



HAL
open science

Les nouveaux territoires de l'innovation et de l'économie de la connaissance : le cas de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle

Jacques Grangé

► **To cite this version:**

Jacques Grangé. Les nouveaux territoires de l'innovation et de l'économie de la connaissance : le cas de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle. Sophie Boutillier; Faridah Djellal; Dimitri Uzunidis. *L'innovation : analyser, anticiper, agir*, 5, PIE Peter Lang, pp.351-365, 2013, Business et innovation, 978-2-87574-051-9. hal-01395279

HAL Id: hal-01395279

<https://hal.science/hal-01395279>

Submitted on 30 Jan 2017

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License

Les nouveaux territoires de l'innovation et de l'économie de la connaissance, le cas de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle

Jacques GRANGÉ

Directeur de l'Aménagement Tremblay en France

Introduction

Retour d'expérience professionnelle, en tant qu'urbaniste, il n'apparaît pas inintéressant d'aborder l'économie de la connaissance et de l'innovation par le biais de ses développements spatiaux, d'autant que ceux-ci se retrouvent dans le débat public et font l'objet de controverses ; c'est le cas en Ile de France, où l'aménagement et le développement du Plateau de Saclay fait débat depuis deux décennies.

Avec 19% de la population française, l'Ile de France fournit 29% du Produit Intérieur Brut Français ainsi que près de 4% du PIB de l'Union Européenne. C'est un des lieux majeurs de l'économie de la connaissance en Europe. En 2009, l'Ile de France assurait 39,6% de la Dépense Intérieure de Recherche et Développement¹. Par ailleurs, l'Ile de France fournit 43,2% des formations de niveau I (Bac +5 ou plus).

Ces territoires de l'économie de la connaissance et de l'innovation commencent à être mieux connus (Ingallina, 2012) à l'intérieur des aires métropolitaines dont ils sont un élément moteur. Si on connaît bien les espaces centraux² et péri-centraux³ organisés autour d'implantations universitaires et d'établissements de recherche, on connaît aussi les territoires organisés autour d'activités industrielles high tech et d'activités scientifiques, avec notamment le rôle actif des pôles de compétitivité⁴. Ces territoires sont pour l'essentiel au Sud de Paris, et

¹ Chiffres clés de la Région Ile de France-2012-CRCI-IAU, INSEE.

² Quartier Latin et Seine Rive Gauche.

³ Pôle Condorcet et Paris Nord-Est, Cité Descartes.

⁴ Vallée Scientifique de la Bièvre.

plus particulièrement dans sa partie Sud-Ouest, la vallée de Chevreuse indique un des secteurs possibles de développement. On peut citer aussi Evry et son Génopole.

Un congrès s'est d'ailleurs tenu à Vienne en 2008⁵ sous l'intitulé « Mobility Nodes as Innovation Hubs ». Cette notion de Innovation Hub a d'ailleurs été reprise par de nombreux territoires qui l'ont intégrés à leur marketing territorial (Gollain, 2010) (environ 9 910 000 résultats sur Google pour Innovation Hubs).

Bien que cela soit moins visible et perceptible a priori, il est nécessaire d'y ajouter pour leur part les espaces aéroportuaires, qui par les mobilités et les intermodalités (Grangé, 2012) qu'ils permettent, organisent et contribuent au fonctionnement et à l'organisation des territoires de l'économie de la connaissance et de l'innovation.

L'interfaçage air/terre permis par l'aéroport, concerne le transport du fret aérien qui devient une composante majeure des échanges internationaux en particulier pour les marchandises à haute valeur ajoutée. 30% à 40% du commerce international français transiterait par Charles de Gaulle qui est devenu avec 2,1 Millions de Tonnes le premier aéroport européen pour le fret. La « high tech » est une bonne cliente du fret aérien.

Ce sont les différentes fonctions présentes sur le territoire qui permettent des développements axés notamment sur l'économie de la connaissance et l'innovation.

Les fonctionnalités du « hub » de Charles de Gaulle

Le hub d'Air France qui transporte le fret d'abord dans les soutes de ses avions passagers est redoublé par celui de Fédéral Express, un des leaders mondiaux de la messagerie express qui a fait de CDG une de ses 3 grandes plateformes mondiales, avec Memphis et Canton. Ce système d'intégration de fret par le passage sur de grandes plateformes mondiales permet de desservir l'Europe et l'Amérique à J+1 et l'Asie à J+2.

Le site de Memphis est présenté sous le vocable d'« Aérotropolis ® John Kasarda » (Kasarda), comme un des prototypes de la constitution de clusters en l'occurrence des bio-technologies. Le fret aérien express devient un facteur de localisation des activités « high tech ». On est dans ce cas aux États Unis d'une métropolisation par l'aérien (Memphis, Atlanta, Washington, etc.).

À CDG, FEDEX est à l'origine de la constitution d'une association Aérotropolis qui cherche à favoriser la venue d'entreprises clientes (informatique, maintenance électronique, biotechnologies, etc.) à proxi-

⁵ <http://www.corp.at/index.php?id=35>

mité de son hub, ce qui stabilise ses flux de trafic qui ont tendance à être cycliques comme l'est le commerce international et ses volumes de fret aérien.

Par le volume et la diversité des flux de passagers les aéroports sont des lieux spécifiques de création de proximités temporaires, de relations « face to face » (Rallet, Torre, 2004). Dans le cas d'aéroports fonctionnant en « hub », cette inter modalité a le double avantage :

1. De permettre en un temps réduit d'assurer la continuité des itinéraires en minimisant l'impact des ruptures de charges
2. Dans l'organisation du temps d'autoriser des plages de regroupement et de dispersion des passagers et du fret ; ainsi il est possible dans une même plage horaire de « récupérer » des passagers aériens venant de Berlin, de Rome et de Madrid ainsi que des voyageurs ferroviaires arrivant de Marseille, de Bruxelles et de Strasbourg, sans compter la présence de voyageurs intercontinentaux qui doivent cependant encaisser le « jet lag » et dont l'intérêt est peut-être de pratiquer arrivées et départs différés.

Les territoires aéroportuaires sont constitués des espaces aéroportuaires stricto sensu, gérés par Aéroports de Paris et aussi d'autres espaces « frontaliers » et connexes à CDG, qui ont pour particularité d'être rapidement accessibles en un quart d'heure depuis les différents points importants de CDG (Aérogares, Gare RER/TGV, zones techniques et de fret, Roissy Pole).



Source : Système d'Information Géographique – Ville de Tremblay en France.

Le territoire aéroportuaire de Charles de Gaulle

À CDG, cela est facilité par la présence à quelques kilomètres au Sud du Parc Des Expositions de Paris Nord Villepinte où se tiennent de nombreux salons internationaux techniques et professionnels, les salons grand public s'installant préférentiellement à la Porte de Versailles.

À l'intérieur, et surtout à l'extérieur du périmètre de CDG, à proximité se sont développés des espaces d'activités, qui ont permis l'implantation d'entreprises⁶ en majorité internationales et représentant quelques grands noms de la « high tech » internationale (LG, ACER, General Electric, Embraer, etc.), mais aussi d'entreprises moins connues œuvrant sur des activités pointues dans le domaine de la mesure, de l'appareillage médical, de la pharmacie... C'est le cas notamment de la zone d'activité internationale de Paris Nord II⁷, où plus de la moitié des entreprises sont étrangères. Utilisant la double proximité fret et passagers, ces entreprises, y installent des « show rooms » techniques permettant de faire converger, pour des démonstrations et réunions, partenaires scientifiques, techniques et d'affaires, clients actuels et futurs, fournisseurs et coproducteurs⁸.

Il en est de même de l'important parc hôtelier de l'aéroport CDG et de ses proximités, en particulier de la zone hôtelière de Roissy avec ses 24 enseignes et plus de 50000 chambres, qui offre de nombreuses salles de réunion pour des rencontres intra ou inter-entreprises. Cela participe du « business as usual », mais aussi du développement d'une économie des échanges et de l'innovation (Masard & Torre, 2004), pour laquelle ces lieux constituent une ressource incontournable.

Par ailleurs de nombreux chercheurs pour leurs déplacements, utilisent les services de CDG au Nord alors que leurs laboratoires sont plutôt dans le Centre et le Sud parisien, Orly n'est pas vraiment un aéroport mondial. Les chercheurs » sont de grands consommateurs de transport aérien passant de colloques en congrès et séminaires internationaux.

Le patron du Génopole d'Evry, à 50 Kilomètres au Sud de CDG organise ses réunions avec des scientifiques mondiaux dans des hôtels de l'aéroport plutôt que de leur infliger près de deux heures de transport pour arriver à ses locaux⁹. Des entreprises de Paris Nord 2, situées au

⁶ <http://www.parisnord2.fr/>

⁷ <https://www.parisnord2.fr/pn2V17>

⁸ [https://www.parisnord2.fr/pn2V17/PAGE NL 120515 35/8AoAAA5nUqdzWdTR GJmbIzIAQA#192](https://www.parisnord2.fr/pn2V17/PAGE%20NL%20120515%2035%208A0AAA5nUqdzWdTRGJmbIzIAQA#192)

⁹ Guy Loinger-2010- Etudes pour l'AFTRP et la Communauté d'Agglomération Terres de France.

Sud immédiat de l'aéroport ont installé à l'intérieur de leurs locaux de véritables « show-room » technologiques.

L'aéroport CDG est devenu aussi un lieu politique et institutionnel majeur. *Le Monde*¹⁰ nous a appris qu'une des réunions de la crise de la zone Euro s'est déroulée très discrètement dans un grand hôtel de l'aéroport Charles de Gaulle.

Une économie de la proximité intermittente s'est ainsi constituée, qui prend la forme de ce que nous appelons une économie des échanges et de l'innovation, mix de tourisme d'affaires et d'échanges et de mutualisation d'informations techniques, scientifiques et économiques. Dans cette économie, les aéroports tiennent une place majeure¹¹ comme lieux de rencontre basés sur des intermodalités à plus ou moins longue distance.

Cette économie des échanges et de l'innovation a été mise en évidence par les études préalables à la création de la zone voisine Aero-lians¹² qui ont été conduites par GEISTEL – Guy Loinger† et Partenaires Développement – Robert Spizzichino. Dans cette économie des échanges et de l'innovation, le territoire aéroportuaire joue un rôle majeur, non dans la « production » de l'économie de la connaissance mais dans ses « circulations », qui, comme l'a souligné Fernand Braudel (Braudel, 1986), sont organisatrices des territoires.

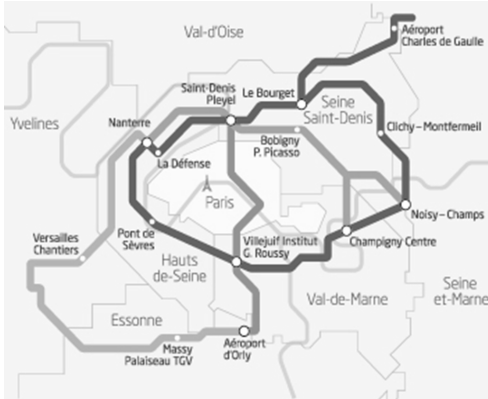
Même si on peut penser que sa conception d'un « cluster des échanges » articulé principalement au fret aérien est plutôt réductrice, l'importance de cette économie des échanges a été perçue par Christian Blanc (2010), qui a fait de Charles de Gaulle un point clef de son projet de Grand Paris qui comporte à la fois un réseau de transport et le développement de territoires autour des gares et des nœuds de réseaux.

¹⁰ 22 novembre 2012.

¹¹ Mobility nodes as s innovation hubs- Real Corp 2008 : <http://programm.corp.at/edrom2008/de/papers.html>

¹² La ZAC Aérolians a été créée à l'automne 2008 et son programme approuvé par le Préfet de la Seine Saint Denis à l'automne 2011.

Projet de Métro Automatique Grand Paris Express



Source : Société du Grand Paris.

1. Pour un projet territorial aéroportuaire

Comme indiqué supra, par les externalités dont il dispose, le territoire aéroportuaire bénéficie d'une attractivité certaine, susceptible cependant de s'épuiser faute de mobilisation foncière et d'aménagement, de la saturation et de la congestion des accès, des difficiles connectivités (sauf automobile) de ses espaces constituants et d'une faible lisibilité économique, institutionnelle et commerciale du fait de la pluralité des intervenants et de leurs rivalités.

Par-delà la difficile adoption du Schéma Directeur de la Région Ile de France, qui a quelques difficultés à évoquer et prioriser les polarités régionales ; la loi du Grand Paris a instauré un nouveau système de transport (Métro Automatique maintenant contractualisé avec la Région), a créé de nouveaux dispositifs de planification centrés autour des gares du Métro Automatique et pouvant se substituer aux règles antérieures.

Il s'agit des Contrats de Développement Territoriaux. Les collectivités riveraines de l'aéroport ont été amenées à se rapprocher (démarche engagée depuis plusieurs années) par-delà les frontières administratives (les départements) et aussi les différences politiques.

Les deux communautés Roissy Portes de France et Terres de France¹³ ont décidé d'élaborer un Contrat de Développement Territorial commun Cœur Économique de Roissy-Terres de France. Il en a découlé la nécessité d'élaborer un véritable projet urbain (Ingallina, 2010), allant au-delà de la somme des projets immobiliers, pour mettre en réseaux et articuler lieux de travail et d'habitat, intermodalités globales et intermodalités locales, accès des clients et usagers de l'aéroport et les micro-mobilités locales¹⁴.

Le projet de Contrat de Développement Territorial en cours d'élaboration se fixe pour objectif d'aboutir à un fonctionnement intégré des différents espaces spécialisés qui composent l'aéroport CDG, qui, rappel, est le plus étendu d'Europe avec 3300 hectares. Il s'agit de coordonner spatialement et programmatiquement des projets portés par des acteurs divers, afin d'optimiser l'organisation spatiale et le développement économique du pôle de CDG.

2. Le projet de Centre International de l'Innovation

Une des propositions majeure portée par les consultants¹⁵ est la création d'un Centre International de l'Innovation.

Le concept se base sur l'interaction forte entre plusieurs fonctions.

Cela implique la mise en œuvre simultanée de ces différentes fonctions.

Le projet de Centre est l'un des éléments centraux du dossier de création de la Zone d'Aménagement Concerté Aérolians Paris. Ce projet s'inscrit dans un cadre très élaboré, il n'est donc pas un isolat, il s'agit d'un projet pour un pôle de développement régional majeur qui a été priorisé par le Schéma Directeur de la Région Ile de France, approuvé en 1994 puis par le projet du Grand Paris, très largement organisé autour de différents clusters. C'est un élément central pour le cluster des échanges que le Grand Paris entend développer à partir du territoire aéroportuaire de CDG.

Le concept de base du Centre :

Ce centre de l'innovation entend dynamiser les activités économiques du territoire aéroportuaire dont les capacités vont s'accroître avec l'aménagement Aérolians.

¹³ NB nous sommes géographiquement dans la Plaine de France, berceau historique de la monarchie capétienne qui unifia la France).

¹⁴ Les études sont conduites par l'agence Bres et Mariolle, Cap Terre et Ludovic Halbert.

¹⁵ GEISTEL-Guy Loinger† et Partenaires Développement-Robert Spizzichino.

Le concept se base sur l'interaction forte entre plusieurs fonctions ayant chacune un certain degré d'autonomie et de potentiel de rentabilité qui trouveraient dans la présence des autres fonctions les conditions d'une « fertilisation croisée » inter-fonctionnelle.

Cela implique la mise en œuvre simultanée des différentes fonctions, la composition d'une équipe d'animation assez étoffée, le choix d'une implantation stratégique dans la ZAC

Sud en termes d'accessibilité et de visibilité, la définition d'un portage collectif multi-institutionnel, sa prise en considération par les grands pôles de recherche de l'arc Nord et Est, et sa reconnaissance comme étant l'un des projets majeurs du Grand Roissy sur un horizon d'une décennie.

2.1. Les cinq fonctions-clés organisées en pôles :

a. Pôle 1 Événementiel

Ce pôle 1 serait dédié aux échanges entre les milieux de l'innovation et celui des affaires en articulation étroite avec les salons du Parc International des Expositions de Paris Nord Villepinte (une soixantaine par an) et de l'événementiel en Recherche-Science-Technologie du pôle métropolitain francilien.

Cela nécessite sa reconnaissance par les acteurs franciliens et nationaux du monde de la RST, créer une « adresse », un espace de haute qualité technique et pratique (la qualité du lieu).

La Zone d'Aménagement Concerté Aéroliens Paris

C'est un projet qui remonte au début des années 1990, lors de l'élaboration du Schéma Directeur de la Région Ile de France qui avait fait du pôle de Roissy un « Pôle d'Excellence Européenne »

- 200 hectares
- 850 000 m² Surface Hors Œuvre Nette (unité de mesure des surfaces construites)
- 20 000 emplois
- Qualité urbaine architecturale, paysagère, environnementale et de services

Dans sa programmation, cinq champs d'activités ont été identifiés :

- l'accueil des directions commerciales liées aux échanges internationaux
- la logistique à haute valeur ajoutée
- les activités liées à l'innovation et l'économie de la connaissance
- l'évènementiel à finalité économique

- les services aux entreprises et à la personne.

Deux grands espaces d'aménagement ont été prévus :

- Au Nord un parc multifonctionnel d'activités internationales (150 hectares)

- Au Sud, 350 000m² de surfaces d'exposition couvertes, et une Cité des fonctions externes de qualité (hôtels, commerce, cadre de vie, etc.), une accessibilité effective forte par rapport à la plate-forme aéroportuaire, Paris Centre et les grands pôles franciliens de recherche et d'affaires.

b. Pôle 2 Show-room

Le Show-room, serait un lieu démonstrateur de produits, de matériels, d'équipements et de concepts innovants (avant-vente) à destination des milieux professionnels de l'innovation et des affaires pour des durées plus ou moins longues en articulation forte avec la fonction événementielle (n°1), destinée notamment à l'accueil de PME innovantes franciliennes ou internationales à la recherche d'un ancrage en IDF dans les flux des mouvements de passagers de la plate-forme « monde-monde ». Cela débouche sur un besoin de construction de locaux en volume suffisants et très facilement transformables, une organisation sophistiquée en relation avec les CCI IDF-France, DATAGORA, Ubifrance, OSEO, Viparis, et l'ensemble des acteurs en quête de « lieux » d'exposition et de démonstration.

c. Pôle 3 Hôtel d'Entreprises à haute valeur ajoutée

Un concept Hôtel d'entreprises doté de nombreuses fonctions de mutualisation pour des entreprises en sortie de pépinières mais encore trop petites pour accéder au marché de bureaux standards, notamment d'origine « étrangère » (pays émergents) en quête d'ancrage en Europe tout en étant reliées en espace-temps court à leur siège hors Europe et leur clientèle en Europe et spécialisées sur des domaines qui entrent dans les champs de compétence des principaux Pôles de Compétitivité franciliens et nationaux, donc un *hôtel inter-filières* « spécialisé » en réseau avec les incubateurs et pépinières d'entreprises déjà présentes ou en cours de construction sur l'Arc Nord/Nord-est francilien afin d'accompagner les entreprises tout au long de leur parcours de développement et les fidéliser sur le territoire.

Il sera nécessaire de construire une prise en considération par les pôles universitaires « voisins » directement concernés, par les Pôles de Compétitivité franciliens et nationaux comme cadre d'activité relais des parcs d'activité des campus de recherche, une sélection des entreprises par un comité technique mixte recherche-université, grands groupes

industriels, etc., une gestion qui ne fasse pas payer aux bénéficiaires le coût intégral des services mutualisés afin de garder des prix finaux raisonnables.

d. Pôle 4 Formation

L'activité de formation susceptible d'être créée dans ce Centre se situe dans le champ de la formation professionnelle avec trois cibles :

1- les métiers de l'aéroportuaire (mais pas de l'aéronautique) par regroupement de certains centres de formations existants sur le pôle de Roissy-CDG,

2- de la formation professionnelle à destination des actifs du Grand Roissy en relation avec les centres de formations publics et privés de la Seine Saint Denis

3- des activités de formation privées à l'usage des entreprises localisées sur le pôle de Roissy à destination de leur clientèle, françaises, européenne et internationale.

Il conviendra de distinguer les types locaux ceux des cibles n°1 et n°2 dont la clientèle est composée largement de jeunes du bassin d'emploi du Grand Roissy, de la cible n°3 qui a vocation à toucher des clientèles de profils socioprofessionnels éventuellement élevés. En cas d'incompatibilité entre les deux catégories, il convient de privilégier la cible n°3 plus en univers d'empathie avec les autres fonctions du centre.

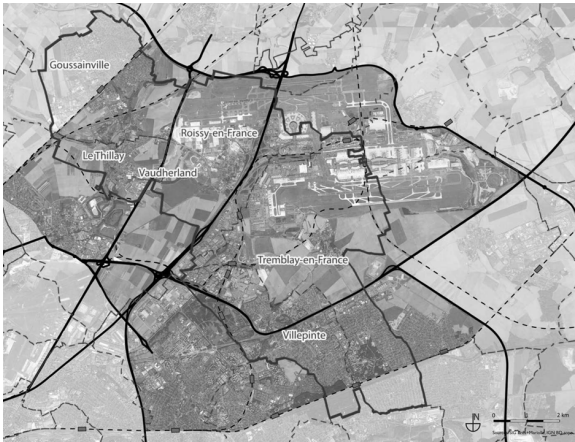
e. Pôle 5 Services aux entreprises

Il s'agit d'une offre de services aux entreprises utilisatrices du C2IEC (Centre International de l'Innovation et de l'Économie de la Connaissance mais aussi aux entreprises locales. Ces services seraient proposés par l'équipe dédiée ou par des équipes régionales ou nationales, l'équipe locale jouant un rôle d'interface. Cette équipe organiserait et animerait tous les événements qui auraient lieu dans le Centre : du « tracking » des directeurs d'achats de grands groupes à l'animation des plateaux de créativité, en passant par la gestion de l'hôtel d'entreprises ou encore la location des salles de formation.

Dans cette perspective, il faudrait regarder du côté des anciens CRITT (absorbés dans le Centre Francilien de l'Innovation ou le Cervia¹⁶ pour qualifier certains des services pouvant être proposés.

¹⁶ <http://www.saveursparisidf.com/site-professionnel/le-cervia-vous-accompagne/app-ai-aux-entreprises-franciliennes/>

Périmètre du Contrat de Développement Territorial Cœur Économique de Roissy Terres de France



Source : Système d'Information Géographique Ville de Tremblay en France

Ce Centre International de l'Innovation n'a pas vocation à être a priori un lieu unique, un projet immobilier. Il s'agit d'abord d'un espace organisé en réseau autour des fonctions indiquées supra. L'engagement de ce centre pourrait être l'ouverture dans des locaux existants, bien desservis par les Transports en Commun, d'un espace de « co-working » pour lequel il existe une forte demande sociale et institutionnelle.

Le projet urbain de ce Contrat de Développement Territorial est organisé autour de la programmation et de la réalisation d'un Transport en Commun en Site Propre (Navettes à Haut Niveau de Services) reliant le cœur aéroportuaire et différentes zones connexes situées sur ou hors du périmètre de CDG :

Ce projet sera centré non seulement sur l'organisation des mobilités mais aussi et peut être surtout sur l'attractivité qu'il convient de donner à ce territoire. Il s'agit de fabriquer une nouvelle urbanité atypique et spécifique permettant de passer des non-lieux (Augé, 1992) aux lieux et établissements humains.

L'urbanité ne saurait se passer de services, le territoire n'en est pas dépourvu, mais il est important d'en mutualiser l'usage, de permettre le fonctionnement en réseaux, non seulement pour les habitants proches ou plus éloignés, mais aussi pour les usagers plus permanents ou temporaires de ces espaces.

Cela permettra de construire une attractivité digne de ce centre de tourisme d'affaires pour qu'il puisse progressivement devenir une destination en soi.

Le projet de Contrat de Développement Territorial Cœur Économique de Roissy-Terres de France comporte à la demande de l'État (Préfecture de Région) un Volet Numérique qui inclut la desserte à Très Haut Débit du territoire, qui n'est à ce jour que partiellement desservi en Très Haut Débit, mais Paris Nord 2 peut maintenant bénéficier de la Fibre Optique installée grâce au concours d'un Etablissement Public Interdépartemental DEBITEX (Départements de la Seine Saint Denis et Val d'Oise). Il comporte aussi le projet de mutualisation des données concernant les mobilités et le tourisme.

Il reprend le projet de Centre International de l'Innovation avec les considérants suivants recoupant largement les analyses exposées supra.

L'objectif principal est de constituer un milieu innovateur, un « hub de la connaissance », une « plateforme de connectivité » à fonctions régionales et mondiales où les entreprises et les institutions pourront envoyer leurs professionnels dans des expériences « de visu » et d'échanges « face to face ».

1.2. Ce milieu innovateur peut se déployer sur trois axes principaux :

Une continuité de soutien logistique et financier à la R&D installée localement sur le Sud CDG (RTV). Cela peut prendre des formes diverses d'équipements et de lieux mutualisés, d'insertion dans des réseaux de soutien techniques mais aussi financiers, en particulier cela pourrait prendre la forme d'un Centre de l'Innovation, interface entre les entreprises et les institutions et milieux de la recherche.

Une composante socio-urbaine renforçant la diversité des activités devant se déployer sur le site de Sud CDG Cela participera à l'urbanité du site à aménager. On peut le voir comme un élément d'une animation urbaine sur site qui reste à organiser.

À terme, création d'un Campus par l'implantation de formations supérieures et de structures de recherche publiques ou parapubliques et privées.

Le site de CDG ne doit pas compter principalement sur ses fonctions techniques d'acheminement des trafics aériens de toutes natures mais

sur son attractivité propre pour des activités « haut de gamme », jusqu'ici exercées nulle part ailleurs. C'est d'ailleurs ce qu'anticipent des acteurs privés pour bénéficier commercialement de ces facilités.

En s'appuyant sur les fonctions développées par les entreprises, un pôle de soutien à l'innovation et à la recherche, mais aussi de formation aurait toute sa légitimité sur le territoire de Roissy Tremblay Villepinte, il contribuera à structurer le « hub de l'innovation ». C'est aussi une des fonctions de la recherche que de pouvoir procéder à une « capitalisation » des savoirs et des expériences.

Si nous voulons faire de ces territoires contrastés des lieux métropolitains à part entière, il est nécessaire d'en faire des lieux clefs de l'économie de la connaissance en s'appuyant prioritairement sur l'intermodalité et en en développant l'urbanité, les aménités paysagères et l'attractivité touristique.

C'est d'autant plus nécessaire qu'une des difficultés majeures est d'organiser la connexion avec les espaces socialement déprimés de la Plaine de France qui se sont structurés autour de l'accueil des populations issues de l'immigration. Cela par un double phénomène d'offre et de demande.

Tout d'abord, par la présence historique massive de grands ensembles de logements sociaux (Sarcelles, La Courneuve, Villiers le Bel, Sevran) ces logements ont été construits des années 1950 aux années 1970. D'abord occupés par les couches populaires et moyennes autochtones, celles-ci les ont abandonnés pour la péri urbanisation pavillonnaire quand les financements du logement ont changé à la fin des années 1970. Ces populations ont laissé la place à des populations immigrées parmi les plus récentes.

Est intervenue la reconstitution d'un phénomène ancien de sas entre point d'arrivée (aéroport) et le cœur métropolitain identique à la concentration de types de populations similaires à Marseille entre La Joliette et la Gare Saint Charles. Ces populations ont besoin d'accessibilité physique et sociale aux lieux de formation et d'emploi.

La Plaine de France constitue un corridor social entre l'aéroport CDG et le cœur de l'agglomération parisienne, qui en raison de la masse d'emplois qu'il concentre continue à offrir des emplois de services « interstitiels » dans le nettoyage, le gardiennage, l'hôtellerie et la restauration, le commerce, etc. L'ancienneté (relative) des peuplements a créé des districts et des filières ethniques qui permettent aux primo-arrivants de s'insérer dans les marchés du travail métropolitains. Districts et filières trouvent leurs répondants à Paris et en banlieue Nord. Il en est de même pour les parcours résidentiels qui conduisent du logement ancien insalubre au parc social.

Conclusion

Les aéroports, par la diversité des emplois offerts, sont une ressource sociale et économique pour ces populations qui ne parvient cependant que très partiellement à contrebalancer les effets de « l'économie grise » régnant dans ces territoires qu'on a pu qualifier de « Territoires perdus de la République » (Brenner, 2004).

Pour les collectivités concernées, l'ancrage territorial de l'innovation (Crevoisier & Jannerat, 2009) et de l'économie de la connaissance est un des moyens pour trouver une « sortie par le haut » de la crise sociale vécue par ces territoires depuis plusieurs décennies. Ceci d'autant que l'Île de France est marquée par une forte dissymétrie Nord-Est/Sud-Ouest, tant en ce qui concerne la qualité des activités économiques que celle de l'habitat, de la mixité sociale et des niveaux de services.

Cet ancrage territorial est d'autant plus nécessaire que si ces activités de l'économie de la connaissance et de l'innovation génèrent de la mobilité, elles sont-elles-mêmes très mobiles au gré des recompositions qui affectent leur champ économique d'activité.

Il n'y a pas seulement des enjeux cognitifs et économiques de l'innovation, il y a aussi des enjeux spatiaux et sociaux.

Le territoire de CDG n'est pas le seul à lier aéroport, innovation et développement territorial. À l'occasion du programme européen D-Air¹⁷ (Decarbonised Airports), nous avons pu prendre connaissance du projet « Brainport Avenue »¹⁸ conduit par la commune d'Eindhoven (Pays-Bas) près de son aéroport, liant dans un aménagement, parc d'entreprises, laboratoires de R&D, campus et aménagement paysager.

Décidément, quand il sera question d'innovation, il faudra intégrer les aéroports !

Bibliographie

- Augé, M., *Non lieux, Introduction à une anthropologie de la Surmodernité*, Seuil, Paris, 1992.
- Blanc, Ch., *Le Grand Paris du XXI^e Siècle*, Le Cherche Midi, Paris, 2010.
- Braudel, F., *L'identité de la France*, Flammarion-Arthaud, Paris, 1986.
- Brenner, E., *Les territoires perdus de la République*, Hachette, Paris, 2004.
- Crevoisier, O., Jannerat, H., « Les dynamiques territoriales de connaissance : relations multilocales et ancrage régional », *Revue d'économie industrielle*, n° 128, 2009.

¹⁷ <http://www.dairproject.eu/>

¹⁸ <http://www.brainportavenue.com/english-summary/>

- Crevoisier, O., « Dynamique territoriale de connaissance et milieux ancreurs en Europe », Working Paper 8, Maison d'Analyse des Processus Sociaux, Université de Neuchâtel, 2011.
- Gollain, V., *Guide du Marketing Territorial*, Territorial, 2010.
- Grangé, J., « Interfaces et métropoles », *Urbia*, n° 13, Université de Lausanne, 2012.
- Ingallina, P., *Le projet urbain*, Que sais je ?, PUF, Paris, 2010.
- Ingallina, P., Universités et enjeux territoriaux. Une comparaison internationale de l'économie de la connaissance, Presses Universitaires du Septentrion, 2012.
- Kasarda, J., Greg Lindsay, *Aerotropolis : The way we'll live Next*, Penguin Books, 2011.
- Loinger, G., *Etudes pour l'AFTRP et la Communauté d'Agglomération Terres de France*, 2010.
- Masard, N., Torre, A., « Proximité géographique et Innovation », in Pecqueur B., Zimmerman J., *Économie de Proximités*, Hermès, Paris, 2004.
- Rallet, A., Torre, A., *Proximités et localisation*, Hermès, Paris, 2004.
- Tabariés, M., Loinger, G., Grondeau, A., *La localisation des activités de haute technologie en Ile de France*, IAURIF, 2007.
- Zimmermann, J.-B., « Entreprises et Territoires : entre nomadisme et ancrage territorial », *Revue de l'IRES*, n° 47, 1, 2005, pp. 21-36.