nord au Sud et de l'Est à l'Ouest, afin de décongestionner le réseau centralisé existant. Les nouveaux tarifs uniques (à 70 euro/mois) pour les Pass Navigo instaurés par le Stif « afin de démocratiser et de ne plus pénaliser par des tarifs moins avantageux les franciliens qui ne vivent pas dans la petite couronne »² sont autant de démarches qui visent à faciliter les mobilités qui tendent à s'accroître, et dont les besoins sur la région ne cessent d'augmenter.



Source : APUR (atelier parisien d'urbanisme).

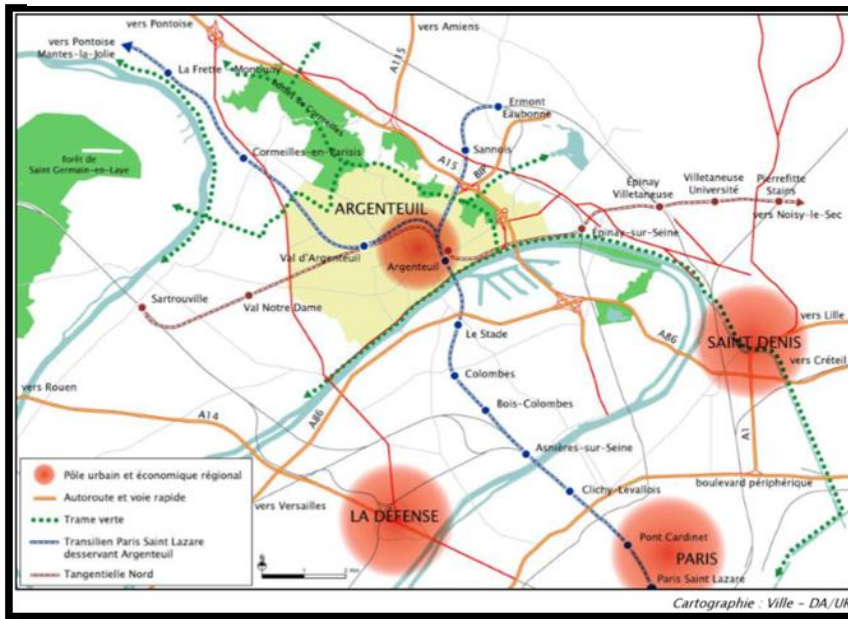
Carte 1 : lignes de transports actuelles, qui sont très denses et centralisées vers Paris

Carte 2 : lignes de transports du Grand Paris Express qui sont beaucoup plus périphériques

² Citation d'une partie de l'entretien avec M. GABERON, responsable du pôle relation voyageur du STIF

Le traitement inégal de la grande couronne et de la future Métropole du Grand Paris est cependant à relever puisque, en termes de transports les investissements sont plus importants pour Paris et la petite couronne dont la densité de population est plus forte que sur la grande couronne. « Lorsque un problème se pose sur la ligne 14, le Stif débloque un milliard en deux ans. Quand vous avez un problème sur le RER D, on dépense 500 millions sur dix voire quinze ans » remarque Stéphane Beudet le maire de Courcouronnes qui doute des bienfaits du Grand Paris pour un développement équitable sur la région et particulièrement sur la grande couronne qui ne sera pas concernée par la MGP.

CARTE 4 : UNE POSITION STRATEGIQUE DU TERRITOIRE

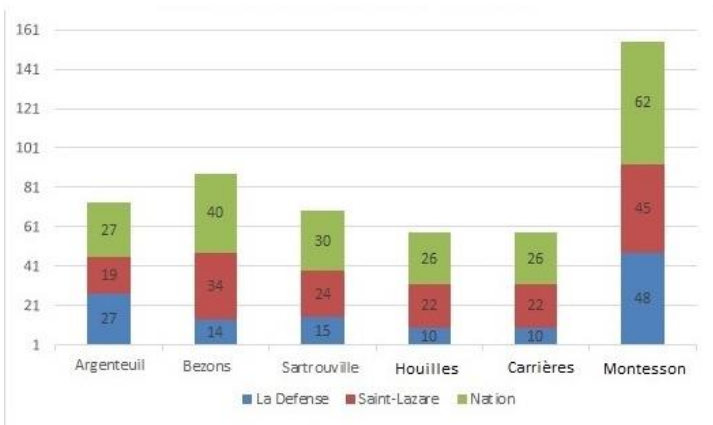


On remarque d’après la carte qu’Argenteuil, Bezons et Sartrouville occupent une situation stratégique par rapport à d’autres pôles économiques qui se situent aux alentours. Elles se trouvent à mi-chemin entre Paris et le grand pôle économique de la Défense ainsi que le pôle de Saint Denis.

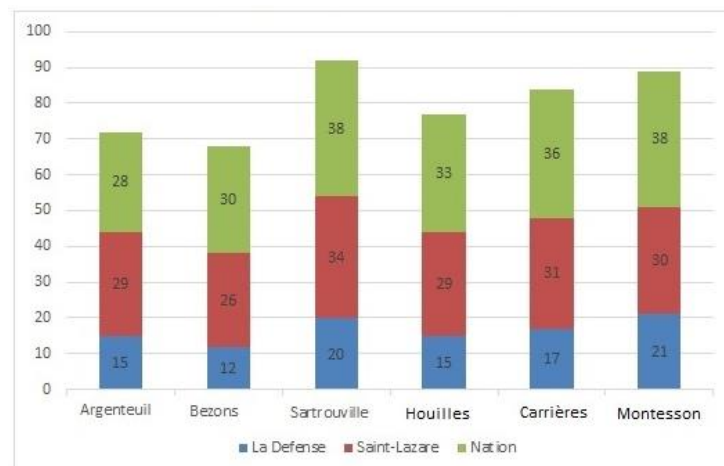
(Voir les graphiques 1 et 2 ci-dessous.)

Le territoire profite donc d’une position très séduisante pour la population car il se situe non seulement à la sortie du Grand Paris mais il dispose également d’un foncier peu cher et exploitable.

Les graphiques 1 et 2 nous permettent de constater que le déplacement de nos communes aux pôles de Paris St Lazare, Nation et la Défense sont plus rapides par transports en communs que par voiture à l’exception de la ville de Montesson, pour laquelle la voiture reste le moyen le plus rapide pour rejoindre les trois pôles précités.



8



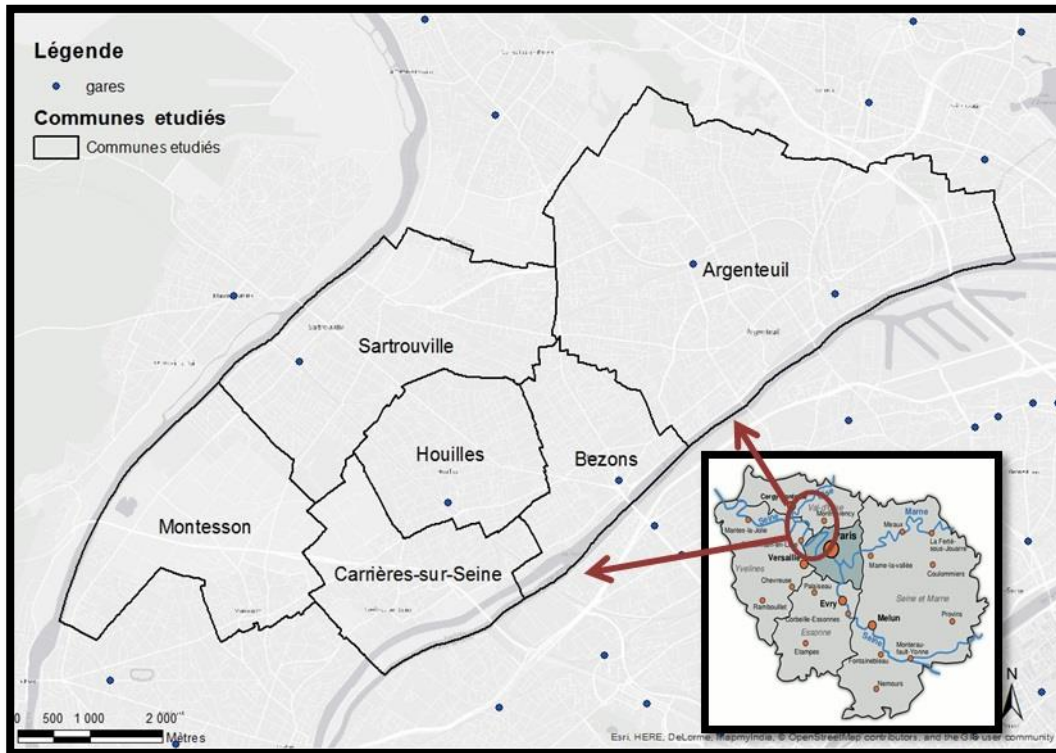
GRAPHIQUE 2: TEMPS DE DEPLACEMENT EN VOITURE

GRAPHIQUE 1 : TEMPS DE DEPLACEMENT EN TRANSPORTS EN COMMUNS

II) Un territoire aux caractéristiques qui le divise en deux

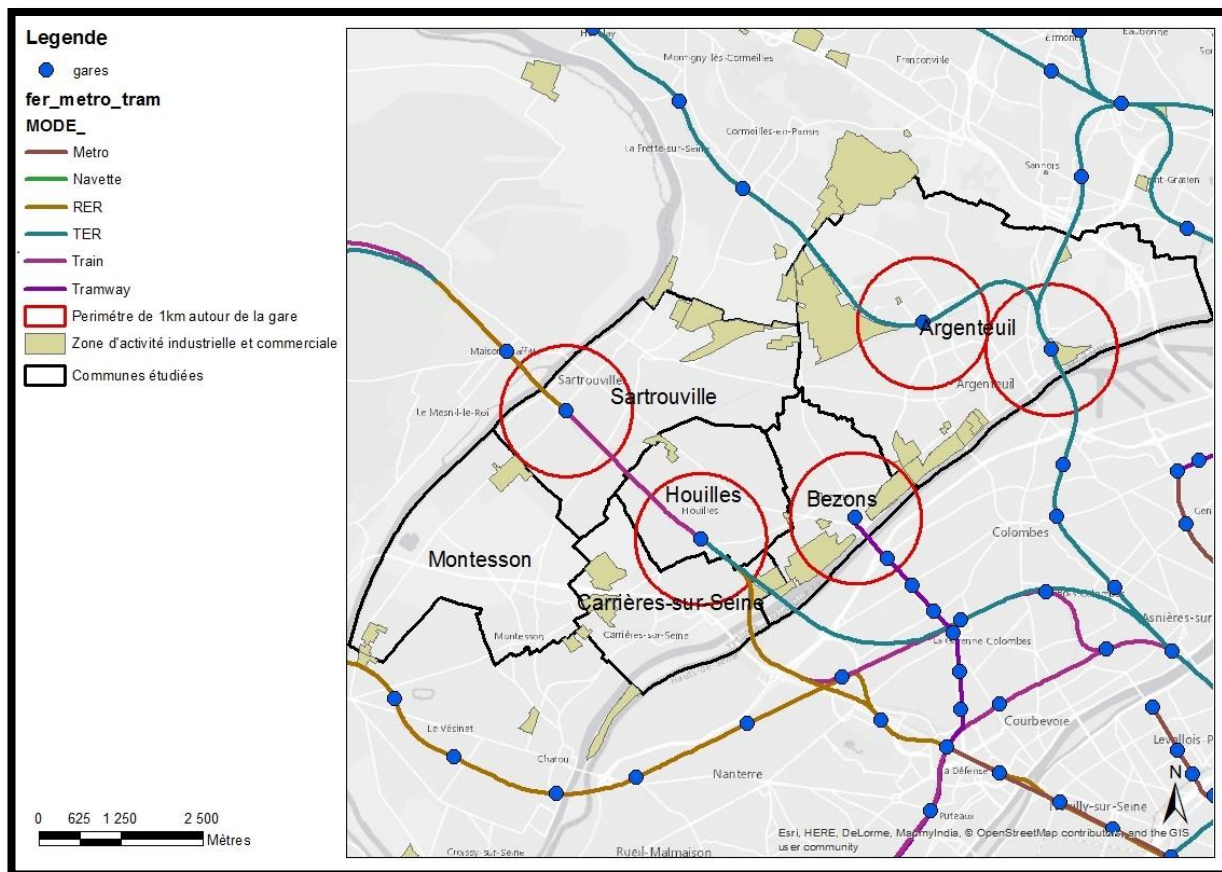
1) Un passé commun, mais une industrialisation vécue différemment

CARTE 5: UN TERRITOIRE BORDE PAR LA BOUCLE DE LA SEINE ET POSITIONNÉ AU NORD-OUEST DE PARIS ET A LA FRONTIÈRE DE LA PETITE COURONNE.



- Un héritage industriel et agricole qui marque le territoire

Avant l'arrivée des usines avec la Révolution Industrielle, l'agriculture était la principale activité économique de la zone. La vigne, qui disposait de terrains fertiles propices à son développement, était bien présente jusqu'à ce qu'une grande épidémie de phylloxéra ravage les cultures. Le maraîchage fut alors privilégié notamment parce qu'il fallait nourrir une population en forte croissance dans la région. Si le maraîchage était dominant, on note une certaine spécialisation agricole de nos communes. Ainsi, Argenteuil était réputée pour ses asperges, son vin et son blé. On retrouve d'ailleurs ces éléments dans le logo de la ville. Houilles était célèbre pour ses champignons comme le montre le blason de la ville affichant des petits champignons noirs. Cet héritage agricole est loin d'avoir disparu. Il est même mis en valeur par les communes qui en font un atout pour attirer touristes et futurs résidents. Sartrouville et Argenteuil ont fait revivre les vignes en plein cœur de la ville et la fête des vendanges qui a lieu chaque année permet aux amateurs de vins de goûter au vin d'Argenteuil. Montesson mène une politique de protection des parcelles agricoles de la Plaine où se sont installés des agriculteurs qui vendent leurs productions sur les marchés locaux.



CARTE 6 : POSITION DES ZONE D'ACTIVITE COMMERCIALE ET DES LIGNES DE TRANSPORTS FERROVIAIRE

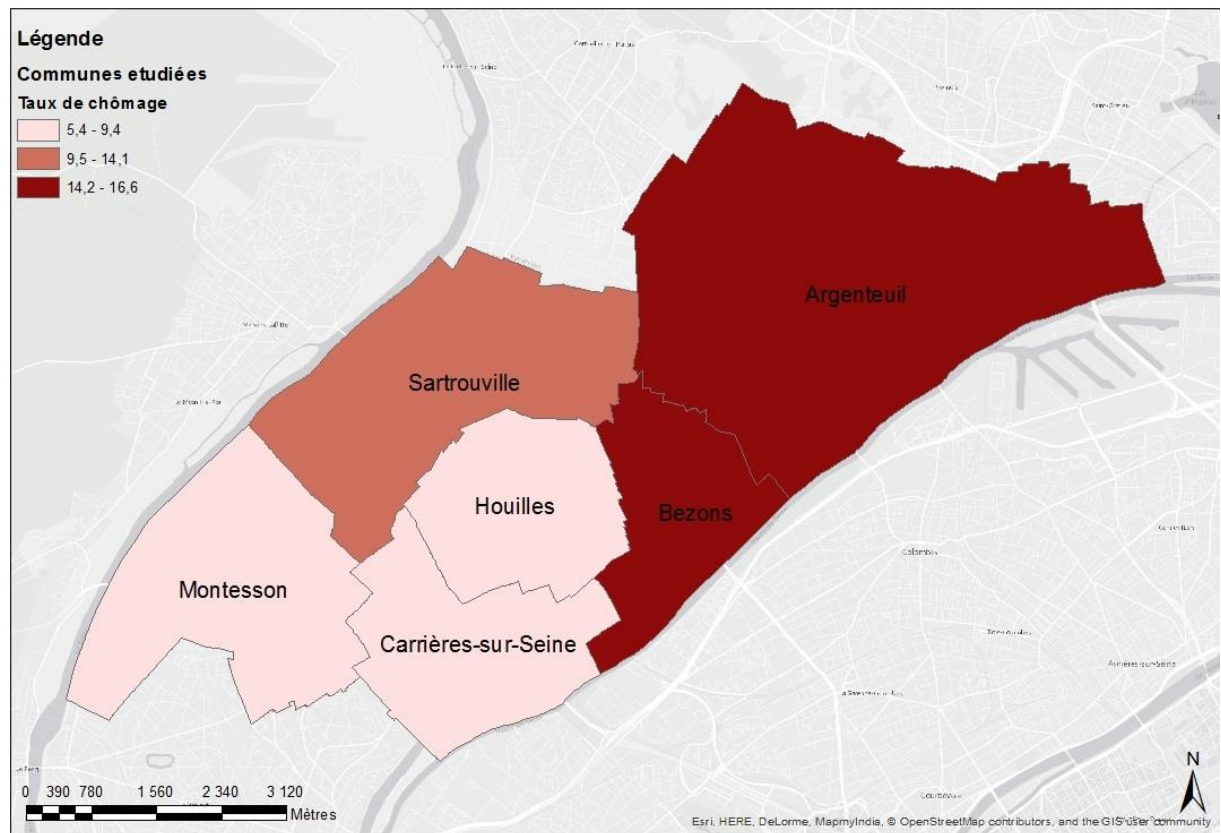
Source : groupe D

Mais c'est surtout la période de forte industrialisation amorcée dès le milieu du XIXe siècle qui a marqué et marque encore ces communes riveraines de la Seine. Pour favoriser le transport des marchandises, les usines s'installaient à proximité du fleuve. Les carrières de pierres et les mines de Houilles étaient exploitées d'abord pour la construction de Paris sous Haussmann puis ont durés jusqu'à la moitié du XXe siècle. Ces villes accueillait aussi de nombreuses usines liées à l'aéronautique. Bezons, Argenteuil et Sartrouville ont été marquées par l'automobile. On retrouve encore aujourd'hui l'importance de cette activité dans les ZAE sur leur territoire. En effet, la plus grande zone d'activités à Argenteuil ou celle des Sureaux à Sartrouville regroupent un nombre important d'entreprises de mécanique, de réparation automobile et garages ou encore de métallurgie. Aujourd'hui, cependant, c'est le secteur des services qui constitue l'essentiel du tissu économique de nos 6 communes.

Nos territoires ont cependant une morphologie bien différente puisqu'on retrouve un tissu à forte dominante pavillonnaire sur les communes de Carrières-sur-Seine, Houilles et Montesson avec très peu de logement social. Ces communes sont longtemps restées des communes considérées comme rurales. Tandis que sur les communes de Sartrouville, Argenteuil et Bezons touchées par la crise du logement sur une partie de leur territoire dans les années d'après-guerre, des conditions insalubres dans les années 60 (notamment des bidonvilles à Argenteuil) ont conduit à la création de grands ensembles dans les années 70 et 80 pour répondre aux nombreux besoins de logements. L'établissement des ZUS avec la loi de 1996 permettront de localiser les zones qui bénéficieront par la suite de mesures en faveur du développement économique pour zones sensibles tels que les ZFU.

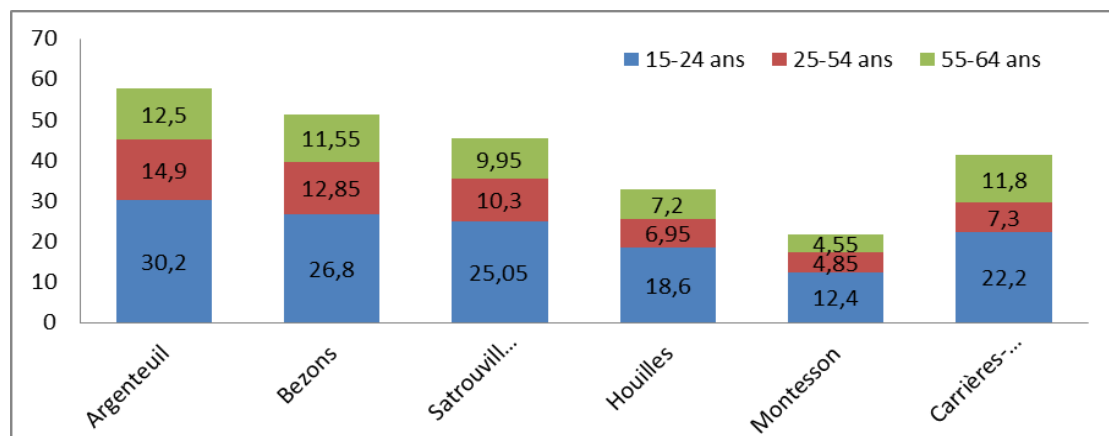
2) Un sud-ouest plus riche et moins touché par la crise

CARTE 6: UN TAUX DE CHOMAGE QUI DIVISE LE TERRITOIRE EN DEUX



La carte suivante qui représente le taux de chômage par communes nous a permis de constater dans un premier temps que le territoire est divisé en deux.

D'une part, les communes de Montesson, Carrières-sur-Seine et Houilles sont les moins touchées par le chômage, le taux varie entre 5,4 et 7,2%, d'autre part, Argenteuil, Bezons et Sartrouville qui enregistrent les plus hauts taux de chômage (de 9,5 à 16,6%) et qui sont supérieurs à la moyenne de l'Île-de-France (8,8% en 2014). Cela est dû en grande partie à la forte proportion de la population jeune, car le taux de chômage est plus élevé parmi les jeunes âgés de 15 à 24 ans (**Voir graphique n°3**). Les jeunes se retrouvent particulièrement touchés par les problèmes d'insertion dans la vie active, surtout dans un contexte de crise économique.

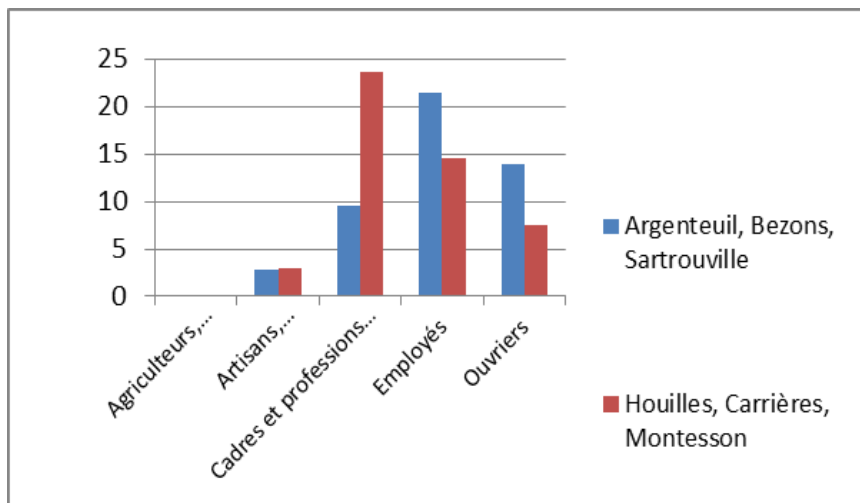


GRAPHIQUE 3 : DES JEUNES PLUS TOUCHÉS PAR LE CHOMAGE

Ainsi, les effets de la crise de 2008 consécutive à la crise des subprimes et de la désindustrialisation sur les taux de chômage se sont fait ressentir sur les communes d'Argenteuil, Bezons et Sartrouville qui sont davantage marquées par un passé industriel et une forte proportion des ouvriers (**Voir graphique n°4**), contrairement à Montesson, Carrières et Houilles où la population est plus qualifiée et d'avantage tournée vers le secteur tertiaire qui est moins touché par la crise.

Graphique n°4 : Des cadres dans les Yvelines et des employés dans le Val d'Oise

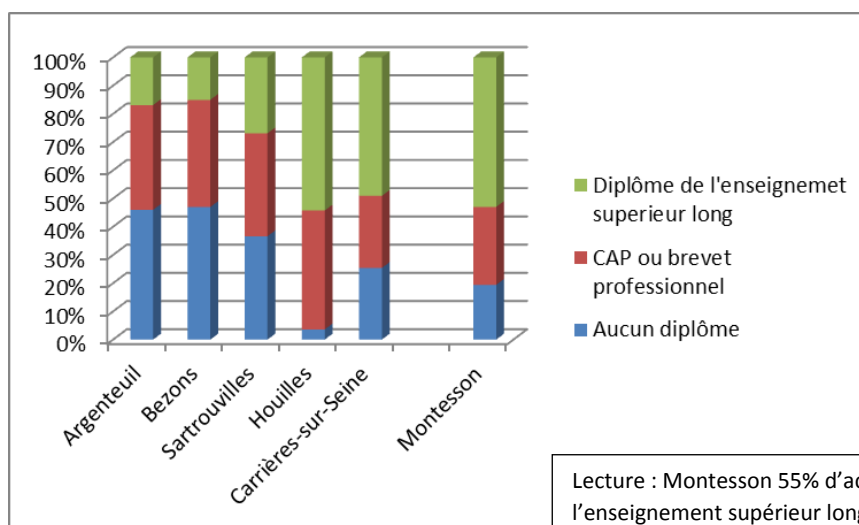
GRAPHIQUE 4 : CATEGORIES SOCIOPROFESSIONNELLES EN % PAR COMMUNES



L'observation des données des PCS (profession et catégories socioprofessionnelles) par communes, nous permet de remarquer que dans les communes d'Argenteuil, Bezons et Sartrouville, la PCS dominante est celle des employés et des ouvriers, cela est dû en grande partie au passé industriel qui a marqué et marque encore ces communes.

Comme on peut le voir sur la carte n°2, les zones d'activités industrielles sont très présentes dans les communes d'Argenteuil, Bezons et Sartrouville, ce qui explique en partie le fort taux de chômage car le secteur de l'industrie a été le plus touché par la crise.

GRAPHIQUE 5: UNE POPULATION PLUS QUALIFIEE AU SUD-OUEST



Lecture : Montesson 55% d'actifs ont un diplôme de l'enseignement supérieur long.
Argenteuil 40% des actifs n'ont aucun diplôme

En revanche, dans les communes de Montesson, Houilles et Carrières, la PCS la plus dominante est nettement celle des Cadres et professions intellectuelles supérieures. On remarque à l'aide du graphique 5 que plus de la moitié des actifs sur les communes de Houilles, Carrières, et Montesson ont un diplôme de l'enseignement supérieur long, tandis que les communes d'Argenteuil, Bezons et Sartrouville, près de la moitié (35 à 40%) des actifs n'ont aucun diplôme. La population dans les communes du sud-ouest de notre territoire est donc plus diplômée et occupe ainsi des emplois plus qualifiés, ce qui les protège mieux du chômage.

D'après cette analyse des six communes, nous nous sommes aperçus que les trois communes d'Argenteuil, Bezons et Sartrouville dégagent les mêmes caractéristiques sur le plan économique et social :

- **Elles enregistrent les taux les plus élevés de chômage par rapport à Montesson, Carrières et Houilles mais aussi par rapport la région de l'Île-de-France.**
- **Les ouvriers et les employés sont les PCS dominantes contrairement à Montesson, Houilles et Carrières où la PCS dominante est celle des cadres et professions intellectuelle.**

En effet, la deuxième partie du diagnostic, sera portée sur les trois communes d'Argenteuil, Bezons et Sartrouville afin de répondre plus précisément à la problématique.

III) Argenteuil, Bezons et Sartrouville, 3 communes bouleversées par la Métropole

1) Les zones d'activité un enjeu pour l'attractivité des communes

Argenteuil, Bezons et Sartrouville sont marquées par :

- La présence de nombreuses PME et de quelques grandes entreprises (Dassault, le Joint français...)
- Une proximité avec les grands axes de transport, les autoroutes A15 et A86 pour le transport routier (qui relie Cergy en 35 minutes et Roissy en 30 minutes), la ligne SNCF Argenteuil-Paris qui relie les gares d'Argenteuil et du Val-d'Argent à la gare Saint-Lazare depuis la fin 2012
- Le prolongement de la ligne T2 jusqu'au pont de Bezons qui le relie La Défense en 12 minutes

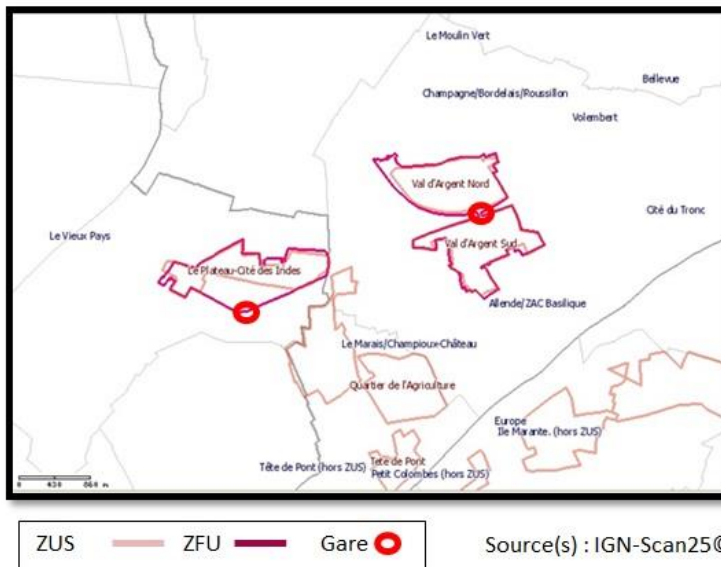
Néanmoins, malgré tous ces atouts qui font d'Argenteuil, Bezons et Sartrouville des territoires d'implantation attractifs, elles souffrent de différentes difficultés socio-économiques :

Chômage, perte d'emploi, perte des grandes entreprises industrielles, une main-d'œuvre locale peu qualifiée et l'offre d'emploi qui n'est pas compatible avec la demande et aux besoins des entreprises.³

Dans ce contexte l'une des mesures pour renverser la tendance est la mise en place de Zone Franches Urbaines (ZFU).

³ Source : PLU d'Argenteuil

- Les Zones Franches Urbaines (ZFU) :



Source : Google Earth

CARTE 7 POSITIONNEMENT DES ZFU SUR NOTRE TERRITOIRE

La zone franche urbaine (ZFU) est une composante de la géographie prioritaire de la politique de la ville. Son périmètre est délimité en fonction des difficultés économiques, sociales rencontrées par la population sur le territoire. Ce dernier est souvent vaste car il regroupe au moins 10 000 habitants. Elles ont pour objectif d'accélérer la dynamique économique par l'implantation de petites entreprises, de commerces, de services et de cabinets de professions libérales dans les quartiers en difficultés.

L'un des avantages de cette stratégie se trouve dans l'exonération de charges fiscales et sociales dont bénéficient les entreprises implantées dans ce périmètre à condition qu'elles emploient de la main d'œuvre locale. Le but est d'attirer le maximum d'entreprises afin de favoriser l'emploi dans la zone.

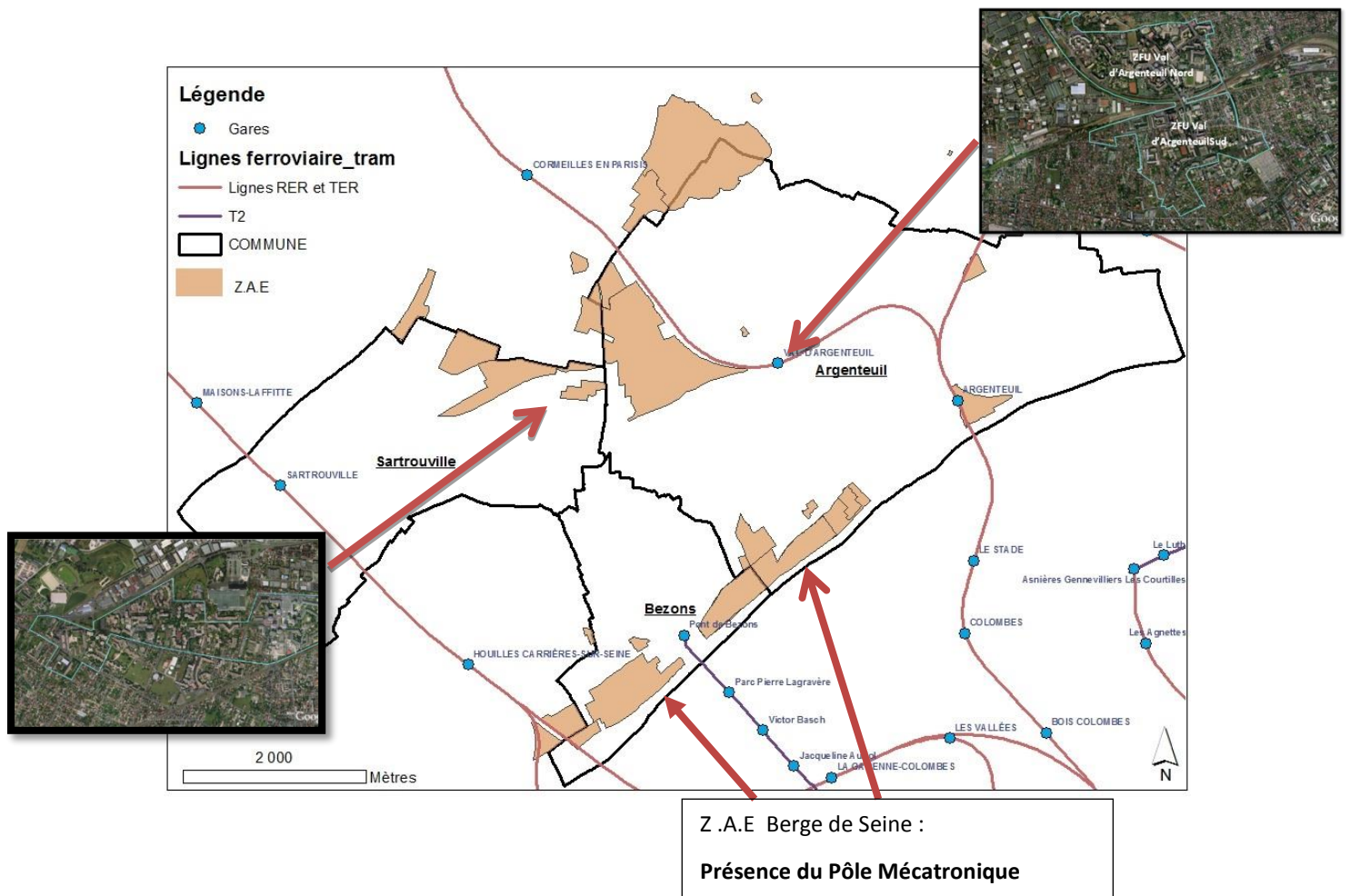
Sur notre territoire d'étude on retrouve deux ZFU : Le Plateau de la Cité des Indes à Sartrouville et la ZFU du Val d'Argenteuil Nord et Sud. Cette dernière a vu le jour le 1^{er} Janvier 2004 et s'étale sur 151ha et comporte 26 450 habitants. Elle prévoit l'implantation annuelle de 45 à 60 d'entreprises dont 30 à 40 entreprises locales et la création de 1 000 à 1 200 emplois sur 5 ans, afin de favoriser l'accès à l'emploi pour les habitants du Val d'Argent. Elle dispose d'une gare centrale qui divise la zone en deux parties : Val d'Argenteuil Nord et Val d'Argenteuil Sud. Cela marque la volonté de la politique urbaine qui vise à développer des zones industrielles à proximité des transports pour permettre un accès rapide au lieu de travail car l'accessibilité de la ville, tant en transports en communs qu'en liaisons routières, est un point décisif pour les entreprises.

Et selon les données de l'INSEE en 2007 la ZFU de Val d'Argent, disposait de 536 établissements 1 691 salariés et la ZFU de la Cité des Indes de Sartrouville possède 325 établissements et 772 salariés.

Le quartier de la Cité des Indes (96 hectares) se trouve tout à fait au nord de la ville à proximité d'une zone d'activités et éloigné du centre-ville (il faut en moyenne 30 à 40 minutes pour atteindre la gare RER avec le bus 9).

On retrouve plusieurs zones d'activité regroupées : La zone d'activités du Prunay, Sureaux, Perriers et Trembleaux. Elles sont desservies par des lignes de bus (Ligne 1, 5, 272, 30 et 19) à partir des différentes gares : Sartrouville (gare) bien sûr, mais aussi Argenteuil, Cormeilles-en-Parisis, la Défense, Houilles, Maisons-Laffitte et Le Vésinet. Mais malgré ces différents lignes de transport l'accès a ces zones restes insuffisante (encombrement, temps de trajet long) et pour rendre la zone plus accessible le Grand Paris Express vise à mettre en place le projet de la tangentielle Nord reliant la gare de Sartrouville à la gare de Noisy-le-Sec via une rocade de près de 30km. En optant pour la création d'une nouvelle gare sur le plateau de Sartrouville (gare Sartrouville Val-Notre- Dame), toute en créant deux nouvelles voies ferrés qui prendront place le long des deux voies de fret existantes et dont elles suivront le tracé. Ce projet du Grand Paris Express permettra de désenclaver le quartier.

Les principales zones d'activité sur le territoire étudié :

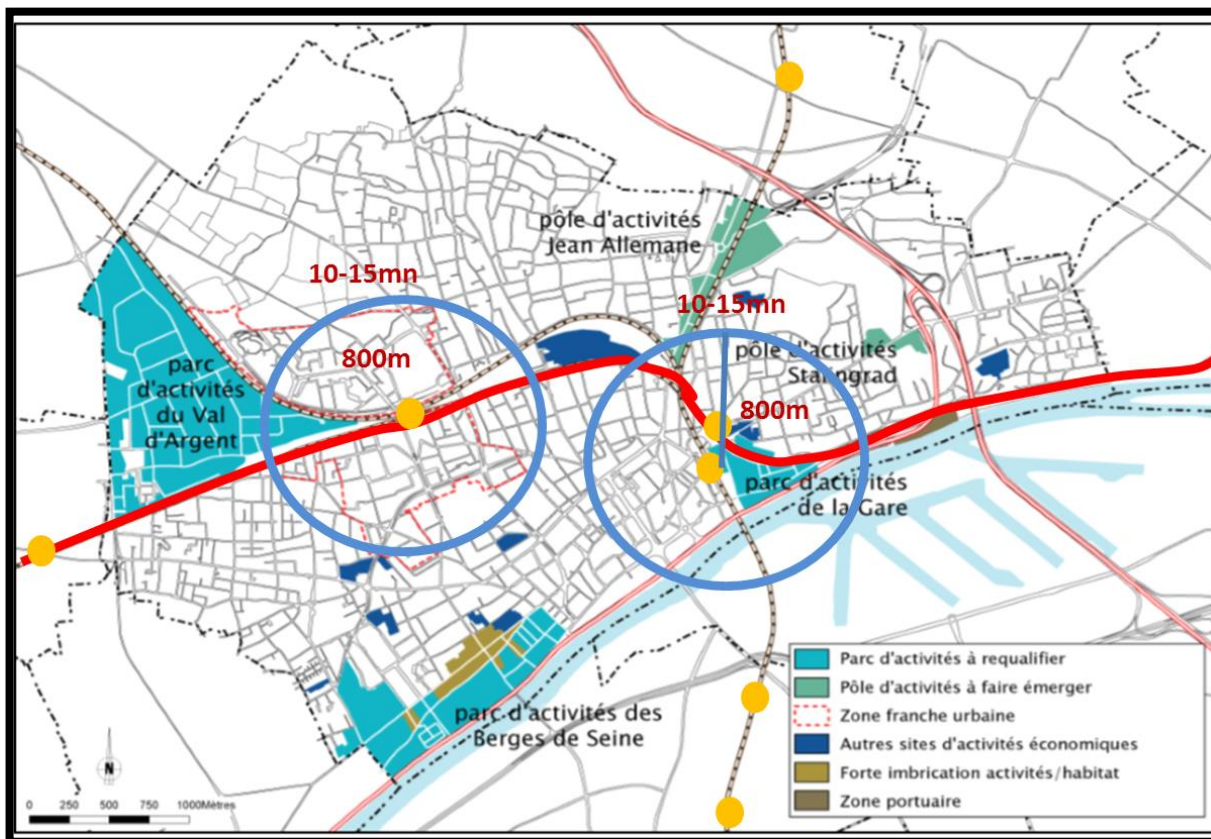


CARTE 8 VISION GLOBALE SUR LA POSITION DE NOS ZONE D'ACTIVITES

➤ Zone d'activité économique (ZAE) :

Les zones d'activités ciblées par la commune d'Argenteuil

La requalification des zones d'activités représente pour la commune d'Argenteuil un atout essentiel pour maintenir les entreprises déjà installées et éviter leur départ vers des zones industrielles voisines.



CARTE 9: ARGENTEUIL UNE COMMUNE QUI LUTTE CONTRE LES ENCLAVES TERRITORIALES SOURCE: PLU D'ARGENTEUIL

- Tracé de la Tangentielle Nord
- Gare
- Périmètre de 800m autour de la gare

La commune a pour objectifs de réduire l'enclavement de la zone. Elle dénombre plus de 8000 emplois qui ne sont pas desservis par un transport en commun (Transilien, RER ou tramway)⁴ sur son territoire et tente d'assurer une meilleure desserte, en mettant en place des liaisons internes structurantes vers les pôles d'échanges de la Gare d'Argenteuil, du Val d'Argent et du Pont de Bezons et vers le futur T1 pour améliorer les interconnexions et l'accessibilité depuis tous les quartiers d'Argenteuil. Cela permettra de faciliter les déplacements domicile-travail et d'offrir ainsi un meilleur service pour les entreprises et leurs salariés.

Argenteuil cherche également à faire émerger d'autres pôles d'activités qui sont à côté des axes routiers comme le pôle de **Jean Alleman** qui est à proximité de l'autoroute A15. Mais également d'autres efforts devront être envisagés pour améliorer la circulation et le stationnement dans cette zone afin de permettre la conservation et l'installation de commerces de proximité.

Le pôle d'activités Stalingrad :

Ce Pôle va accueillir l'entreprise Grand Frais spécialisée dans la vente de produits frais et des activités économiques de type hôtellerie qui profiteront d'une bonne desserte par l'autoroute A15.

La communauté d'agglomération de Boucle de Seine (CABS) dont laquelle fait partie la ville de Sartrouville vise à développer les zones d'activités économiques au sein de son territoire pour améliorer l'emploi, en améliorant les déplacements et les transports pour desservir les zones d'activités (Tangentielle Nord, Prolongement du T2 ?), et veut renforcer le commerce de proximité.

On constate alors que le transport est un enjeu majeur dans le développement économique de notre territoire d'étude.

⁴ Source : PADD d'Argenteuil

2) Une unité politique nécessaire

Bezons qui à bénéficier d'une attractivité accrue de son territoire à l'arrivée du T2 au Pont de Bezons, avec notamment l'installation du Parc d'activité tertiaire River Ouest (le long de la départementale D311 qui longe les berges de Seine), ou encore l'immeuble CENEO, et d'un autre immeuble similaire en face dont la construction va être lancé très prochainement. La lutte de près de 20 ans menée par le maire de Bezons afin d'avoir le tramway sur sa commune a inspiré Argenteuil qui souhaiterait voir arriver le tramway sur son territoire pour bénéficier des externalités positives que celui-ci engendre. La ville d'Argenteuil dispose cependant déjà de deux gares (Argenteuil et Val d'Argent) autour desquels se trouvent les parcs d'activités Val d'argent et le parc d'activité de la gare d'Argenteuil contrairement à la ville de Bezons qui n'avait aucune gare.

Le prolongement de la ligne du T2 n'est pas prévu dans les projets du STIF puisque depuis son prolongement jusqu'au pont de Bezons, sa fréquentation sur le tronçon de Bezons à la Défense est très importante, (25 000 voyageurs/jours au pont de Bezons) et le prolongement poserait des problèmes de gestion des flux de voyageurs nous a expliqué M GABEYRON gestionnaire du pôle relation voyageur du Stif lors d'un entretien. Cependant pour répondre aux besoins de mobilité qui ne faiblissent pas sur le territoire, l'aménagement d'un bus en site propre avec des voies qui lui sont dédiées (transposable ultérieurement en tramway ?) T Zen est prévu par le Stif afin de fluidifier les déplacements au nord de Bezons et une partie d'Argenteuil.

Une restructuration du réseau de bus sur l'agglomération Argenteuil-Bezons pour favoriser l'accès à l'emploi est également prévue :

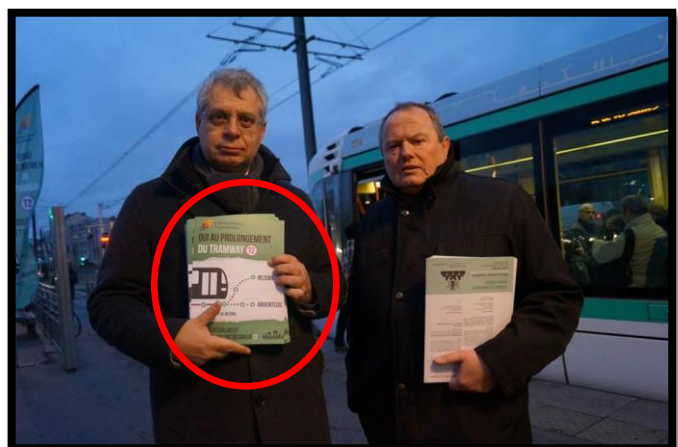
« Des emplois plus accessibles : 2 fois plus de bus « Express » pour relier rapidement les entreprises des Berges de Seine au tramway T2, aux trains (gare d'Argenteuil) et au RER A (gare de Houilles). Des bus toute la journée pour desservir les entreprises du parc d'activités Ouest de Bezons et les relier au tramway T2 et à la gare RER de Houilles/Carrières sur Seine.

Une nouvelle ligne de bus pour relier Le Parc d'activités du Val d'Argent au tramway T2. »⁵

La proximité des ZAE avec une gare ou une ligne de transport est très souvent complémentaire, puisque le choix d'implantation d'une entreprise dépend en partie de l'accessibilité du territoire qu'elle choisira.

PHOTO: PHILIPPE DOUCET (DIRECTEUR DE LA CAAB) ET DOMINIQUE LESPARRE (MAIRE DE BEZONS) QUI TIENNENT DES DEPLIANTS « OUI PROLONGEMENT DU T2 », SOURCE : GOOGLE IMAGE

Dans ce contexte la proposition du Stif de l'aménagement d'un bus en site propre pour répondre aux besoins de mobilité ne semble pas satisfaire l'agglomération Argenteuil-Bezons qui se mobilise afin de voir le prolongement du T2 jusqu'à Argenteuil se réaliser.



⁵ Source : Site de la CA Argenteuil-Bezons

Alors que Bezons a dû lutter plus de vingt ans avant de voir l'arrivée du tramway à ses portes, la CAAB poursuit le combat afin de bénéficier des avantages que représente le tramway comme moyen de déplacement sur le territoire. Au-delà du fait que la capacité du tramway soit bien supérieure à celle d'un bus : 1 tramway = 6 bus en capacité de voyageurs, le tramway représenterait un levier pour l'attractivité et l'emploi sur le territoire d'Argenteuil et qui connecterait d'avantage le territoire (à la zone d'activité de la défense notamment).

FIGURE 5: LOGO DE LA CAAB QUI MET EN AVANT ARGENTEUIL ET BEZONS COMME UN BASSIN DE VIE DYNAMIQUE DONT LA MOBILITE EST INDISPENSABLE, SOURCE : DEPLIANT DE LA CAAB « OUI AU PROLONGEMENT DU T2 ». CARTE 10 : TRACE DU PROLONGEMENT DU T2. SOURCE : TRACT « OUI AU PROLONGEMENT DU T2 »

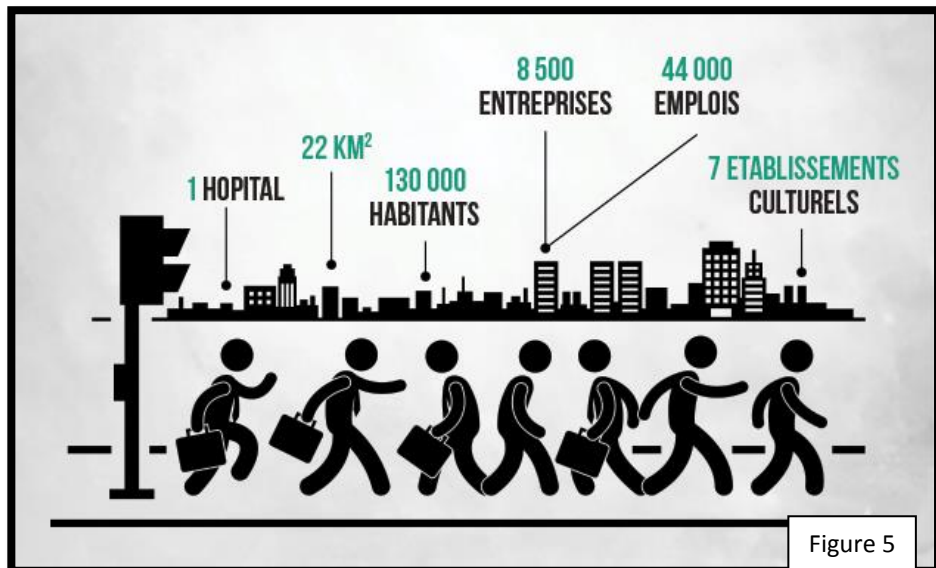


Figure 5



Carte 10

DISPARITION DE L'AGGLOMÉRATION ARGENTEUIL-BEZONS : QUI DÉCIDERA POUR NOUS?
L'intégration dans la Métropole du Grand Paris souhaitée par G. Mothron entraînera de graves conséquences pour les habitants de l'agglomération.

PERTE DE LA PROXIMITÉ AVEC LES ÉLUS LOCAUX
Les décisions seront prises par des élus de la Métropole du Grand Paris ne connaissant pas les problématiques locales.

FIN DU PROJET D'AMÉNAGEMENT DES BERGES DE SEINE

HAUSSE DES IMPÔTS EN
Chaque ville devra rétablir la dette contractée par l'agglomération, entraînant ainsi une augmentation des impôts locaux de plus de 10%. Il faudra 21 années supplémentaires pour rembourser la dette de la ville d'Argenteuil et 3 années supplémentaires pour celle de Bezons.

SURSATURATION DES DEMANDES DE LOGEMENTS
11 ANS 11 ANS
Passer d'une agglomération de 132 000 habitants à une métropole de plus de 7 millions d'habitants entraîne une hausse démesurée des demandes de logements auxquelles personne ne pourra donner suite.

64 ABANDON DES TRANSPORTS PUBLICS LOCAUX
L'entrée des villes dans la Métropole du Grand Paris livrera tous les projets locaux de développement des transports urbains dont le prolongement du tramway T2.

Tandis qu'au sujet du tramway l'entente entre Argenteuil et Bezons est indéniable (bien que pour le tracé qu'il devrait suivre les voies sont discordantes), la CAAB s'apprête à vivre ses dernières heures puisque George Mothron le maire UMP d'Argenteuil a tout fait pour que sa ville puisse quitter la CAAB dont le président n'est autre que Philippe Doucet ancien maire socialiste d'Argenteuil. La mésentente politique de ces deux personnages clés pour l'agglomération a mené au divorce de l'agglomération prévu pour janvier 2016, à la formation de la Métropole du Grand Paris. Le conseil municipal a autorisé l'entrée d'Argenteuil dans la Métropole. La mauvaise gestion des finances de l'agglomération, et

FIGURE 6 : AFFICHE CONTRE LA DISPARITION DE L'AGGLOMÉRATION, D'ARGENTEUIL-BEZONS

d'Argenteuil lorsqu'il en était le maire (Argenteuil qui est aujourd'hui endettée et mise sous tutelle) par Philippe Doucet est l'une des raisons principale mise en avant par George Mothron pour justifier sa volonté farouche de se séparer de la CAAB.

Malgré les réticences et la résistance mises en place par Philippes Doucet et Dominique Lesparre afin de sauver l'agglomération, comme l'illustre la page du dépliant ci-contre, il semble bien que le divorce entre Argenteuil et Bezons soit inévitable et après 10 ans de vie commune au sein de l'agglomération, et de nombreux projets communs et mutualisés, le futur de chacune des communes s'écrira à présent séparément.

Face à la taille de la Métropole du Grand Paris qui ne sera pas négligeable, l'agglomération met en avant le besoin de s'unir pour faire le poids en tant que pôle dynamique du Val d'Oise et bassin de vie cohérent.

Les décisions pour l'action, l'aménagement, le développement du territoire ne seront plus prise au sein de l'agglomération, mais au sein d'une métropole « surdimensionnée » dont ni Argenteuil ni Bezons ne seraient les priorités.

Pour Sartrouville la situation est différente puisqu'elle faisait partie depuis 2005 de la communauté de commune de la Boucle de Seine, qui depuis le 1^{er} janvier 2015 s'est converti en communauté d'agglomération. Cela implique des transferts de compétences, entre autre une gestion du développement économique qui jusqu'ici dépendait de la commune, qui se voit aujourd'hui mutualisé et coordonné par l'agglomération nous a expliqué M. Garnotel du pôle développement économique de carrière sur Seine (le maire de Carrières-sur-Seine, étant le responsable du développement économique de la Boucle de Seine, nous avons lors d'un entretien pu évoquer les orientations économiques fraîchement établies par la CABS). La cohérence que va permettre cette coordination de l'action de développement économique devrait mettre en valeur l'agglomération de façon plus uniforme.

Conclusion

L'étude de notre territoire et le focus sur les villes mouvementées que sont Argenteuil, Bezons et Sartrouville nous a permis de mettre en lumière trois villes aux profils différents malgré leurs nombreuses ressemblances du point vu de la gestion de leur développement économique.

En effet leurs similitudes sont notables:

- mixité de la forme urbaine qui va aussi bien du pavillonnaire aux grands ensembles
- les populations rencontrent les mêmes difficultés dans leur rapport à l'emploi (taux de chômage, de qualification)
- Les politiques mises en place pour développer l'économie dans des zones sensibles (ZFU, pépinières...)
- Leur situation stratégique à la limite de la Métropole du Grand Paris est autant de points communs que l'on constate sur ces communes.

L'un des points central du développement économique de ces communes à trait à l'amélioration de leurs axes de transports, car elles se situent entre la petite et la grande couronne et sont aussi bien proches des pôles centraux de Paris et sa banlieue que des pôles périurbains de la région.

L'enjeu pour elles consiste alors à se connecter de façon rapide et efficace aux territoires qui les entourent de telle sorte à pouvoir profiter de ce positionnement, afin d'attirer aussi bien la main d'œuvre que les entreprises. L'analyse du rapport du territoire avec ses axes de transports (T2, tangentielle, axes routiers) nous a permis de souligner l'importance que revêt la mobilité dans le développement économique et l'attractivité d'une commune. Dans les années à venir il est fort probable que nos trois communes forment un pôle économique important à la sortie de la Métropole du Grand Paris. Ne manquant pas d'ambitions, les communes se sont données du mal pour développer des zones d'activités spécifiques (cf. : pôle mécatronique).

Notre territoire qui va subir un bouleversement dans sa gestion, causé par la réorganisation de la région, qui tente de rendre compte de la réalité multipolaire des aires urbaines, a cependant des approches bien différentes quant à la marche à suivre face à ces changements :

- Alors qu'Argenteuil menée par son maire va rejoindre la Métropole du GP au 1^{er} janvier 2016, avec un flou quant aux transferts de compétences que cela va impliquer pour la gestion de la politique de la ville
- Bezons tente encore de mobiliser la population de l'agglomération pour ne pas se retrouver seule face à la métropole géante qu'elle perçoit comme une menace, et n'a pas l'intention de rejoindre la CA des Yvelines
- Sartrouville qui vient récemment de passer d'une communauté de commune à une communauté d'agglomération et donc à une gestion économique centralisée à l'agglomération devra trouver de façon cohérente avec la boucle de seine, un moyen de se démarquer face à ce Grand Paris

Pour conclure ce diagnostic, nous devons rappeler que nous nous trouvons à l'aube d'une année charnière quant à la gestion de la région, et de nombreuses questions restent en suspens pour l'avenir de ce territoire :

- ➔ Comment vont-elles gérer le changement d'échelles qu'implique la Métropole du Grand Paris dans la prise de décision ?
- ➔ Comment Argenteuil va pouvoir prioriser ou mettre en avant les besoins de son territoire, une fois ayant intégré la MGP, lorsque les décisions se feront à l'échelle du conseil métropolitain ?
- ➔ Quelle décision prendra Bezons à la dissolution de l'agglomération ? Choisira-t-elle d'intégrer le Grand Paris à son tour ? Ou l'alliance avec la CA des Yvelines la séduira-t-elle davantage ?
- ➔ Quelles stratégies devront mettre en place les communes périurbaines, pour faire le poids face à cette métropole globalisante ?

Glossaire :

Attractivité économique: est la capacité d'un territoire à attirer des activités nouvelles et des facteurs de production. Elle est mesurée par l'arrivée d'emplois sur le territoire. Source INSEE

UPCI : Les établissements publics de coopération intercommunale sont des regroupements de communes ayant pour objet l'élaboration de « projets communs de développement au sein de périmètres de solidarité ». Source INSEE

Cluster : un groupe d'entreprises et d'institutions partageant un même domaine de compétences, proches géographiquement, reliées entre elles et complémentaires" (Porter, 1999).

Clause générale de compétence : signifie qu'il est accordé aux collectivités une capacité d'intervention générale, sans qu'il soit nécessaire de procéder à une énumération de leurs attributions. Elle découle de la loi municipale de 1884 et a été étendue en 1982 aux autres collectivités territoriales. Source : Vie publique au cœur du débat public

Communauté de commune : La communauté de communes est un EPCI regroupant plusieurs communes d'un seul tenant et sans enclave. Elle a pour objet d'associer des communes au sein d'un espace de solidarité en vue de l'élaboration d'un projet commun de développement et d'aménagement de l'espace. Source INSEE

Communauté d'agglomération : La communauté d'agglomération est un EPCI regroupant plusieurs communes formant, à la date de sa création, un ensemble de plus de 50 000 habitants d'un seul tenant et sans enclave autour d'une ou plusieurs communes centre de plus de 15 000 habitants. Ces communes s'associent au sein d'un espace de solidarité, en vue d'élaborer et conduire ensemble un projet commun de développement urbain et d'aménagement de leur territoire. Source INSEE

Bibliographie :

- PLU Argenteuil, Bezons et Sartrouville
-
- Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) d'Argenteuil-Bezons et la CABS
Rapport d'orientation
- INSEE
- Site de la communauté d'agglomération Argenteuil Bezons : <http://www.agglo-argenteuil-bezons.fr/economie-et-emploi/parcs-dactivites/>
- Site de la mairie d'Argenteuil, Bezons et Sartrouville
- Site de l'a Fiche "Estimations de population par quartier" Sources : RP 2006, Pôle Emploi 2006, CNAM 2006 Données révisées Mars 2011 agglomération Boucle de la Seine
- PDF Projet Urbain Intégré de la communauté d'agglomération Argenteuil Bezons
- Journal du Grand Paris, Stéphane Beudet : « On est en train de tuer les communes », 15 mars 2015
<https://www.lejournaldugrandparis.fr/stephane-beudet-on-est-en-train-de-tuer-les-communes/>
- Grand Paris : incertitude sur les compétences et les moyens de la métropole, INTERCOMMUNALITÉ
19/03/2015 *par Xavier Brivet, AFP* :
<http://www.courrierdesmairies.fr/47901/grand-paris-incertitude-sur-les-competences-et-les-moyens-de-la-metropole/>
- Dossier de presse grand paris, le temps des réalisations, *Comité interministériel - 13 octobre 2014*
- Douze clefs de lecture pour comprendre le Grand Paris, <http://www.ateliergrandparis.fr/>
- Les rapports et études de la Chambre de commerce et d'industrie de Paris Les gares du Grand Paris
Nouvel enjeu économique pour la métropole Synthèse du rapport du 29 novembre 2012