

## À la recherche du polycentrisme francilien

Jacqueline Lorthiois et Harm Smit

*Et si la révision du Schéma directeur d'aménagement de la région Île-de-France (SDRIF-E) faisait fausse route ? Jacqueline Lorthiois et Harm Smit appellent à un véritable polycentrisme, fondé sur la superposition des bassins d'emploi et des bassins de vie afin de réduire les temps de transport et les inégalités entre territoires franciliens.*

L'objectif du schéma directeur de la Région Île-de-France (SDRIF) est de définir « la planification stratégique afin d'encadrer la croissance urbaine, l'utilisation de l'espace et favoriser le rayonnement international de la région<sup>1</sup> ». Le SDRIF actuel, adopté en 2013, devait poursuivre cet objectif jusqu'en 2030, mais de nouveaux événements comme la pandémie de la Covid-19, les signes de plus en plus visibles de l'accélération du dérèglement climatique et la baisse de la fécondité ont changé la donne. Par ailleurs, les inégalités territoriales et sociales n'ont cessé de croître. Le schéma de 2013, de l'avis de la Région<sup>2</sup>, « ne permettait plus de répondre aux enjeux actuels de l'Île-de-France, tels que le changement climatique, l'érosion de la biodiversité, la désindustrialisation ou encore les fractures sociales et territoriales ». Soucieuse de partir sur de nouvelles bases, la Région a donc adjoint au nouveau schéma, dont l'horizon est fixé à 2040, un E, comme « environnemental<sup>3</sup> », présenté comme « un pilier fondamental de développement francilien ».

Malgré ces annonces, ce SDRIF-E ne change pas fondamentalement d'orientation. Comme auparavant, le polycentrisme y est présenté comme solution pour « résorber le déséquilibre emploi/logement ». Emboitant le pas à la Région, la note d'enjeux de l'État précise sa position : « La vigueur du polycentrisme régional dépend largement de l'attractivité des grandes centralités secondaires de l'agglomération et des villes des territoires ruraux » (Préfecture de la région Île-de-France 2022). Pourtant, cet objectif est selon nous en décalage complet avec l'aggravation sans précédent de la concentration socio-économique, au cœur de l'hypercentre francilien (Lorthiois et Smit 2019)<sup>4</sup>. Nous présentons ici nos réflexions à ce sujet en tant qu'experts de terrain, impliqués depuis des décennies dans les champs de l'urbanisme, des transports, de l'aménagement du territoire, de l'emploi et du travail.

### Le polycentrisme vu par l'État

Cherchant manifestement une utilité au Grand Paris Express (GPE), le projet de nouvelles lignes de métro en périphérie, l'État entend en faire un élément structurant du polycentrisme francilien. Sa note d'enjeux présente trois modèles possibles exposés dans la figure 1.

<sup>1</sup> Région Île-de-France, 2022, « Les principes fondateurs du nouveau SDRIF-Environnemental », <https://www.iledefrance.fr/les-principes-fondateurs-du-nouveau-sdrif-environnemental>.

<sup>2</sup> Voir en ligne : <https://www.iledefrance.fr/toutes-les-actualites/toutes-les-reponses-vos-questions-sur-le-sdrif-e>.

<sup>3</sup> Région Île-de-France, 2023, « SDRIF-E : objectif 2040 », <https://www.iledefrance.fr/objectif2040>.

<sup>4</sup> En 2013, 19 sur 1 274 communes regroupaient la moitié des emplois de la région, mises en cartes dans cet article. De 2013 à 2019, ces 19 communes ont accaparé 69 % de la croissance de l'emploi francilien.



initialement par des équipes de l'IAURIF<sup>5</sup> autour de Jean-Jacques Ronsac, déterminant des « zones de solidarité ». Un concept fortement enrichi ensuite (Husson et Lorthiois, 1987) avec l'identification de « bassins socio-économiques » mettant en relation le volet emploi (l'économique) et le volet main-d'œuvre (le social). Le cœur d'agglomération peut ainsi être découpé en différentes portions qui se prolongent en proche couronne puis en périphérie, le long des radiales de transports qui les desservent. Ces différents quadrants déterminent autant de bassins de main-d'œuvre où les spécialisations économiques ont induit les qualifications et les métiers des populations actives résidentes.

Le modèle 3, « la région-métropole en réseau », élargit l'Île-de-France aux régions adjacentes, mais en dilue l'identité. Ce scénario dit de « route des cathédrales » (Caen, Rouen, Amiens, Reims, Orléans, Tours, Le Mans) date du début des années 1990 et a été abandonné par la Région en 1994 au profit du scénario dit de « route du blé », plus proche (Chartres, Dreux, Évreux, Beauvais, Creil, Compiègne)<sup>6</sup>. On pourrait y intégrer des territoires qui y sont déjà rattachés dans la pratique – telle une bonne partie des départements de l'Oise ou de l'Aisne –, mais la décentralisation risque d'être fictive et de renforcer la dépendance du Bassin parisien à la région.

Ainsi, la proposition de l'État d'évoluer du modèle 1 vers le modèle 2, en s'appuyant essentiellement sur le GPE, tout en préparant la mise en place du modèle 3, ne nous paraît pas durable. Au contraire, ce serait l'amorce d'un étalement en tache d'huile toujours plus vaste, aboutissant à l'extension du modèle 1 macrocéphale, d'abord à l'échelle de toute l'Île-de-France, voire à terme à celle du Bassin parisien. Une telle perspective de région XXL est totalement incompatible avec les contraintes qui découlent du dérèglement climatique. Elle prolongerait l'artificialisation des terres agricoles et multiplierait les distances parcourues par les Franciliens, aggravant encore les inégalités.

## Le polycentrisme vu par la Région

À l'inverse de ces visions, la présidente de la Région a présenté le projet d'une région polycentrique<sup>7</sup>, avec des termes accrocheurs comme « en finir avec le métro-boulot-dodo » pour créer « une région des 20 minutes » qui permettrait « un “esprit village” avec des villes humaines, multiservices, à la place des banlieues dortoirs ». Cette vision bucolique est séduisante mais à mille lieues de la réalité d'un Grand Paris battant tous les records d'inégalités territoriales, fractures reconnues par le nouveau schéma régional proposé.

Surtout, elle est en totale contradiction avec un autre objectif régional, celui d'une « Île-de-France connectée », constituée de « pôles attractifs, autonomes et reliés entre eux » grâce à « des transports collectifs toujours plus performants ». Cette vision plaide pour le renforcement de l'actuelle région monocentrique, où tout lieu d'emploi doit être facilement joignable depuis tout domicile, ce qui ne favorise nullement la déconcentration des emplois et conduirait à un « Grand Paris réinventant le département de la Seine<sup>8</sup> ». Ces pôles ne pouvant être autonomes, leurs habitants seraient invités à travailler ailleurs dans la région tandis que les emplois locaux seraient facilement accessibles depuis

<sup>5</sup> Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Île-de-France, devenu Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Île-de-France (IAU IdF), aujourd'hui nommé Institut Paris Région (IPR).

<sup>6</sup> Survol historique dans ce billet : A. Lipietz, « Face à la mégapolisation : la bataille d'Île-de-France », 1993 : <http://lipietz.net/Face-a-la-megapolisation-la-bataille-d-Ile-de-France-573>.

<sup>7</sup> Page 6 du support de présentation du SDRIF-E par Valérie Pécresse et Jean-Philippe Dugoin-Clément (présidente et vice-président de la Région), le 3 avril 2023 : Région Île-de-France, avril 2023, « Île-de-France 2040 : un nouvel équilibre » : [https://www.iledefrance.fr/sites/default/files/medias/2023/04/pptsdrife\\_0.pdf](https://www.iledefrance.fr/sites/default/files/medias/2023/04/pptsdrife_0.pdf), document avant-coureur du projet de SDRIF-E arrêté par la Région le 4 juillet 2023 et soumis à enquête publique du 1<sup>er</sup> février au 16 mars 2024, composé de six fascicules, dont le « Plan d'aménagement régional », [https://www.iledefrance.fr/espace-media/sdrif/Sdrife2023\\_arrete\\_PAR.pdf](https://www.iledefrance.fr/espace-media/sdrif/Sdrife2023_arrete_PAR.pdf).

<sup>8</sup> Expression empruntée à J.-M. Offner, « La pensée urbaine en panne », *Les Échos*, 2019 : <https://www.lesechos.fr/2014/08/la-pensee-urbaine-en-panne-1103319>.

l'extérieur. On créerait alors des « pôles dissociés » (ceux qui y habitent n'y travaillent pas, ceux qui y travaillent n'y habitent pas). La « région des 20 minutes », appelée de ses vœux par la Région, est illusoire<sup>9</sup>.

Cela vaut également pour les quartiers autour des gares du GPE (dénommés « pôles gares »), que la Région a inscrits comme des « centralités » prioritaires. Une gare est rarement un lieu de destination. Il est fallacieux d'imaginer que des habitants viennent y vivre à proximité de leur lieu de travail. S'ils devaient s'installer là, ce serait précisément pour utiliser le réseau de transport et aller travailler ailleurs. De même, pour ceux qui viendraient y travailler, la bonne accessibilité de leur lieu d'activité leur permettrait un large choix de lieux de résidence. Si néanmoins il devait y avoir des Franciliens qui habitent et travaillent à proximité d'une gare, cette dernière n'aurait aucune utilité pour eux, sauf occasionnellement pour partir en voyage. Ainsi, un quartier de gare du GPE est voué à devenir un « quartier dissocié », sans aucun enracinement local. C'est d'ailleurs la tendance observée par l'urbaniste Daniel Béhar : « rien ne s'est passé comme prévu dans les quartiers de gare du Grand Paris Express », « les ménages, comme les promoteurs, sont allés ailleurs, dans le diffus » (Béhar 2022).

De fait, le GPE ne pourra qu'alimenter une spirale infernale, où de nouvelles infrastructures de transport lourd induisent des relocalisations des acteurs urbains, qui à leur tour génèrent de nouveaux besoins de mobilités. Cela ne peut que concourir au gigantesque mouvement brownien des déplacements quotidiens en Île-de-France. Conjugué à l'explosion des coûts du foncier et de l'immobilier au cœur de la région, ce cercle vicieux engendre étalement urbain et ségrégation sociale. Alors que les classes moyennes viennent gentrifier la petite couronne, qui se densifie, les classes populaires les plus modestes sont rejetées plus loin en périphérie (Clerval et Wojcik 2024).

L'idée de la densification autour des gares du GPE ne résiste pas au principe de réalité. Comme l'a souligné l'urbaniste Marc Wiel (2006a et 2006b), « trop de vitesse fait perdre du temps à tout le monde », car vitesse de déplacement et densité d'habitat sont antinomiques : si on a l'une, on ne peut avoir l'autre. Cette règle fondamentale est absente de la doctrine de la Région, comme de celle de la Société du Grand Paris (SGP, rebaptisée fin 2023 Société des Grands Projets), qui restent calées sur le concept dépassé des « transports structurants », terme employé à maintes reprises dans le projet du SDRIF-E. Dès 1993 pourtant, l'urbaniste Jean-Marc Offner (1993) avait montré qu'il s'agissait d'un « mythe politique » et d'une « mystification scientifique ». En 2014, il soupirait encore : « La messe devrait être dite ! Et pourtant... Le mythe a la vie dure, parce qu'il continue à fonctionner à la fois comme facteur explicatif (trop) simple des mutations urbaines et comme argument de vente (fallacieux) des grands projets » (Offner 2014). En 2024, nombre d'élus et d'institutions en sont encore là.

## **Polycentrisme contre bassins de vie**

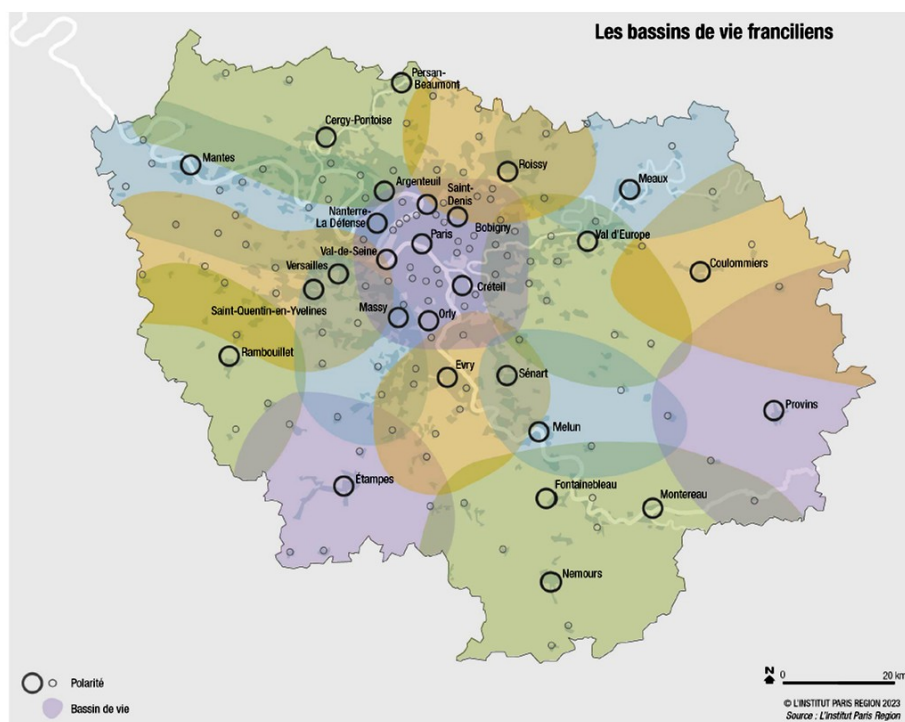
Le polycentrisme du projet de SDRIF-E repose sur un réseau local de « 112 polarités » (désignées sur la carte de la figure 2 par de petits cercles), coiffées par un réseau de niveau supérieur de « vingt-sept centralités structurantes à l'échelle régionale » (représentées par de grands cercles). Les centralités désignent des « lieux d'intensité urbaine » (APUR 2021), offrant une densité et une diversité de fonctions tandis que les polarités sont assurées par des sites de moindre attractivité. Autour des centralités retenues, la Région a dessiné des ellipses figurant des espaces qu'elle intitule « bassins de vie ». Une opacité totale règne sur les critères de choix de ces polarités et centralités

---

<sup>9</sup> Notons à ce propos que Paris est une « ville du quart d'heure » uniquement pour les Parisiens des beaux quartiers. Pour les banlieusards qui créent la majeure partie des richesses de la capitale, c'est désormais plutôt la « ville des 55 minutes », car selon l'Enquête globale transports (EGT) de 2020, cette durée moyenne des déplacements entre Paris et la petite couronne est de 46 minutes, celle des trajets entre Paris et la grande couronne de 72 minutes ; en pondérant ces valeurs par les proportions de ces deux catégories (64,3 % et 35,7 % respectivement), on obtient la moyenne de 55 minutes.

totallement disparates, où Paris (2,15 millions d’habitants) figure au même rang que Coulommiers (15 000)<sup>10</sup>.

**Fig. 2. Éléments de structuration polycentrique proposés par la Région**



Source : Projet de SDRIF-E de juin 2023, fascicule « Projet d’aménagement régional », p. 15.

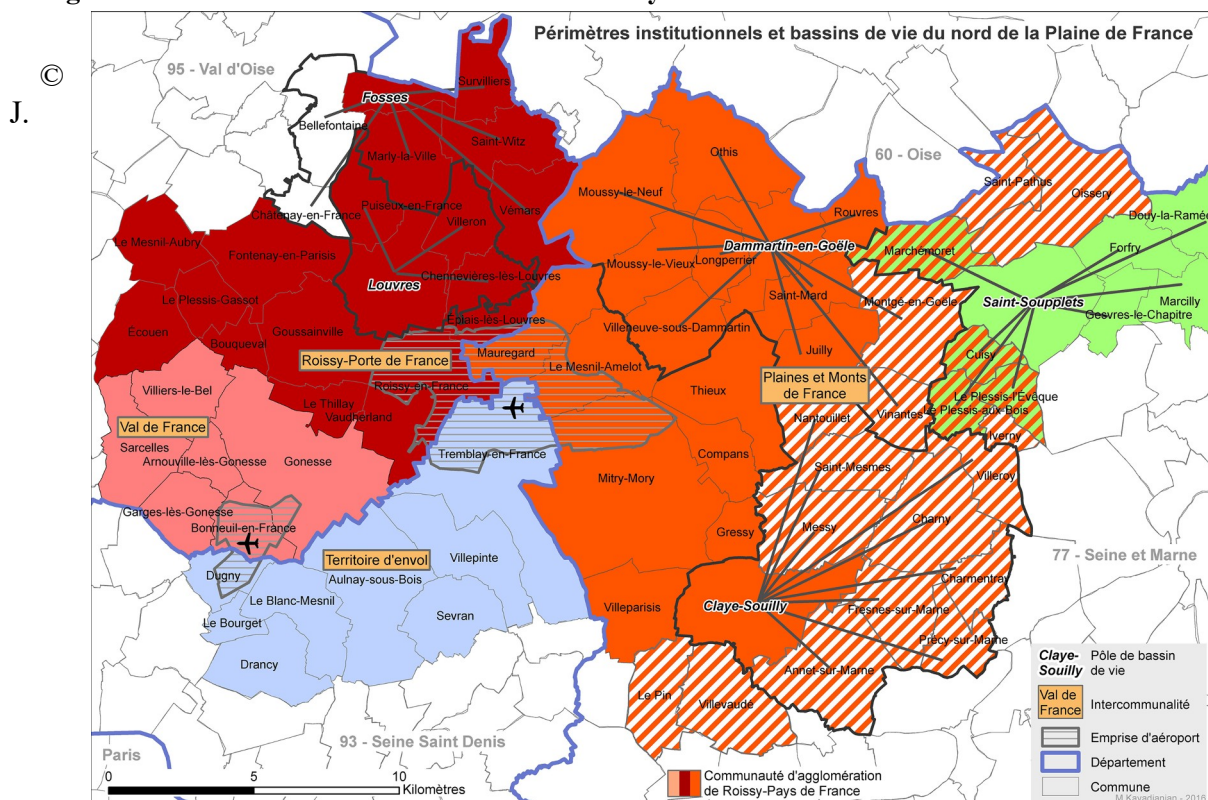
Le SDRIF-E introduit sa propre définition des bassins de vie : ils « constituent des espaces cohérents qui doivent permettre aux Franciliens d’accéder aisément à l’emploi, à une offre complète d’équipements, de commerces et de services, et à des espaces de nature. Les bassins de vie sont structurés par des polarités urbaines ». Constatons pourtant que la Région renonce à l’emploi sur place au bénéfice d’une offre de transport permettant l’accès à l’emploi hors du bassin de vie, contredisant l’espace « cohérent », affirmé en début de phrase. Dans le même temps, le projet d’aménagement régional revendique « pour chaque Francilien la possibilité de se loger, de travailler, de se cultiver, d’éduquer ses enfants, de se divertir, de s’aérer, de se promener et de trouver l’ensemble des biens et services dont il a besoin sur son lieu de vie ». Mais cet éventail dithyrambique des possibles est à mille lieues de l’état actuel (à l’exception de Paris et quelques grands pôles urbains). Il n’existe que sur le papier et n’a aucune chance de se concrétiser. En effet, les quinze périmètres de « bassin de vie » identifiés par la Région sont bien davantage des « territoires prescrits » de type institutionnel que des « territoires vécus » correspondant aux pratiques quotidiennes des habitants.

À titre d’exemple, le territoire nommé « Grand Roissy » par la Région, regroupant deux intercommunalités<sup>11</sup>, fournit un exemple frappant du décalage entre l’approche institutionnelle et la réalité du terrain. Sur la carte de ce territoire (figure 4), on peut constater la présence des entités suivantes : un pôle d’activités aéronautiques interdit à l’habitat : Roissy ; trois bassins de vie en zone rurale : Fosses, Louvres et Dammartin-en-Goële ; deux bassins de main-d’œuvre générés par deux importants pôles urbains : Sarcelles et Aulnay-sous-Bois, et une ville dissociée : Gonesse.

<sup>10</sup> Nous nous interrogeons par ailleurs sur l’absence des rares villes de « second rang » après Paris (de l’ordre de 100 000 habitants), comme Montreuil (111 000 habitants), ou de pôles urbains comme Vitry-sur-Seine (96 000), Aulnay-sous-Bois (87 000), Rueil-Malmaison (78 000).

<sup>11</sup> La Communauté d’agglomération Roissy-Pays de France (CARPF, 350 000 habitants) et le territoire Paris Terre d’envol (367 000).

**Fig. 3. Les bassins territoriaux du « Grand Roissy »**



Lorthiois et M. Kayadjanian, 2019. Source des données : Insee RP 2016.

Il est en effet tout à fait paradoxal de rattacher un ensemble interdépartemental de 717 000 habitants à un village de 2 900 habitants (Roissy) tandis que les deux principales villes, Aulnay-sous-Bois (87 000 habitants) et Sarcelles (60 000 habitants), sont absentes de la carte régionale. Malgré la taille de ces deux centres urbains, leur fort déficit en activités économiques ne permet pas de les considérer comme des pôles d'emploi déterminant des bassins d'emploi.

### Pour un véritable polycentrisme francilien

Rappelons que l'Île-de-France a la particularité, unique en France, d'être à la fois une mégapole de 12 millions d'habitants, où se creusent sans cesse les inégalités territoriales et sociales, et une métropole dont le bilan est mitigé. Si cette dernière bénéficie d'une attractivité et d'une productivité qui tirent profit d'une main-d'œuvre qualifiée et d'investisseurs (Halbert 2010), ces avantages peuvent être contrecarrés par les inconvénients d'une agglomération aussi dense, notamment avec l'accélération du dérèglement climatique : pollution de l'air, minéralisation et îlots de chaleur urbains, bruit, saturation des réseaux de transport, etc. Le contraste est fort entre le désamour qui frappe la capitale (Razemon 2023)<sup>12</sup> et la concentration toujours plus grande des activités et des emplois, au point que des voix s'élèvent en faveur de la « démétropolisation » afin de freiner l'explosion des inégalités et des dégradations écologiques (Faburel 2023).

Pour établir un polycentrisme digne de ce nom, au moins deux conditions doivent être remplies : les centralités doivent se trouver au sein de « territoires vécus » et elles doivent jouir d'une large autonomie. Celle-ci nécessite de déconcentrer et rééquilibrer les emplois et d'y réaliser une bonne adéquation entre emploi et main-d'œuvre, favorisant l'ancrage local de la population au sein d'une « communauté de destin » (De Varine 1991) partageant des valeurs, des responsabilités et des relations avec l'environnement. Les (anciennes) villes nouvelles étaient censées jouir d'un haut

<sup>12</sup> Une étude de l'Insee confirme qu'en 2021, 69 000 ménages provinciaux sont venus s'installer en Île-de-France pendant que 136 000 ménages franciliens sont partis en province, soit une entrée pour deux sorties, ratio qui s'est dégradé depuis 2013 (trois arrivées pour quatre départs) (Boussad et Dubujet 2024).

degré d'autonomie et d'un strict équilibre entre population active et emplois. Cet objectif a été relativement tenu jusque dans les années 2000, à condition de ne pas être trop regardant sur les emplois déplacés qui se traduisent par un jeu à somme nulle au niveau régional, voire à somme négative dans le cadre d'un regroupement d'activités. Sans compter que pour harmoniser emploi et main-d'œuvre, il ne suffit pas d'atteindre le taux d'un actif pour un emploi : encore faut-il que les filières d'activités et les emplois présents dans les entreprises locales correspondent aux filières de métiers et aux qualifications des actifs résidents.

Chaque territoire francilien devrait d'abord fonctionner en interne, puis en réseau avec les autres, en évitant les liaisons de transports rapides affaiblissant leur indépendance. Rappelons que les autoroutes urbaines et les lignes de RER ont été de puissants catalyseurs d'étalement urbain et ont bridé l'autonomie des villes nouvelles. De même, il y a lieu de ne pas entraver la mobilité interentreprises inévitable, sans pour autant relier les pôles d'emploi par des transports lourds créant un appel d'air pour les flux domicile-travail. Au contraire, il importe de se départir de l'obsession des congestions et de ne pas hésiter à ralentir la circulation par une régulation de la vitesse des déplacements, différenciant les flux selon leur impact sur les localisations des ménages et des entreprises. Suivant la nature des déplacements, on peut jouer sur leur vitesse ou sur le tarif des péages (de stationnement ou de circulation) ou encore sur la tarification des titres de transport. Sur les autoroutes urbaines, on n'échapperait pas à la mise en place de péages, avec des tarifs variables en fonction du niveau d'encombrement des routes et des types de véhicules. Du reste, les congestions finissent parfois par se résorber : c'est l'« évaporation de trafic » (Crozet et Mercier 2016)<sup>13</sup>.

Dans cette perspective, nous proposons les orientations suivantes :

- abandonner la vision chimérique des nouvelles centralités au niveau de quartiers de gare, inventées par la SGP et reprises par l'État et la Région dans leurs préconisations respectives pour justifier des investissements colossaux ;

- s'orienter vers une restructuration polycentrique de la région sur la base de territoires vécus à forte autonomie, selon le modèle de la « zone cohérente » (Lorthios et Smit 2021), à l'instar de celle de Versailles/Saint-Quentin-en-Yvelines, où les habitants travaillent majoritairement dans leur territoire de résidence (selon les communes, les actifs du territoire y occupent 45 à 60 % des emplois locaux) ;

- aligner ces territoires vécus sur des bassins socio-économiques franciliens, dont il existait naguère une cinquantaine (et non une quinzaine), mais dont certains ont été détruits ou désarticulés par la désindustrialisation et/ou la tertiarisation. Il faudrait les reconstituer et/ou en créer de nouveaux dans le cadre de la réindustrialisation et/ou de la restauration de pôles urbains ;

- mettre en place des mesures fiscales incitant les entreprises à se (re)localiser dans des bassins où elles proposent des filières de métiers en accord avec les compétences et qualifications de la main-d'œuvre.

Pour fonder une telle approche, on ne peut se contenter de dessiner des polarités sur une carte. Ou de tomber dans le « marketing territorial » aggravant la compétition entre territoires. Il est indispensable de mener une étude territoriale socio-économique approfondie, avec la participation étroite de la population locale.

---

<sup>13</sup> Le phénomène d'évaporation de trafic est le contraire de celui d'induction de trafic.

## Bibliographie

- APUR 2021. *Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris*.
- Béhar, D. 2022. « Rien ne s'est passé comme prévu dans les quartiers de gare du Grand Paris Express », *Le Journal du Grand Paris et de l'Île-de-France*. URL : <https://www.lejournaldugrandparis.fr/daniel-behar-rien-ne-sest-passe-comme-prevu-dans-les-quartiers-de-gare-du-grand-paris-express/>.
- Boussad, N. et Dubujet, F. 2024. « En 2022, toujours moins d'emménagements en Île-de-France », Insee. URL : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/7927055>.
- Clerval, A. et Wojcik, L. 2024. *Les Naufragés du Grand Paris Express*, Paris : La Découverte.
- Crozet, Y. et Mercier, A. 2016. *Induction et évaporation de trafic : revue de la littérature et études de cas*, étude réalisée pour le service voirie de la Métropole de Lyon, Laboratoire Aménagement Économie Transports – LAET (UMR 5593), <https://shs.hal.science/halshs-01480663/document>.
- De Varine, H. 1991. *L'Initiative communautaire. Recherche et expérimentation*, Lyon : PUL.
- Faburel, G. 2023. *Indécence urbaine. Pour un nouveau pacte avec le vivant*, Paris : Flammarion.
- Halbert, L. 2010. *L'Avantage métropolitain*, Paris : PUF.
- Husson, J.-L. et Lorthiois, J. 1987. « L'Agence nationale pour l'emploi face aux transformations socio-économiques de la région Île-de-France », ECODEV-Conseil, 5 vol, 641 p.
- Lorthiois, J. et Smit, H. 2021. « Zone cohérente », *Forum Vies Mobiles*, Dictionnaire, <https://fr.forumviesmobiles.org/reperes/zone-coherente-13686>.
- Lorthiois J. et Smit H. 2019. « Les écueils du Grand Paris Express », *Métropolitiques*, <https://metropolitiques.eu/Les-ecueils-du-Grand-Paris-Express.html>.
- Offner, J.-M. 1993. « Les “effets structurants” du transport : mythe politique, mystification scientifique », *L'Espace géographique*, vol. 22, n° 3, p. 233-242. URL : [https://www.persee.fr/doc/spgeo\\_0046-2497\\_1993\\_num\\_22\\_3\\_3209](https://www.persee.fr/doc/spgeo_0046-2497_1993_num_22_3_3209).
- Offner, J.-M. 2014. « Les “effets structurants” du transport : vingt ans après », *L'Espace géographique*, vol. 43, n° 1, p. 51-67, <https://www.cairn.info/revue-espace-geographique-2014-1-page-51.htm>.
- Préfecture de la région Île-de-France, 2022. « Note d'enjeux de l'État », [https://www.drieat.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/note\\_d\\_enjeux\\_de\\_l\\_etat\\_relative\\_au\\_sdrif\\_juin\\_2022\\_.pdf](https://www.drieat.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/note_d_enjeux_de_l_etat_relative_au_sdrif_juin_2022_.pdf). Document préparé pour le compte de l'État par la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports (DRIEAT) Île-de-France.
- Razemon, O. 2021. « *Les Parisiens* », *une obsession française*. Anatomie d'un déséquilibre, Paris : Rue de l'échiquier.
- Ribardièrre, A. 2019. « Les territoires populaires du Grand Paris. Entre paupérisation, gentrification et moyennisation », *Métropolitiques*, <https://metropolitiques.eu/Les-territoires-populaires-du-Grand-Paris.html>
- Wiel, M. 2006a. « Vitesse ou densité ? », *Territorio*, vol. 37.
- Wiel, M. (dir). 2006b. « Polysémie de la densité », contribution au colloque « Denses cités. La densité peut-elle enrayer l'étalement urbain ? », Paris, association Urba+, PUCA, ministère de l'Équipement.

## Pour aller plus loin

– Le blog *Médiapart* de Jacqueline Lorthiois propose de nombreux articles sur l'aménagement et les transports franciliens<sup>14</sup>, dont « [L'ambigu polycentrisme d'Île-de-France : comment fabriquer des](https://blogs.mediapart.fr/j-lorthiois/blog/301023/sommaire-de-mon-betisier-du-global-grand-paris-au-local-triangle-de-gonesse)

<sup>14</sup> <https://blogs.mediapart.fr/j-lorthiois/blog/301023/sommaire-de-mon-betisier-du-global-grand-paris-au-local-triangle-de-gonesse>.



«[bassins sans vie](#)»<sup>15</sup> », un article présentant une critique approfondie des concepts de « centralité », « polarité » et « bassin de vie » tels que définis par la Région, assortie d’une perspective historique et de références bibliographiques sur le polycentrisme.

– Le site de Jacqueline Lorthiois propose également des définitions de « territoires vécus », « quadrants », « villes dissociées » : [www.j-lorthiois.fr](http://www.j-lorthiois.fr).

**Jacqueline Lorthiois** est urbaniste et socioéconomiste, spécialiste depuis quarante ans de la relation Emploi/Main-d’œuvre dans les territoires, notamment d’Île-de-France. Cofondatrice du collectif pour le Triangle de Gonesse et de la COSTIF (Coordination contre les grands projets inutiles d’Île-de-France). Elle a étudié chacun des cinquante bassins d’emplois de la région, pour le Service public de l’emploi et 300 collectivités territoriales. Dans le secteur public, elle a occupé un poste de conseillère technique à Matignon, au cabinet Voynet, à l’Économie solidaire. Elle a par ailleurs enseigné à Paris 8 et Paris 13.

**Harm Smit** est ingénieur physicien de formation ; il exerce des responsabilités associatives depuis plus de quarante ans, dont celle de la coordination du Collectif OIN Saclay ([www.colos.info](http://www.colos.info)) depuis 2010. Son expérience dans les domaines de l’aménagement urbain et de la mobilité – et des liens étroits entre ces domaines – doit beaucoup à ses relations avec des experts comme Jean-Pierre Orfeuil et surtout Marc Wiel ; il a assisté ce dernier dans la rédaction de ses trois derniers ouvrages.

#### **Pour citer cet article :**

Jacqueline Lorthiois et Harm Smit, « À la recherche du polycentrisme francilien », *Métropolitiques*, 9 septembre 2024. URL : <https://metropolitiques.eu/A-la-recherche-du-polycentrisme-francilien.html>.

DOI : <https://doi.org/10.56698/metropolitiques.2074>.

---

<sup>15</sup> <https://blogs.mediapart.fr/j-lorthiois/blog/050224/lambigu-polycentrisme-dile-de-france-comment-fabriquer-des-bassins-sans-vie>.