

Croissance sans développement en Ile de France

Laurent Davezies

Institut d'Urbanisme de Paris-Université Paris XII

Reçu le 20 avril 2007

La première version du projet de SDRIF, rédigée en novembre 2006, met l'accent sur trois grands défis pour la région : lutter contre les inégalités internes, faire face aux changements climatiques et mieux positionner la région dans la mondialisation. Trois défis certes majeurs, et longuement développés, mais très peu d'éléments de diagnostic socio-économique de la région. Est réaffirmée la position triomphante, à biens des égards, de la région, comparée aux autres grandes métropoles mondiales, en invoquant par exemple le classement *Fortune* 2006 qui en fait le deuxième pôle mondial d'implantation des 500 plus grandes entreprises du monde ou le fait que l'indicateur de développement humain de l'ONU la classe également en seconde position pour la qualité de la vie, ou encore que la région soit, avec Londres, le premier pôle de recherche européen... Tout cela, et bien d'autres choses, est vrai et réjouissant. Mais on précise plus bas que « ..la position de l'Ile-de-France semble s'éroder : sa croissance moyenne de 2,4 %/an (1995-2002) a été beaucoup plus faible que celles des principales métropoles américaines, européennes (Londres, 8 % ; Istanbul, 3,9 % ; Madrid, 3,7 %) ; coréennes (Busan, 7,8 % ; Séoul, 6,8 %)... » (page 24), sans véritablement faire mine de soulever le capot et d'identifier d'où proviendraient la ou les pannes... Est ce que l'avenir souhaité de la région ne se joue pas aussi dans la façon dont on identifiera et traitera les mécanismes qui contribuent à en ralentir le développement ?

On peut essayer, en quelques lignes, et sans viser à l'exhaustivité, de décrire quelques-unes de ces tendances lourdes¹, et parfois ignorées, qui affectent aujourd'hui la région.

L'emploi en panne, le chômage en route

Quelle que soit la source, on observe une forte pénalisation de l'emploi francilien depuis 15 ans jusqu'à aujourd'hui : en termes d'*emploi total* (Insee) : la région perd entre 1990 et 1999 de l'emploi (-35 000) quand la Province en gagne (+746 000). Le décrochage francilien représente l'équivalent de 270 000 emplois (par rapport à ce qu'aurait été une croissance au même rythme que la province), pour l'essentiel dans Paris. Là où beaucoup d'experts lisent un étalement de l'emploi entre Paris et la banlieue, il faut voir un véritable trou d'air pour l'ensemble de la région. *L'emploi salarié privé*, entre 1993 et 2005 progresse de 12% contre 22% en Province. Contrairement à ce que l'on entend souvent, la période récente, d'après 2000, n'est pas marquée par un redressement de la position francilienne, au contraire, et encore moins parisienne (c'est même à une forte chute de l'emploi salarié privé que l'on assiste à Paris depuis 1999 et surtout 2002). *L'emploi public* ne se porte pas mieux et progresse deux fois moins vite en Ile de France qu'en province (respectivement +11% et +19% entre 1989 et 2002).

En dépit d'un ralentissement démographique entre 1990 et 1999, la croissance d'individus en âge de travailler (+171 000 personnes de 20 à 59 ans) se heurte à la réduction de 35 000 emplois dans le même temps dans la région. Cette tension se traduit par une augmentation du nombre d'actifs (+ 136 000), une réduction légère du nombre d'actifs occupés (-24 000) et une explosion du nombre de chômeurs (+160 000). Le *taux marginal de chômage* de la région a donc été de 120% (contre 36% en province). Résultat : le taux de chômage de l'Ile de France converge vers le taux national.

Une jeunesse illusoire de sa population

On entend souvent dire, et le SDRIF y revient, qu'un avantage majeur de la région tient à sa jeunesse liée à son fort solde naturel : 19% de la population française, avec 22% des naissances pour 15% des décès. Cette « jeunesse » tient largement au fait que la région a peu de « vieux », qui la fuient (14,6% des plus de 60 ans français), en emportant leurs revenus.... Si l'on mesure la part des moins de 20 ans dans la population de moins de 60, la position francilienne est moins flatteuse : 30,3% contre 31,5% en province ! Cette jeunesse initiale est également contrariée par le très fort solde migratoire négatif des jeunes : leur solde migratoire (- 184 000) est

¹ Cet article résume les conclusions d'un rapport préparé pour l'*Institut Caisse des Dépôts pour la Recherche et la Caisse des Dépôts*.

presque aussi mauvais que celui des plus de 60 ans (- 207 000). On propose un « *taux grossier de natalité régionalement utile* » (TGNRU), qui calcule un taux de natalité net des migrations des moins de 10 ans. Il est le même que celui de la province (12%). La « fuite » des jeunes (et de leurs jeunes parents) fait que la région a nettement moins de 10-20 ans dans sa population que la province ! Cette fuite des populations ne se fait pas par étalement vers les territoires limitrophes du Grand Bassin, 80% du solde négatif migratoire se faisant avec le reste du pays.

Une fragmentation de la population entre des ménages plus nombreux

Une autre évolution problématique tient aux désajustements liés aux différences de rythme de croissance entre nombre d'habitants (+290 000 entre 1990 et 1999), nombre de ménages (+280 000) et nombre de titulaires de revenu (+168 000). A la différence de la province dans laquelle l'augmentation du nombre de titulaires de revenus est supérieure à celle des ménages, en Ile de France, avant même de parler de ménages dotés de deux titulaires, le *taux marginal de couverture* des ménages par des titulaires de revenu n'est que de 60%. Mécaniquement, cela signifie plus de ménages sans revenu (du travail ou de pensions) et donc plus de pauvres. En 2004, 214 000 ménages franciliens vivent du RMI et leur nombre a augmenté beaucoup plus rapidement, depuis 2000, qu'en province.

Une substitution actives du public- actifs du privé

Entre 1990 et 1999, comme en Province mais plus encore en Ile de France, le nombre d'emplois masculins recule quand celui des femmes augmente en compensant –partiellement- les pertes masculines : -128 000 hommes pour + 78 000 femmes. Le plus gros des pertes nettes d'emplois masculins a été le fait des industries, du commerce, de l'artisanat et de l'agriculture. Le plus gros des créations d'emplois féminins a été le fait des services et parmi eux des services publics. L'emploi public a contribué, au minimum, à la moitié des créations nettes d'emploi du pays entre 1989 et 2002, et cela plus nettement en province qu'en Ile de France.

La montée en puissance de l'emploi féminin, particulièrement dans les services publics, a favorisé les femmes de la classe moyenne et la progression de la part de ses ménages bi-actifs. Une analyse par quintile de population de la première couronne, classée selon le niveau de revenu moyen de leur commune de résidence, rend compte, pour les cinq quintiles, du fait que plus les secteurs sociaux/spatiaux sont pauvres plus ils sont pénalisés en termes de pertes d'emploi masculin et moins ils sont bénéficiaires des gains d'emplois féminins. Ce mécanisme est à l'origine d'un creusement spectaculaire des disparités sociales entre les ménages et les communes de la région. .

La montée en puissance des ménages bi-actifs constitue un puissant facteur d'accélération de la ségrégation spatiale avec la fuite des bi-actifs vers des territoires résidentiels pour beaucoup de deuxième couronne). Les 500 communes d'Ile de France dans lesquelles la part des femmes dans la population active a le plus augmenté se trouvent en deuxième couronne !

De fortes discriminations dans l'accès à l'emploi

On ne dispose pas de statistiques ethniques permettant de mesurer les effets négatifs des phénomènes de discrimination dans l'accès à l'emploi en France ou en Ile de France. Cette question se pose pourtant d'autant plus que la part des emplois « exposés » au regard des consommateurs –avec la montée des services- a fortement augmenté alors que celui des emplois « protégés », derrière le mur des usines, a décru. La superposition des géographies de la pauvreté dans la région et de celle des populations issues de l'immigration, ainsi que la montée des phénomènes de pauvreté –plus rapide en Ile de France qu'en province depuis une dizaine d'années- suggèrent, dans ce registre, la présence dans la région d'importants gisements de graves problèmes pour les politiques publiques...

La désorganisation du marché de l'emploi francilien

Ces dernières années, déclin socio-économique et étalement urbain se sont produits simultanément. La question est de savoir s'ils sont indépendants ou liés entre eux...

L'étalement des logements et de leurs habitants a été plus fort que celui des emplois entre 1982 et 1990. Sur la

période censitaire suivante, c'est l'inverse. Entre 1990 et 1999, l'essentiel des créations nettes d'emploi de la région sont le fait des départements de la deuxième couronne.

On entend souvent dire que le fait que les emplois « rejoignent » les actifs qui se sont portés vers des résidences périphériques est une bonne nouvelle et permet de rapprocher emplois et logements. De plus, cette évolution introduirait plus « d'équité » de développement territorial entre le coeur de l'agglomération parisienne dotée d'un taux d'emploi insolent et les espaces périphériques « dortoirs ». Ces deux points de vue sont discutables. Sur « l'équité », d'abord. Si la nouvelle géographie de l'emploi est plus favorable aux espaces périphériques, c'est moins au bénéfice de leurs actifs que de leurs collectivités locales –avec notamment le reste d'effets fiscaux que l'impossible réforme de la TP autorise-. La « justice » dans le partage de l'emploi entre sous-territoires d'un même bassin d'emploi n'a aucun rapport, au mieux, avec la justice pour les populations de ces territoires. La péri-urbanisation des logements et la concentration des emplois au centre, également accessibles aux actifs de tous les quadrants via des transports radiaux économiques et amicaux avec l'environnement ne pose que des problèmes de consommation d'espace. C'est le « petit enfer ». L'étalement simultané des actifs et des emplois ne garantit pas que pour un actif donné, l'emploi qui l'intéresse se localise près de chez lui. Si cet emploi se localise dans d'autres quadrants, il n'y a plus accès ou seulement, pour les plus proches, en voiture. La solution « à l'américaine » consistant à déménager pour se rapprocher de l'emploi est exclue du fait des « artefacts » que constituent les freins à la mobilité résidentielle que l'on soit propriétaire ou locataire social ou privé. C'est le « grand enfer ». L'Ile de France semble passer du petit au grand...

Le coût économique de l'étalement

Les théories actuellement dominantes éclairant les rapports entre dispositifs territoriaux et croissance sont unanimes, derrière les auteurs de la « Nouvelle Géographie Economique » à considérer que la concentration des facteurs de production constitue un facteur de succès des métropoles des pays industriels. La productivité (valeur ajoutée par unité de production) dépend de la présence et de l'accessibilité d'un grand nombre de ressources diversifiées dont ont besoin les firmes. Plusieurs auteurs² ont analysé de façon intéressante le redéploiement actuel de l'activité sur le territoire régional, mais sans en tirer de conclusion particulière sur ses implications sur l'efficacité économique de la région. Les chercheurs de l'Institut d'Urbanisme de Paris (université Paris XII) ont essayé d'apporter des éléments de réponse à cette question.

On sait que plus les marchés, à commencer par celui du travail, sont grands, denses et accessibles, mieux ils fonctionnent. Le modèle Prud'homme & Chang-Lee³ a permis de mettre en lumière La *taille effective du marché de l'emploi* (TEME) qui est une mesure de l'emploi accessible en un temps donné aux actifs d'une ville. Cette TEME dépend de trois facteurs : la taille, la densité et la vitesse moyenne des déplacements. De cette TEME dépendent la productivité et le niveau du PIB de la ville. Les travaux ultérieurs menés par Wenglenski et Orfeuil⁴ ont permis de mesurer la dégradation de la TEME de l'Ile de France entre 1990 et 1999 : l'étalement des emplois s'est accompagné d'une réduction des vitesses routières de l'ordre de 8%. L'auteur de cet article a intégré ces dernières données au modèle Prud'homme-Chang Lee, en considérant que la TEME francilienne s'est réduite de 5% entre 1990 et 1999. Il résulte de ces calculs une perte annuelle de PIB de l'ordre de 4 milliards d'euros (en gros l'équivalent du budget du conseil régional...) liée à la montée des dysfonctionnements du marché de l'emploi combinant étalement, changements modaux et ralentissement des déplacements.

Le coût social de l'étalement

Wenglenski (2006) le mesure précisément : l'étalement des emplois et des actifs en Ile de France est surtout le fait des employés et ouvriers. Les cadres restent au coeur de l'agglomération. S'il y a nette dégradation des conditions d'accès aux emplois, c'est surtout au détriment des premiers. De façon générale, on assiste à une réduction des échanges domicile-travail entre la banlieue et Paris et à une forte augmentation des déplacements concentriques entre zones de banlieue, orthogonalement aux grands axes de transport. Le nombre des Parisiens

² Gilli Frédéric. « La région parisienne entre 1975 et 1999 : une mutation géographique et économique ». *Economie et Statistiques* n°387-2006 . Halbert, Ludovic, "Les métropoles, moteurs de la dématérialisation du système productif urbain français : une lecture sectorielle et fonctionnelle (1982-1999)", *Bulletin de l'Association des Géographes Français*, 3, 279-297

³ Prud'homme, R., Chang Lee, 1999, "Size, Sprawl, Speed and the Efficiency of Cities". *Urban Studies*. Vol. 36, No 11, pp. 1849-58

⁴ Wenglenski Sandrine, (2003), *Une mesure des disparités sociales d'accessibilité au marché de l'emploi en Ile-de-France*, thèse de doctorat , IUP-Université de Paris XII -Val-de-Marne

travaillant à Paris se réduit quand celui des Parisiens allant travailler en banlieue augmente. Mais ce n'est pas vrai pour tout le monde. Dans une analyse par quintile, on observe que les actifs des zones les plus riches de banlieue sont plus nombreux à aller travailler à Paris –en bénéficiant des infrastructures de transport abondantes– alors que ceux du quintile le plus pauvre se sont réduits. L'étalement de l'emploi et l'effondrement de l'économie parisienne se traduisent par une augmentation de l'aire géographique périphérique d'emploi des quintiles les plus défavorisés et par son maintien pour les plus favorisés. Ce sont donc les actifs les plus vulnérables qui voient le plus augmenter la distance à leur emploi, et cela dans des espaces mal desservis par les transports collectifs.

*Des déplacements domicile-travail moins nombreux...
mais plus souvent en automobile*

Le déplacement des emplois se traduit par un changement modal au profit de l'automobile. Alors que le nombre de déplacements domicile-travail (aller-retour) s'est réduit de 67 000 entre 1990 et 1999, du fait de la crise francilienne de l'emploi, le nombre de ceux effectués en voiture a augmenté (de l'ordre de 14 000). A Paris, on peut mesurer que le nombre de déplacements domicile-travail concernant un emploi parisien s'est réduit de 24 700 déplacements alors que le nombre de parisiens allant travailler en banlieue en voiture a augmenté de 23 500... dans un contexte de réduction de l'emploi francilien de l'ordre, au minimum, de 160 000 sur la période ! L'essentiel de l'augmentation des déplacements domicile-travail en voiture est le fait de la deuxième couronne, avec de l'ordre de + 87 000 déplacements supplémentaires

La fracture automobile

L'Ile de France, traditionnellement faible consommatrice de combustibles fossiles commence à rattraper son retard : pour une augmentation de 3% de sa population le nombre d'automobile en Ile de France progresse de 12% entre 1990 et 1999. D'équipement du ménage, l'automobile tend à devenir un équipement de la personne et particulièrement en banlieue (les Parisiens voient leur nombre de voitures se réduire légèrement) : 67% de la variation du nombre de véhicules de la région sont des deuxièmes voitures (la « voiture de madame »). A la montée et la périurbanisation des ménages bi-actifs correspond une montée des ménages bi-motorisés. Si les plus aisés des ménages franciliens restent vivre et travailler au coeur de l'agglomération en bénéficiant des infrastructures de transport public, les péri-urbains de la classe « moyenne-moyenne » sont plus dépendants de l'automobile. Les plus pauvres, quant à eux (le quintile le plus pauvre de la population communale de la première couronne), sont dans la catégorie qui a le moins progressé en termes de motorisation (alors qu'on a vu que leur aire d'emploi s'agrandissait et que leurs emplois parisiens se réduisaient) et subissent, par rapport aux autres quintiles, une aggravation de l'inégalité de taux de motorisation en leur défaveur.

« Paris et le désert français »

On observe en France, comme dans quelques autres pays mais peut-être plus fortement encore, une désaffection générale vis-à-vis de sa capitale. Moteur de la croissance nationale, première pompe à redistribuer le revenu vers les autres territoires, l'Ile de France reste pourtant, au yeux de la plupart des acteurs publics, toutes tendances confondues, une sorte de système parasitaire et pantagruélique vis-à-vis d'une province qui resterait pénalisée. « Paris et le désert français » semble rester le livre de chevet de beaucoup des dirigeants de ce pays, qui entendent, par des politiques d'aménagement du territoire, opérer un « rééquilibrage » en sa défaveur.

La « régionalisation de la recherche »

Une des politiques les plus réussies, et encore en cours, de rééquilibrage entre l'Ile de France et la province est celle de la « régionalisation de la recherche ». On souhaite à d'autres politiques publiques, comme celles concernant l'endettement de la France ou les quartiers dits de la politique de la ville, un même succès. Des années 1980 à aujourd'hui, comme l'on souligné plusieurs études de l'aurif, le poids de la recherche publique en Ile de France passe de l'ordre de 55% des moyens nationaux à moins de 40%. La recherche privée décline aussi, en termes relatifs vis-à-vis de la province, mais se maintient plus près des 50%. Alors que la recherche constituerait le premier facteur de compétitivité du pays et que l'on sait que l'effort, en part du PIB, y est encore faible, le fait que l'Ile de France soit légèrement au dessus de l'effort national moyen européen est considéré comme inéquitable vis à vis des régions de province. Déshabiller Pierre pour habiller Paul comme on le fait suggère que tous les territoires français sont susceptibles de contribuer également et avec la même efficacité aux efforts nationaux de recherche. Sa concentration serait un obstacle plus qu'un facteur d'efficacité de la

recherche. L'analyse des succès franciliens en matière de recherche (notamment mesurés par la fréquence des prix Nobel et des médailles Field) suggère pourtant que si la région doit être comparée, à cet égard, avec d'autres, ce n'est ni avec les autres régions françaises ou des pays industriels mais avec Boston et San-Francisco, les deux autres villes mondiales les plus spécialisées dans la matière grise.

L'arbitrage des migrants entre revenu nominal, parité locale de pouvoir d'achat et qualité de la vie

L'Ile de France subit un phénomène nouveau et qui contredit ce que l'on connaît des flux migratoires. Tous les modèles migratoires montrent que les actifs partent toujours de territoires moins développés pour se porter vers d'autres plus développés. Ce n'est plus le cas. Le déficit migratoire francilien se creuse, et en faveur de territoires moins développés que l'Ile de France, par une sorte d'effet d'écho par rapport à ce que l'on connaissait dans les décennies passées. De plus, comme le montre Sophie Gonnard⁵ les régions les plus attractives pour les migrations d'actifs sont celles dans lesquelles le revenu des nouveaux arrivants progresse le moins ! Il existe donc d'autres facteurs de migrations que sont le coût de la vie et la qualité environnementale, au sens large, (encore que cette qualité soit en partie incluse dans le niveau des prix). Dans un contexte dans lequel les différences interrégionales de salaires, à emploi donné, se sont réduites, et dans lequel les écarts inter-territoriaux de parité de pouvoir d'achat sont très importants (du moins peut-on le penser, en l'absence de données officielles), il est normal que les actifs non captifs d'emplois spécifiquement franciliens partent en masse s'installer en province. On a tenté, dans le cadre de ce rapport, d'estimer un indice de pouvoir d'achat départemental (sur la base des données de loyers de biens immobiliers comparables). On voit qu'alors que les franciliens ont un indice de revenu par habitant (RDB) de 124 (pour un indice de PIB par habitant de 154), leur pouvoir d'achat est de 107 (alors que l'indice de taux d'emploi de la population francilienne est de 112 !). Si l'on effectue le calcul net des effets de structure, pour un actif donné ayant le même emploi en Ile de France qu'ailleurs en France, son indice de pouvoir d'achat est de 95 (pour un indice de salaires de 110). Ces quelques indices PIB, RDB, pouvoir d'achat (154...124...112...95) sont, réunis, une sorte de haïkou décrivant en quatre chiffres une grande part des phénomènes affectant aujourd'hui la région.

La sous-consommation et ses effets sur l'emploi francilien

La géographie de la consommation des ménages détermine largement la géographie de la création nette d'emplois « domestiques » qui, étant souvent faiblement qualifiés, sont susceptibles de réinsérer les actifs les plus vulnérables. En bref, la géographie de la consommation détermine largement, en négatif, celle de la pauvreté. Dans le cas francilien, on observe une double pénalisation: c'est l'une des régions françaises dans lesquelles le volume de revenu distribué aux ménages à le moins progressé et c'est celle dans laquelle la consommation des ménages aurait le moins progressé.

La mesure de l'impact sur l'emploi de cette double pénalisation pose des problèmes méthodologiques mal résolus dans la littérature. Une méthode peut être proposée, fondée sur l'analyse détaillée, pour chacun des 220 secteurs d'emploi salarié privé, de la corrélation entre variation du volume de revenu des ménages et variation du volume de l'emploi dans les départements français. Les 6,2 millions d'emplois qui semblent voir leur évolution la plus corrélée depuis 13 ans à celle du revenu (au total, coefficient de corrélation de 0,85) constituent sinon la totalité des emplois « domestiques » du moins une part significative (ils représentent 40% des emplois salariés privés français en 2003).

L'estimation ainsi proposée permet de constater que ces emplois ne progressent que de 7% en Ile de France entre 1993 et 2003 contre 24% en province. Au total, on voit que l'emploi domestique francilien est doublement pénalisé : d'abord du fait de l'inflexion de la croissance de revenu qui produirait un manque à gagner de l'ordre de 120 000 emplois et ensuite du fait de la mauvaise transformation de son revenu en consommation (ou de sa faible *propension à consommer localement*) qui produirait un autre « manque à embaucher » de l'ordre de 105 000 emplois. Au total, ces deux déficits, pour avoir un ordre de grandeur, représentent 8% de l'emploi salarié privé francilien en 2004 ! Finalement, infortunes de la vertu, l'Ile de France, *contrairement à la province*, apparaît meilleure dans la création d'emplois productifs « exportateurs » de biens et de services vers l'extérieur de la région que dans celle d'emplois « domestiques ». Ce sont ces derniers qui pourtant permettent de maintenir une cohésion sociale que les premiers tendent à déstabiliser... et il est donc normal que la situation sociale de

⁵ Sophie Gonnard (2006) *L'inversion des flux migratoires interrégionaux : de nouveaux rapports entre migrations internes et développement territorial ?* Thèse de doctorat. CRETEIL-Institut d'Urbanisme de Paris – Université Paris-Val de Marne. Polyg. 375 pages.

l'Ile de France (chômage, pauvreté, ségrégations,...) se soit plus rapidement dégradée ces dernières années qu'ailleurs en France (sachant que de nombreux territoires « de consommation » en province enregistraient une évolution sociale inverse !)

Le décalage PIB – revenu des ménages- consommation

Pour mieux comprendre le fonctionnement de ce modèle francilien, on peut tenter d'éclairer, avec les rares données disponibles, les mécanismes successifs de dégradation des fondamentaux, du PIB au revenu puis du revenu à la consommation. Le décalage entre le PIB et le revenu francilien tient (i) aux transferts publics liés au budget de l'Etat⁶ –de l'ordre de 5% de son PIB-, par le jeu des géographies contrastées des prélèvements et des dépenses publiques. L'Ile de France se trouve là dans une situation proche de celle d'autres grandes métropoles occidentales, comme Londres. (ii) Un mécanisme de même type et de même intensité joue avec le jeu des cotisations-prestations sociales. Avec 22% des actifs français, la région ne retient que 15% des retraités.... (iii) un troisième mécanisme porte sur l'exportation des revenus du travail dans les activités franciliennes, du fait des 260 000 actifs de province travaillant en Ile de France et qui ramènent à leur région de domicile de l'ordre de 5% des revenus du travail de l'Ile de France.(iv) On ignore le montant des revenus du capital d'activités franciliennes qui sont exportés en province et à l'étranger.

La deuxième pénalisation de la région, après ce passage du PIB au revenu, tient à l'apparente sous-propension à consommer localement et à l'insuffisante transformation de son revenu en consommation locale. La publication récente de statistiques de « présence »⁷ dans les départements français permet de lever une partie du voile sur ce phénomène : les franciliens sont, en hommes-année, beaucoup plus nombreux dans l'année (2003) à se déplacer ailleurs que les touristes français et étrangers à venir en Ile de France. Le déficit est de l'ordre de 4% (500 000 habitants) de la population recensée francilienne. Cela signifie que le déficit de consommation lié à cette performance déplorable en termes de « tourisme net » correspond à quelque chose comme un million d'habitants (du fait du pouvoir d'achat des mobiles double de la moyenne), soit la consommation d'aires urbaines comme Nantes ou Strasbourg ! On peut penser, une nouvelle fois, que la panne sociale de l'Ile de France trouve une grande part de son origine dans cette panne de « solidarité marchande » qu'est la consommation.

Solidarité, proximité, mixité, connexité,...

Tout cela amène à rediscuter et actualiser les analyses d'auteurs comme Damette (« la ségrégation dissociée »), Sassen (« les métropoles tournant le dos au reste du pays ») ou Donzelot (« la ville à trois vitesses »). On peut avancer que la ségrégation hier associée dans l'entreprise n'est pas dissociée –entre les ménages et les activités domestiques- tant que les « gagnants » de la mondialisation consomment localement ; que la métropole francilienne met aujourd'hui en oeuvre des mécanismes de solidarité de développement pour l'essentiel sur un mode –puissant, voire suicidaire?- *interrégional* et moins que jamais *intrarégional*. La « ville à trois vitesses » de Donzelot pourrait être complétée par une quatrième : la « ville à la campagne » (les franciliens sont les champions du monde de la maison de campagne !). Finalement, là où le déficit de « mixité » est souvent présenté comme le facteur majeur de perte de solidarité dans la région, on peut penser qu'il ne fait que marquer un essai que transforme le déficit de « connexité », d'échange marchand entre « riches » et « pauvres », dans le secteur domestique.

On le voit, tous ces problèmes n'appellent pas de solutions simples dans le registre des politiques publiques régionales. Parfois, certains de ces problèmes échappent même largement à des stratégies politiques connues. Pour autant, ne disposant pas de réponses toutes faites, faut-il les ignorer ?

⁶ Davezies L (1999) " Un essai de mesure de la contribution des budgets des pays membres à la cohésion européenne " *Economie et Prévision*, n°138-139, II/III, 1999.

⁷ Terrier CH (Sous la dir.), 2006, *Mobilité Touristique et population présente. Les bases de l'économie présentielle des départements*. Ministère du Tourisme. Paris 128 pages

