

# PCMA

## LE PONT



1991 - 85 ANNÉE - N° 1 - ISSN 0394-034

## L'ILE DE FRANCE



LE MIEUX  
VIVRE DE  
VOTRE VILLE

***astrp*** *l'aménageur partenaire.*

195, rue de Bercy 75012 Paris  
Tél : (33.1) 40 04 66 00 - Fax : (33.1) 43 44 76 72

- 6 QUESTIONS A PIERRE-CHARLES KRIEG  
Jean-Pierre Grézaud
- 11 LE ROLE DE L'ÉTAT EN ILE-DE-FRANCE  
Christian Sauter
- 13 QUELLES AMBITIONS POUR L'ILE-DE-FRANCE ?  
Michel Rousselot
- 16 L'ILE-DE-FRANCE EN L'AN 2000  
Pierre Pommelet
- 19 ASPHYXIE OU MAITRISE ?  
Jacques Rousset et Anne Bernard-Gély
- 24 ROISSY SERA-T-IL LA DÉFENSE DU XXI<sup>e</sup> SIÈCLE ?  
Jean-Paul Lacaze
- 28 LE FINANCEMENT PAR PÉAGE EN ILE-DE-FRANCE  
Henri Cyna
- 31 MARNE-LA-VALLÉE  
Jean Poulit
- 34 LA DÉFENSE  
Alain Maugard
- 38 ENGAGER UNE VRAIE POLITIQUE FONCIÈRE  
Bernard de Korsak
- 41 RÉVISION DU SCHÉMA DIRECTEUR D'ILE-DE-FRANCE  
Pierre-Henri Paillet
- 44 PARIS SEINE RIVE-GAUCHE  
Olivier Nicoulaud
- 48 LE LOGEMENT : UN NOUVEAU DÉFI POUR L'ILE-DE-FRANCE  
Jacques Tavernier
- 51 VOIES SOUTERRAINES A PÉAGE  
André Broto
- 54 L'ENVIRONNEMENT  
Gino Tonelli
- 58 PONT EMPLOI
- 61 VIE DE L'ASSOCIATION
- 63 SOCIAL
- 64 LU POUR VOUS

## Ils ont réalisé ce numéro :



Jean-Pierre  
Grézaud.



Jacques  
Tavernier.

Mensuel, 28, rue des Saints-Pères  
75007 PARIS. Tél. : 42.60.25.33  
DIRECTEUR DE LA PUBLICATION :  
Jean POULIT  
DIRECTEUR ADJOINT DE LA PUBLICATION :  
Pierre DESCOUTURES  
ADMINISTRATEURS DÉLÉGUÉS : Marie-Antoinette DEKKERS, Olivier HALPERN  
RÉDACTEURS EN CHEF : Serge ARNAUD, Jacques BONNERIC, Jacques GOUNON, Jean-Pierre GREZAUD  
SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE RÉDACTION :  
Brigitte LEFEBVRE du PREY  
ASSISTANTE DE RÉDACTION :  
Adeline PRÉVOST  
RÉDACTION-PROMOTION  
ADMINISTRATION :  
28, rue des Saints-Pères, 75007 PARIS  
Revue de l'association des Ingénieurs des  
Ponts et Chaussées et de l'association des  
anciens élèves de l'École Nationale des  
Ponts et Chaussées.  
MAQUETTE : Monique CARALLI  
RESPONSABLES EMPLOI :  
Jacques BAULES, François BOSQUI  
ABONNEMENTS : France : 500 F, étranger :  
530 F, prix du numéro : 55 F dont TVA 2,10 %  
PUBLICITÉ : Responsable de la publicité :  
H. BRAMI, société OFERSOP, 8, bd Mont-  
martre, 75009 Paris. Tél. : 48.24.93.39  
Dépôt légal 1<sup>er</sup> trimestre 1991 N° 900031  
Commission paritaire n° 55.306.  
Les associations ne sont pas responsables  
des opinions émises dans les articles  
qu'elles publient.  
COMPOSITION PAO :  
COMPUTERLAND ÉTOILE.  
IMPRIMERIE MODERNE U.S.H.A. Aurillac.  
Couverture : Photo E.P.A.D.

Travaux publics et particuliers

VOIRIE - ASSAINISSEMENT

Revêtements en enrobés

Sols industriels

Spécialisée  
dans les travaux urbains

# SOTRAVIA

Bureaux et Siège Social :

14, bd Jean-Jaurès

**91291 ARPAJON Cedex**

Tél. : (1) 64.90.92.92 - BP 28

**Agence Seine-Maritime**

Hameau La Route RN 15

76360 BOUVILLE

Tél. : (16) 35.91.68.41

Télécopie : (16) 64.90.64.60



**ILE-DE-FRANCE**

SNC AU CAPITAL DE 20 250 000 F - **FILIALE DE SOGEA**

- Ouvrages d'art, travaux souterrains, métros
- Travaux fluviaux, barrages
- Routes, autoroutes, plates-formes ferroviaires, aéroports
- Centrales thermiques
- Usines réservoirs, silos, parkings
- Assainissement, VRD, travaux spéciaux
- Travaux d'entretien

38, rue du Séminaire - Centra 401 - **94616 RUNGIS CEDEX**

Tél. : 46.87.31.88 et 45.60.50.50 - Télex : 265.638 F

Télécopieur : 45.60.59.61

GRUPE



## BUREAUX D'ETUDES

### NANCY

2, rue Jean-Jaurès  
54320 MAXEVILLE  
Tél. : 83.37.85.22  
Télex : 670 230  
Télécopieur : 83.37.85.23

### GRENOBLE

37, rue Général-Ferrié  
38100 GRENOBLE  
Tél. : 76.87.82.06  
Télex : 431 344  
Télécopieur : 76.46.05.19

### AVIGNON

290, rue des Galoubets  
84140 MONTFAVET  
BP 612  
84031 AVIGNON CEDEX  
Tél. : 90.31.23.96  
Télex : 431 344 Fondavi  
Télécopieur : 90.32.59.83

### PARIS

5 bis, rue du Louvre  
75001 PARIS  
Tél. : (1) 42.60.21.43  
Télex : 670 230 Fondap  
Télécopieur : (1) 42.97.52.99

### METZ

1, rue des Couteliers  
57070 METZ  
Tél. : 87.74.96.77  
Télex : 670 230  
Télécopieur : 87.76.95.10

### STRASBOURG

6, quai Mathiss  
67000 STRASBOURG  
Tél. : 88.36.88.50  
Télex : 670 230  
Télécopieur : 88.36.88.50

### LILLE

201, rue Colbert  
59800 LILLE  
Tél. : 20.57.01.44  
Télex : 670 230  
Télécopieur : 20.54.58.31

### MONTPELLIER

Bât. B - Bureaux d'Olympie  
134, avenue de Palavas  
Tél. : 67.22.13.33  
Télex : 431 344  
Télécopieur : 67.22.14.33

### MARSEILLE

151, avenue des Aygaldes  
Tél. : 91.03.24.29  
Télex : 431 344  
Télécopieur : 91.03.23.75

### NICE

635, avenue Général-de-Gaulle  
06700 SAINT-LAURENT-DU-VAR  
Tél. : 93.14.12.88  
Télex : 431 344 Fondavi  
Télécopieur : 93.14.12.90

### NANTES

8, avenue de la Brise  
44700 NANTES-ORVAULT  
Tél. : 40.59.32.44  
Télex : 670 230  
Télécopieur : 40.59.50.37

### LE MANS

61, rue Tristan-Bernard  
72000 LE MANS  
Tél. : 43.76.23.50  
Télex : 670 230  
Télécopieur : 43.81.43.15



BUREAU D'ETUDES DE SOLS  
ET DE FONDATIONS  
SONDAGES - ESSAIS DE SOLS  
Renseignements 11 Minitel

### BORDEAUX

22, boulevard Pierre-1<sup>er</sup>  
33081 BORDEAUX  
Tél. : 56.81.24.67  
Télex : 670 230  
Télécopieur : 56.44.75.97

### LYON

74, cours Lafayette  
69003 LYON  
Tél. : 72.61.15.29  
Télex : 431 344  
Télécopieur : 72.61.83.63

### CLERMONT-FERRAND

211, avenue Jean-Mermoz  
Z.I. du Brézet  
Tél. : 73.90.10.51  
Télex : 431 344  
Télécopieur : 73.92.96.83

### REIMS

9, rue Aubert  
51100 REIMS  
Tél. : 26.82.13.00  
Télex : 670 230  
Télécopieur : 26.82.40.03

### GEOLOGIE :

- SONDAGES - ECHANTILLONS DE SOLS

### GEOMECHANIQUE :

- PRESSIOMETRE - SCISSOMETRE
- PENETROMETRE STATO-DYNAMIQUE
- ESSAIS ET ANALYSES DE LABORATOIRE

### GEOPHYSIQUE :

- SISMIQUE - ELECTRIQUE - RADIO-SONDAGES

### HYDROLOGIE :

- ESSAIS D'EAU

Nombreuses missions dans les DOM-TOM et à l'étranger : PAYS DU MAGHREB - AFRIQUE - MOYEN-ORIENT - INDONESIE

ÉTUDIER  
AMÉNAGER  
CONSTRUIRE



*Servir le  
développement  
local*

SOCIÉTÉ D'ÉCONOMIE MIXTE  
DES HAUTS-DE-SEINE  
83, boulevard Arago  
92017 Nanterre Cedex  
Tél. 47 29 94 76



# forclum

La maîtrise de l'installation électrique

ECLAIRAGE PUBLIC  
BATIMENTS  
INSTALLATIONS INDUSTRIELLES  
ET TERTIAIRES  
AUTOMATISMES  
INFORMATIQUE INDUSTRIELLE  
MAINTENANCE  
TELESURVEILLANCE DES RESEAUX  
D'ECLAIRAGE PUBLIC  
ET DE SIGNALISATION TRICOLEURE

CENTRE D'AFFAIRES PARIS-NORD  
Bâtiment Ampère n° 1 - 93153 LE BLANC-MESNIL  
Tél. (1) 45 91 52 06

60 Etablissements en France

# L'île de France



L'École Supérieure en Électronique et Électrotechnique (ESIEE) : Une belle réalisation au service de la formation, donc de l'avenir, au cœur de la Cité Descartes.

*La plus grande métropole européenne*

L'aménagement,  
un art difficile,  
comme la  
concertation.

L'État, la Région,  
le département,  
les communes  
ont vocation à  
se retrouver en  
un consensus  
sur les projets.  
Ces différents  
intervenants  
devront tenter  
d'échapper  
à la tentation  
réglementaire.

# QUESTIONS A PIERRE-CHARLES KRIEG

Propos recueillis par J.-P. Grézaud



**Pour l'aménagement de l'Ile-de-France, nous avons des ambitions : celles d'une région capitale qui a toujours tenu le premier rôle dans notre pays.**

**L'aménagement de notre territoire, qui est pourtant inscrit dans nos compétences, est confisqué par l'État à travers des textes législatifs concernant le schéma directeur de l'Ile-de-France et qui datent des années 1960.**

*J.-P. G. : Quelles ambitions formulez-vous, Monsieur le Président, pour l'aménagement de l'Ile-de-France ?*

P.-C. K. : Pour l'aménagement de l'Ile-de-France nous avons des ambitions, celles d'une région capitale qui a toujours tenu le premier rôle dans notre pays. Aussi, il faut concilier trois impératifs : favoriser le progrès et le développement de la première région française, assurer les meilleures conditions de vie aux franciliens, enfin, maintenir l'équilibre avec les autres régions.

*J.-P. G. : Depuis la décentralisation, les communes d'Ile-de-France détiennent la compétence en matière d'urbanisme. L'État reste responsable de la cohérence d'ensemble avec le schéma directeur. Comment la Région, chargée de promouvoir l'aménagement du territoire régional, qui finance la totalité ou partiellement les grands équipements (transports, lycées...) exerce-t-elle ses responsabilités dans ce cadre ?*

P.-C. K. : Nous vivons en Ile-de-France une situation exceptionnelle par rapport à la décentralisation. Partout en France, l'aménagement des métropoles est entrepris par les communes associées en syndicats ou en communautés urbaines, et l'aménagement du territoire régional est du ressort des Régions. Nous avons bien en Ile-de-France des syndicats inter-communaux qui établissent des documents d'urbanisme locaux, mais l'aménagement de notre territoire, qui est pourtant inscrit dans nos compétences, est confisqué par l'État à travers des textes législatifs concernant le schéma directeur de l'Ile-de-France et qui datent des années 1960.

Le Conseil Régional a demandé à plusieurs reprises que ces textes soient modifiés pour tenir compte du rôle central que nous assumons dans le financement des infrastructures, des équipements, de la politique de l'environnement, du développement économique et social et de l'habitat.

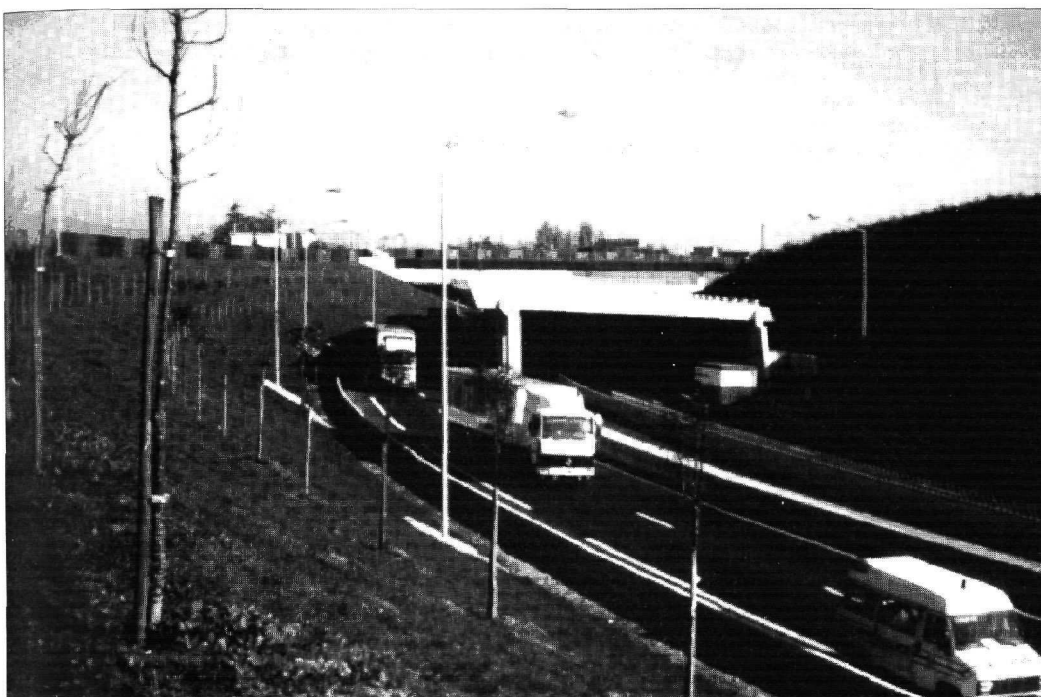
Nous reconnaissons certes à l'État la légitimité d'être davantage présent dans la Région-Capitale que dans les autres Régions. Mais nous sommes convaincus que tout le monde et les usagers en particulier gagneraient à voir déléguer au Conseil Régional le soin d'organiser les transports en Ile-de-France. Nous serions plus efficaces parce que nos structures sont moins complexes, et nous allégerions par la même les charges de l'État qui doit avoir d'autres sujets d'occupation bien plus importants que celui-ci.

Quant à la cohérence d'ensemble que vous évoquez, la Région est sûrement l'instance la plus à même de l'assurer. Nous n'avons pas, nous, l'équivalent de cinquante ministères et de dizaines d'établissements publics agissant chacun dans son propre sens. La décentralisation, qui a partout montré son efficacité, est un moyen de trouver une meilleure cohérence.

*J.-P. G. : Les communes ne souhaitent pas, souvent, une politique urbaine très active ; ne constituent-elles pas un frein à l'application d'un schéma directeur ?*

P.-C. K. : C'est là une idée reçue qu'il faut absolument combattre. Les communes sont avant tout soucieuses des conditions de vie de leurs habitants. Lorsqu'un maire de la grande couronne est réticent pour construire beaucoup de logements, c'est souvent parce qu'il considère que sa commune est mal desservie ou qu'il risque de mettre en cause la cohésion sociale de sa population. Doit-on forcer les communes de Marne-la-Vallée, par exemple, à construire des centaines de logements supplémentaires alors que l'autoroute A4 est bouchée sur 18 km tous les matins et que la ligne A du RER est saturée ? Chacun doit remplir son contrat

*J.-P. G. : La Région appuie la formule du syndicat inter-communal volontaire, doté de compétences en matière d'urbanisme, comme seul conforme à l'esprit de la décentralisation. Cette formule est-elle réaliste ? Dans certains cas,*



A 86, premier tronçon Créteil-Fresnes.



**Pierre-Charles  
KRIEG,**  
**Avocat à la cour  
d'appel de Paris.**  
**Ancien député  
RPR de 1962 à  
1981.**  
**Président de la  
commission des  
lois de  
l'Assemblée  
Nationale  
(1972-1973).**  
**Représentant de  
la France à  
l'Assemblée du  
Conseil de  
l'Europe et à  
l'Assemblée de  
l'Europe  
occidentale  
(1968-1975).**  
**Conseiller de  
Paris depuis  
1971.**  
**Adjoint au maire  
de Paris depuis  
1979.**  
**Maire du 4<sup>e</sup>  
arrondissement  
depuis 1983.**  
**Membre du  
Parlement  
Européen de  
1975 à 1979.**  
**Conseiller  
Régional d'Ile de  
France depuis  
1986, Président  
du Conseil  
Régional d'Ile de  
France.**

*l'intervention de l'État ne serait-elle pas nécessaire pour déclencher le processus d'association ?*

P.-C. K. : Le caractère volontaire de toute association de communes est la condition de la réussite des initiatives inter-communales. Si l'État obligeait des communes à se regrouper pour réaliser un projet qu'il leur dicterait, il y a fort à parier qu'aucun projet ne verrait le jour rapidement. Il faut donc faire preuve de pragmatisme.

Ce principe posé, il n'en demeure pas moins que sur certains projets spécifiques, l'État et la Région peuvent s'entendre sur une opération commune. Dans certains cas, on pourrait imaginer un système où les communes auraient un délai de réflexion pour qu'elles prennent en charge elles-mêmes un aménagement souhaité. Des dispositions légales de ce type existent, par exemple pour les SDAU locaux. Il faudrait sans doute s'inspirer, lorsqu'on aura réformé le code de l'urbanisme. Mais les mécanismes de mise en demeure devraient fonctionner dans les deux sens : ne pourrait-on pas imaginer que des collectivités locales mettent en demeure l'État d'examiner des projets qu'elles souhaitent elles-mêmes promouvoir et qu'il assume ensuite ses responsabilités vis-à-vis d'elles ?

*J.-P. G. : La réglementation et la fiscalité vous paraissent-elles suffisamment simplifiées pour attirer les étrangers en Ile-de-France ?*

P.-C. K. : Notre pays détient le record du nombre

de règlement et de taxes imposés aux entreprises. Paradoxalement, le nombre élevé de taxes ne signifie pas pour autant que les entreprises soient davantage imposées chez nous que dans d'autres pays européens. Une simplification s'impose surtout au moment de l'ouverture européenne mais cette décision ne peut être prise que par le gouvernement.

En plus de ce problème national, l'Ile-de-France est confrontée à une multiplication de mesures administratives et fiscales très désavantageuses. Une entreprise étrangère qui souhaite s'installer chez nous doit subir un véritable examen de passage à la DATAR et au comité de décentralisation. Tout cela est trop contraignant et conduit, en pratique, à une situation que nous connaissons tous : la France n'attire que 15 % des quartiers généraux des grandes entreprises américaines et japonaises qui viennent s'installer en Europe et ce, pour le plus grand profit de nos voisins anglais, allemands ou du Benelux.

A force de nous ingénieur soi-disant à bien répartir les activités sur notre territoire, nous finirons par résoudre le problème en n'ayant plus d'activités à répartir.

*J.-P. G. : L'aménagement de l'Ile-de-France nécessite de trouver des ressources supplémentaires auprès des contribuables ou des usagers. Que pensez-vous des mesures existantes ou envisagées ? Taxes sur les bureaux, tarification spécifique à l'Ile-de-France de l'usage de la voiture particulière, hausse de la carte orange ?... Faut-il créer des mécanismes autres que ceux qui existent déjà : dotation glo-*



**La France n'attire que 15 % des quartiers généraux des grandes entreprises américaines et japonaises qui viennent s'installer en Europe.**

**Pour les transports, il s'agit d'une part d'aligner nos tarifs de transport en commun sur ceux pratiqués en province (et qui sont plus chers), et, d'autre part, d'avoir recours aux concessions pour une partie de notre réseau routier.**

*bale de fonctionnement et fonds national de péréquation de la taxe professionnelle ?*

P.-C. K. : Vous évoquez là deux questions distinctes, la première à propos des sources de financement, la seconde à propos des péréquations fiscales.

Nul ne souhaite l'augmentation des impôts, ni régionaux ni nationaux. L'aménagement de l'Île-de-France nécessitera pourtant des investissements très importants, qui profiteront à la fois, ou selon le cas, à l'ensemble de la France, aux habitants de l'Île-de-France, ou à certaines catégories d'usagers. Il faut donc trouver le juste équilibre entre les financements apportés par le contribuable à travers les fiscalités nationale, régionale, départementale et communale, et par l'utilisateur.

Pour les transports qui sont les principaux consommateurs d'investissements d'aménagements, deux types de mesures doivent être étudiées : il s'agit, d'une part, d'aligner nos tarifs de transport en commun sur ceux pratiqués en province (et qui sont plus chers), et, d'autre part,



Travaux de prolongement n° 1.  
Renforcement du Pont de Neuilly.

d'avoir recours aux concessions pour une partie de notre réseau routier. Ces concessions, qui impliquent un péage, pourraient être réservées essentiellement au réseau souterrain que nous souhaitons promouvoir.

De telles mesures s'imposent si l'on veut véritablement développer notre réseau de transport sans pour autant augmenter les impôts.

Quant à votre question sur la fiscalité locale, nous sommes les premiers à dénoncer le caractère archaïque de celle-ci et la nécessité de la réformer en profondeur. Mais ce qui nous est proposé relève souvent du bricolage et consiste à sur-ajouter des mécanismes supplémentaires à un système déjà bien complexe. Ce ne sont pas là de bonnes solutions. Nous invitons donc soit à réformer la fiscalité locale dans son ensemble, soit, en attendant, à n'agir que dans le cadre des mécanismes de péréquation déjà existants, la DGF et le FNPTP.

*J.-P. G. : Comment répartir, en respectant les contraintes budgétaires, des équipements entre les zones à vocation internationale et les zones de pauvreté qui ont besoin de ces équipements pour surmonter leurs difficultés ?*

P.-C. K. : Pourquoi opposer ces deux types d'équipements ? Nous devons avoir un projet d'aménagement qui apporte les solutions appropriées à chaque type de situation. Lorsque nous préconisons, par exemple, des liaisons routières et ferroviaires entre La Défense et Roissy, nous plaçons pour un tracé qui passe par la vallée de Montmorency et désenclaverait ce secteur particulièrement déficitaire en emplois.

*J.-P. G. : Pour l'amélioration de la vie quotidienne, le Livre Blanc recommande d'investir fort et vite dans les transports, avec priorité aux transports en commun dans les zones denses mais avec la nécessité d'améliorer et d'organiser la circulation automobile. Croyez-vous au besoin d'une autorité organisatrice qui définirait les choix moyens en matière de transport ? Si oui, comment la concevez-vous ?*

P.-C. K. : Il existe une très forte complémentarité entre les routes et les transports en commun. Souvent, l'allègement du trafic sur une autoroute peut être obtenu par la mise en place d'une liaison de transport collectif. On ne peut concevoir un réseau sans l'autre. Il faudrait, par ailleurs, dépasser la concurrence absurde entre la SNCF et la RATP et être en mesure de faire valoir à ces grandes entreprises les impératifs d'une politique globale des transports que nous souhaitons promouvoir pour notre région. Pour les routes, on ne peut se contenter du système de décision et de gestion actuel. Il est encore trop éclaté pour permettre un échéancier intelligent des réalisations nouvelles, ou ne serait-ce même qu'une bonne signalisation.

Nous défendons donc avec vigueur l'idée d'une



La Francilienne.

**Nous défendons donc avec vigueur l'idée d'une autorité organisatrice unique des transports en Ile-de-France.**

autorité organisatrice unique des transports en Ile-de-France, dont la responsabilité devrait échoir, en toute logique, au Conseil Régional qui a reçu compétence pour élaborer et mettre en œuvre la politique de transport des voyageurs.

Il faudrait cependant que l'État, qui contrôle encore cette politique (et c'est là un autre exemple de la « confiscation » de nos compétences), fasse l'effort d'un rattrapage de la situation actuelle après plusieurs années de désengagement financier, et assure les transferts de ressources nécessaires pour permettre à la Région de couvrir le déficit d'exploitation du réseau de transport en commun.

*J.-P. G. : Les choix effectués dans les différents domaines dépendent de l'effort d'investissement de l'État et de la Région, en particulier dans les transports. Que pensez-vous du rapprochement des chiffres suivants, relatifs aux investissements routiers ?*

– État : en 1971, 5 milliards de F, en 1989, moins de 1 milliard de F ;

– Région : en 1971 et en 1989, 5 milliards de F.

– Coût annuel des heures perdues dans les bouchons : 5 milliards de F.

P.-C. K. : Ces chiffres, comme vous le voyez, sont éloquentes. Il faudra bien qu'un jour on adopte le principe tout simple : qui paie décide. Il faudra également que le gouvernement rattrape tout le retard dû à son désengagement. Malheureusement, la valeur des heures déjà perdues dans les bouchons ne pourra plus être retrouvée.

*J.-P. G. : Le Livre Blanc souligne que la construction de l'avenir dépendra de la volonté et des décisions des pouvoirs publics, ainsi que du comportement des acteurs économiques.*

*Tous devraient se retrouver dans un projet emportant l'adhésion du plus grand nombre. Comment pensez-vous que ce dernier objectif puisse être atteint ?*

P.-C. K. : C'est là le cœur du débat qui nous oppose au gouvernement sur ce dossier capital pour l'avenir de notre région et de notre pays.

Je sais que l'aménagement de l'espace est le domaine, par excellence, des arbitrages entre intérêts locaux divergents, en particulier pour tout ce qui concerne l'occupation du sol.

Doit-on pour autant concevoir un schéma directeur entièrement dicté par l'État au nom de cet arbitrage ? Ce serait là une grave erreur car c'est le meilleur moyen pour démobiliser les acteurs alors que nous avons besoin du concours de toutes les énergies pour aménager notre région.

Je crois, pour ma part, en un schéma directeur où la dimension « projet » l'emporte sur la dimension « règlement ». Une partie importante du débat se situe précisément à ce niveau. Certains fonctionnaires rêvent de faire du SDAU une sorte de « super-POS », fait de contraintes et de règles. Ma conception est à l'opposé de celle-ci. Nous devons, au contraire, mobiliser tous les partenaires autour d'un projet de Cité et reléguer le soin d'établir des règlements précis à des documents d'urbanisme de rang inférieur : Schémas inter-communaux et POS.

Ce projet de Cité doit être conçu comme une plate-forme d'objectifs autour desquels nous pouvons rassembler la majorité des acteurs. Nous devons nous limiter à des objectifs de niveau national et régional et, surtout, qualitatifs. A charge des communes de régler ensuite les détails de ces orientations politiques majeures et d'intégrer leurs propres préoccupations.

Échangeur A 86, Créteil.



**Je crois, pour ma part, en un schéma directeur où la dimension « projet » l'emporte sur la dimension « règlement ».**



Travaux de prolongement, ligne Métro n° 1.

Conçu de cette manière, le schéma directeur peut être un document véritablement mobilisateur. Nous y inscrirons les grandes masses forestières et naturelles à protéger, les tracés indicatifs du réseau régional de transport, les centralités à affirmer, les volontés de mettre en valeur telle ou telle partie du territoire, les grandes directions dans lesquelles nous pourrions implanter nos futurs grands équipements culturels, sportifs ou universitaires.

Mais, l'adhésion des acteurs ne s'obtient pas a posteriori. Tous doivent être associés à l'élaboration du projet, dans le cadre d'une véritable

concertation et non d'une consultation à sens unique.

Les bonnes idées viennent toujours du terrain. Il faut se tenir à leur écoute, aider à leur émergence et les mettre en cohérence les unes avec les autres. Cette démarche ne doit pas demeurer théorique. Il faudrait l'inscrire dans notre législation, au même titre que toutes les règles de la concertation qui sont requises pour ne pas vider ce terme de son contenu.

Notre code de l'urbanisme commence à dater et il faudrait le mettre en accord avec les réalités actuelles. Un exemple des réformes que nous devrions étudier consisterait à attribuer à la Région la compétence d'animer l'élaboration du schéma directeur régional en étroite association avec les Conseils Généraux. L'État, saisi du projet que nous lui soumettrions, garderait le pouvoir de s'y opposer ou de l'amender en invoquant l'intérêt national.

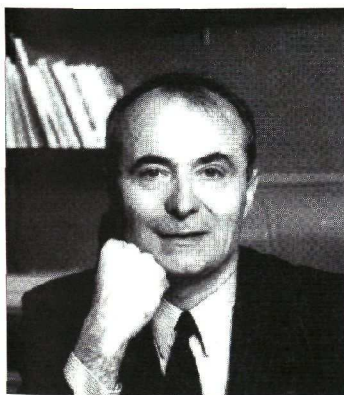
Des mécanismes similaires peuvent être imaginés pour les rapports entre les collectivités locales de rangs différents, et, entre celles-ci et l'État, dans un sens comme dans l'autre. J'invite les juristes à réfléchir à ce type de mécanismes qui me paraît plus conforme à l'esprit de décentralisation.

Je crois, en définitive, que nous vivons une époque charnière pour notre société. De l'expérience émergeront, j'en suis certain, les nouvelles règles qui nous permettront de mieux contribuer à l'essor de notre région et de notre pays, tout en assurant les meilleures conditions de vie à tous. ■

Tranchée dans le site Eurodisneyland pour TGV et RER.



# LE ROLE DE L'ÉTAT EN ILE-DE-FRANCE



**Christian SAUTER,**  
Préfet de la Région  
Ile-de-France

**L**e mouvement de décentralisation engagé en 1982 arrive aujourd'hui à maturité. Il apparaît désormais clair, que le transfert aux collectivités locales de compétences étendues dans des domaines importants n'affaiblit pas l'État et ne lui interdit pas de prendre ses responsabilités.

Le dossier de l'Ile-de-France est révélateur de la nouvelle complémentarité qui existe entre les actions de l'État et celles des autres institutions.

Le bilan très substantiel des actions passées comme les urgences d'aujourd'hui montrent que servir l'intérêt général constitue pour l'État, pour la Région et pour l'ensemble des collectivités territoriales d'Ile-de-France un but commun.

Servir l'intérêt général c'est en effet d'abord servir les habitants d'Ile-de-France et n'oublions pas que ces derniers constateraient rapidement à travers leur vie quotidienne les dégâts d'une éventuelle mauvaise collaboration entre les institutions qui les représentent.

Le rôle de l'État n'est pas seulement de tirer la sonnette d'alarme lorsqu'il estime que les dissensions l'emportent sur la nécessaire unité d'action, mais il est aussi de proposer une démarche d'action commune pragmatique et réaliste.

Le Premier Ministre, en considérant l'Ile-de-France comme un grand chantier, a énoncé à la fois une exigence (l'amélioration de la vie quotidienne des habitants) et proposé une démarche (la concertation) qui correspondent à une certaine idée d'un État à la fois responsable et coopératif. Le Préfet Olivier Philip a engagé ce processus avec talent ; je prends sa suite.

Il était du devoir de l'État de souligner trois urgences :

– D'abord l'Europe. L'Ile-de-France est une région dynamique par son agriculture, ses industries, ses activités tertiaires et dispose de nombreux atouts : elle fournit plus d'un quart de la production nationale bien que n'y vivent qu'un cinquième des habitants de notre pays, elle rassemble plus de la moitié des chercheurs et cadres supérieurs. Mais elle a affaire à la forte concurrence de la capitale britannique et du réseau urbain de l'Allemagne et de l'Italie du nord. L'Ile-de-France est au foyer de l'arc qui va de Londres à Francfort et à Milan : elle doit non seulement prospérer mais aussi entraîner les régions voisines, sans les priver de leur capacité d'entreprendre.

– Ensuite la vie quotidienne des Français. Les RER sont de plus en plus saturés et les autoroutes d'accès à la capitale davantage embouteillées. Les trajets entre domicile et lieu de travail entraînent une fatigue accrue d'autant que la flambée des prix des terrains, que l'on constate depuis quelques années, rejette à une distance plus longue ceux qui veulent louer ou acheter un logement. La production globale de logements neufs est insuffisante d'au moins 20 %. La réalité de la vie quotidienne s'assombrit pour de nombreux concitoyens et la perception qu'ils en ont se dégrade encore plus vite. Ceci appelle réflexion et action de tous.

Enfin, les déséquilibres internes à la région s'accroissent. Les distances domicile-travail s'accroissent et la hausse des prix des sols constructibles ne s'arrête pas. J'y associe l'absorption préoccupante de terres rurales qui compromettraient à long terme agriculture et environnement pour édifier un habitat pavillonnaire dispersé et souvent dépourvu de services de proximité. Enfin, certains quartiers, plus d'une centaine, dont cinquante environ ont été retenus en priorité par l'État et la Région, sont en difficulté aiguë et appellent une mobilisation pour la formation, l'emploi, l'habitat et une solidarité financière entre les collectivités.

Ainsi, l'État a pris ses responsabilités en invitant les experts de la région et de la ville de Paris à rejoindre les siens pour rédiger le Livre Blanc dont la clarté du diagnostic, dans le fond comme dans la forme, a fait l'unanimité.

La qualité du débat public qui a suivi et les multiples initiatives locales qui en ont été les conséquences prouvent que la démarche choisie était la bonne.

L'élaboration d'un nouveau Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile-de-France exige en effet, la

mise en œuvre d'une démarche constructive.

La grande majorité des élus locaux et l'État partagent trois objectifs :

- améliorer la qualité de vie des habitants,
- renforcer les solidarités au sein de la région,
- préparer l'Ile-de-France à l'avenir européen.

Avoir les mêmes buts est déjà très positif. Encore faut-il savoir ensuite par quels moyens ils seront atteints.

J'ai commencé ma carrière de fonctionnaire en travaillant à la planification nationale, à l'époque, déjà lointaine, où le Général de GAULLE en avait fait une ardente obligation. Pour notre région, c'était l'heure de gloire de Paul Delouvrier. Certains peuvent avoir le regret de cette planification héroïque qui donnait à l'État tout pouvoir pour organiser l'avenir à long terme de la région-capitale. Mais les lois de décentralisation de 1982 en ont sonné le glas.

En revanche, le regretté Pierre Masse, Commissaire au Plan de cette époque, nous a laissé un message qui reste d'actualité. Pour tenir compte des aléas, il distinguait le « plan à l'encre » et le « plan au crayon ». Le plan à l'encre, c'est ce qu'il faut faire en toute circonstance, pour faire face aux urgences incontournables et tirer parti des faits porteurs d'avenir. Le plan au crayon, c'est ce que l'on peut corriger quand le futur ménage des surprises, et il n'en est pas avare, comme l'a encore montré le recensement de 1990, révélant une population plus nombreuse que celle qui avait été prévue.

L'État doit travailler avec les élus pour esquisser à l'encre le minimum d'orientations et d'actions qu'appellent les problèmes du présent et les promesses du futur.

La multiplication des projets émanants du Conseil Régional, des Conseils Généraux et des communes donnent confiance pour l'avenir. Les communes sont en outre de plus en plus nombreuses à rassembler volontairement leurs efforts. L'État doit être à l'écoute de tous les projets. Car ce foisonnement d'initiatives émanant des élus est fondamentalement sain et parfaitement conforme à l'esprit de la décentralisation. Une certaine harmonisation sera bien entendu nécessaire pour bien servir l'intérêt général dont l'État est le garant.

La manière dont cette harmonisation aura lieu sera cependant décisive.

Le Préfet de Région présentera au Premier Ministre à la fin du mois de février 1991 une « esquisse » du Schéma Directeur qui



tire sa substance des travaux techniques accumulés et des nombreuses réunions de concertation avec les élus. Cette esquisse suggérera des orientations en matière d'urbanisation et de sauvegarde de l'espace rural, de développement de l'emploi, des transports, de l'enseignement supérieur. Sur certains grands projets, elle proposera au Gouvernement de franchir un pas vers leur mise en œuvre. Sur la base des conclusions que le Gouvernement tirera de cette esquisse, une nouvelle phase de concertation, plus concrète, abordant notamment les questions du financement et articulant le développement de l'Ile-de-France avec celui des régions qui l'entourent, s'ouvrira pour conduire à un avant projet de Schéma Directeur en juin 1991.

En définitive, l'État, le Conseil Régional et les Assemblées locales doivent se retrouver pour faire le même constat des difficultés et des atouts, pour choisir les mêmes objectifs à long terme, pour définir le noyau des actions prioritaires à engager d'urgence afin que l'Ile-de-France soit encore plus dynamique, plus harmonieuse et plus équilibrée. ■

# QUELLES AMBITIONS POUR L'ILE-DE-FRANCE ?



**L**e diagnostic que nous avons établi dans le Livre Blanc au cours de l'année 1989, avec les experts de l'IAURIF et de l'APUR relevait que si la région capitale était, dans le contexte de concurrence internationale, l'une des plus importantes et plus prestigieuses métropoles mondiales, elle présentait, tant, dans son organisation que dans ses équipements, des lacunes et des disparités préoccupantes, mettant en jeu sa cohésion sociale.

Depuis 25 ans, des aménagements considérables ont certes été réalisés : la mise en œuvre du schéma directeur de 1965 a profondément modifié l'espace régional et amélioré la vie quotidienne de ses habitants tant en matière de transports que de logements. Mais, malgré ces réalisations, des évolutions inquiétantes y sont apparues en même temps que la reprise économique. Les disparités géographiques et sociales s'y sont aggravées. Les quartiers les plus recherchés, en particulier à Paris, et dans les communes limitrophes, ont vu récemment leurs valeurs immobilières s'envoler tandis qu'y disparaissaient peu à peu les logements anciens à bon marché ; situation qui contraint les familles aux revenus modestes à se loger en grande périphérie, tout en continuant à travailler dans Paris. La dégradation des conditions de transports amplifie les difficultés de leur vie quotidienne : transports en commun saturés en plusieurs endroits, insuffisants sur les liaisons de banlieue à banlieue, voire quasiment continuellement encombrée.

Parallèlement les inégalités économiques sociales et écologiques se sont accentuées. Les grandes poches de sous-emploi n'ont pas été résorbées et la situation de certains secteurs (comme la Vallée de la Seine au delà de Poissy) s'est notablement dégradée. La répartition inégale des emplois entre le centre et la périphérie, ainsi qu'entre les pôles d'emploi et les poches de sous-emploi n'est pas seulement un facteur d'alourdissement inutile des déplacements domicile-travail, elle constitue aussi et surtout un puissant facteur d'inégalité fiscale et, partant, d'écarts importants dans les niveaux d'équipement et de services des communes.

Aussi dans les quartiers paupérisés, dégradés, l'espoir d'insertion est-il d'autant plus réduit que les services de base ne sont plus assurés de façon satisfaisante. Malgré les efforts faits en faveur du développement social de ces quartiers, les résultats restent fragiles.

Quant aux préoccupations en matière de qualité urbaine et d'environnement urbain, elles peuvent d'autant moins être prises en compte que perdure l'inquiétude liée au chômage. Ce sont donc les mêmes populations qui cumulent inégalités sociales, économiques et écologiques.

La nécessité de promouvoir une évolution plus équilibrée que nous avons affirmée dans le Livre Blanc apparaît aujourd'hui d'autant plus pressante que les résultats du recensement ont modifié certaines de nos hypothèses. C'est désormais dans une double logique de croissance, démographique et économique, que doivent se placer nos réflexions sur le développement de la région.

Le relèvement de la base de départ et l'aug-

mentation du rythme de croissance naturelle de la population conduirait à des hypothèses de 12,5 à 13 millions d'habitants en 2015. La volonté de ne pas laisser l'Ile-de-France drainer une part excessive des emplois nationaux créés par la reprise économique nous a conduits à une hypothèse de référence plus restrictive de 12,3 millions d'habitants.

Au niveau spatial, cette croissance démographique se traduit par des besoins très variables de construction neuve, d'urbanisation et de consommation d'espaces.

En l'absence de démarche volontaire d'aménagement, l'augmentation de la demande dans la zone centrale face à une offre contrainte accroîtrait les mécanismes de valorisation foncière, accélérant la dynamique de rejet des populations les moins favorisées.

Sur la périphérie et la couronne rurale se reporterait une partie de la demande non satisfaite en zone centrale et on assisterait à une importante urbanisation diffuse, y compris dans des secteurs ne disposant pas d'équipements ni de dessertes satisfaisantes. On assisterait donc à un développement en « tâche d'huile » inacceptable.

Le développement de l'emploi resterait fortement polarisé sur le petit nombre de zones fortes qui concentrent l'essentiel du marché de l'immobilier d'entreprise, le reste de l'espace régional se situant dans une logique de développement local et insuffisant pour assurer un niveau satisfaisant d'emploi sur place.

Face à ces évolutions, nous avons pensé que l'ambition du schéma directeur était d'assurer dans des conditions satisfaisantes l'accueil des populations et des emplois et de proposer une forme d'urbanisation qui



**Michel ROUSSELOT,**  
**IGPC 55,**  
**Ancien Directeur**  
**Général de la RATP,**  
**Préfet, Directeur**  
**Régional de**  
**l'Équipement**  
**d'Ile-de-France**

allie l'efficacité économique au maintien de la cohésion sociale et de la qualité de vie des franciliens.

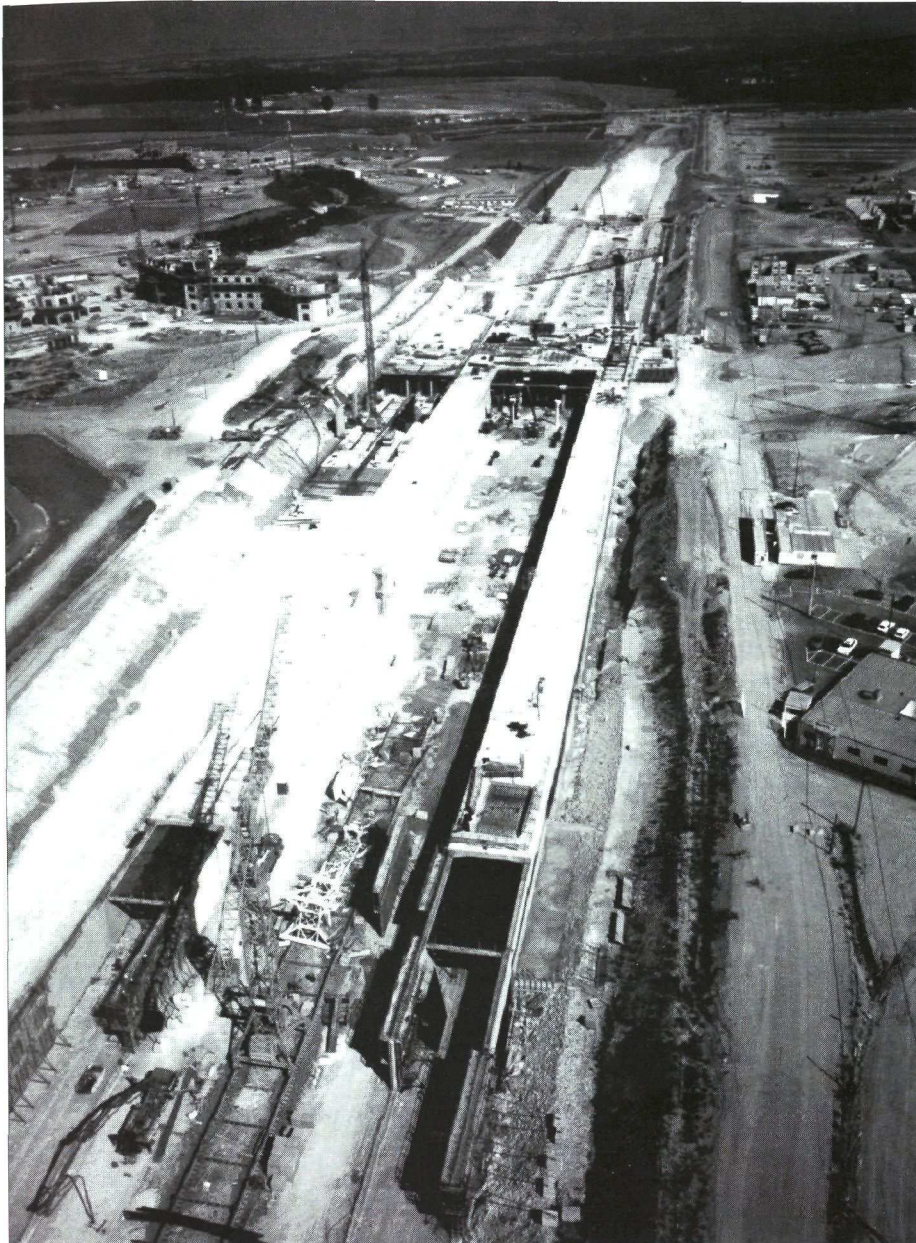
C'est dans un contexte d'intégration croissante de l'économie mondiale que la France a renoué avec la croissance. Celle-ci demeurera étroitement liée à ce mouvement d'internationalisation. C'est particulièrement vrai en Ile-de-France où le poids des sociétés étrangères et des sociétés françaises fortement internationalisées s'avère prépondérant.

La stratégie de développement de l'Ile-de-France ne peut cependant pas prendre la voie de la spécialisation sur un créneau unique. Il convient de favoriser un développement complexe articulé autour de quelques points forts ayant capacité à devenir des éléments d'excellence au niveau mondial tout en tirant le développement de grappes entières d'activité diversifiées assurées par des entreprises de toutes tailles.

Bien que la rédaction d'un nouveau schéma directeur ne puisse à elle seule décider d'un tel développement qui dépend évidemment de la réussite des acteurs économiques concernés, un certain nombre d'objectifs peut y être affirmé (développement de la recherche, amélioration de la formation, par exemple) de même que doivent y être identifiées des actions visant à améliorer l'efficacité (adaptation de la réglementation et de la fiscalité bien souvent

Eurodisneyland : Tranchée RER/TGV.





Gare commune RER/TGV, Marne-la-Vallée.

obscurer aux étrangers, équipement en moyens de communication et en zones d'activités répondant aux besoins des entreprises).

Il ne faut cependant pas mésestimer l'augmentation des coûts qu'induit l'internationalisation et les risques de paralysie qui s'ensuivent. La même exigence d'efficacité implique donc que soit recherchée une bonne économie de la ville pour maîtriser les coûts urbains et que soit produite une offre foncière suffisante, qualitativement diversifiée et spatialement bien distribuée pour maîtriser les coûts immobiliers.

La capacité à maintenir la cohésion sociale de la région et à tirer parti de toute la richesse de sa population constitue une autre mesure de l'efficacité globale de l'Île-de-France.

Le schéma directeur doit être l'occasion de définir les mécanismes propres à assurer également la diversité et la mixité sociales dans la ville : lutter contre la spécialisation de zones de travail par le rapprochement systématique du domicile et de l'emploi, répondre par une offre diversifiée de modes d'habitation à la diversité des aspirations individuelles. La résorption des situations

de crise qui obèrent à l'heure actuelle lourdement l'équilibre régional ne peut, en effet, s'envisager que par le refus d'un écartèlement entre pôles d'excellence et espaces appauvris et par le rétablissement d'une certaine diversité sociale.

Même si le parti d'aménagement ne peut encore être défini de façon précise, certaines orientations résultent naturellement des réflexions qui viennent d'être présentées : ce projet de développement économique et social équilibré appelle à notre sens un schéma polycentrique de mixité urbaine.

Dans un tel schéma, les pôles de développement ont une double mission :

- ils fournissent l'armature principale du développement économique et social régional. A ce titre, ils doivent produire les capacités d'accueil pour les grandes opérations qui sont spécifiques à une métropole de rang international. Ces pôles fonctionnent en réseau grâce à un système de transports qui les relie entre eux et aux grands équipements d'agglomération ;
- localement, ils sont les points d'appui du développement des territoires environnants qu'innervent un réseau local de transports.

Cette conception du développement de l'Île-de-France, cette orientation vers un schéma multipolaire et ce souci de la mixité sociale sont les composantes essentielles du futur schéma directeur.

En effet, de ces options clairement affirmées peuvent se déduire :

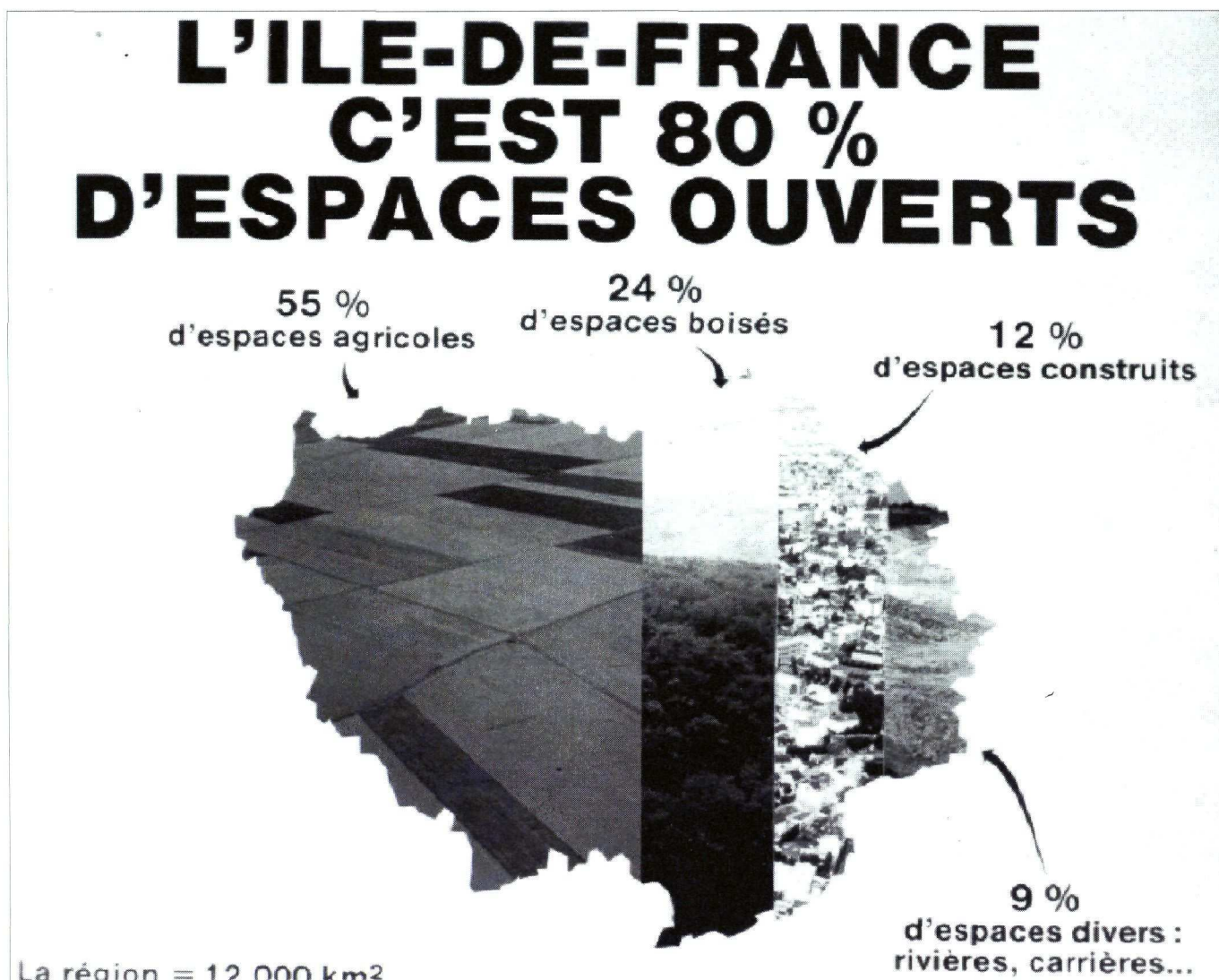
- le schéma régional des transports, individuels et collectifs,
- la localisation des principaux équipements structurants,
- la localisation et le contenu des grands projets de développement stratégique (grands pôles, villes nouvelles...).

Ainsi se dessinera le parti d'aménagement à promouvoir et la formulation dynamique (en termes de flux) des équilibres à sauvegarder ou à rétablir : équilibres habitat-emploi, équilibres centre-périphérie et Est-Ouest, équilibres entre catégories de population, catégories d'activité, etc.

Sans rechercher une précision illusoire, ce schéma directeur devra être juridiquement bien formulé et assez explicite pour que s'y raccrochent efficacement et sans ambiguïté les schémas directeurs locaux et les plans d'occupation des sols. C'est, en tout cas, ce qu'attendent les élus locaux pour exercer pleinement les responsabilités d'urbanisme que leur a confiées la décentralisation. ■



# L'ILE-DE-FRANCE EN L'AN 2000



**L**e fait urbain majeur de cette fin de siècle est l'émergence du réseau, chaque année plus dense, des métropoles mondiales. Elles se caractérisent toutes par une dynamique interne forte. L'Ile-de-France qui comptera bientôt 11 millions d'habitants est aujourd'hui devant Londres et Moscou la plus grande métropole d'Europe. Comment inventer de nouveaux documents de planification dans un cadre décentralisé et dans un espace d'influence toujours plus vaste qui déborde désormais les limites administratives de la région ? Comment penser globalement la cohérence régionale d'ensemble et agir localement au niveau d'urbanisme le plus pertinent, l'espace communal ? Comment concevoir l'image claire de ce que pourrait être l'Ile-de-France du début du prochain siècle ? L'article s'efforce d'indiquer quelques pistes à ces questions préalables à l'élaboration du schéma directeur.

## Du super-POS de 1965 au document stratégique de planification d'une des grandes métropoles du monde

Le futur schéma directeur de l'Ile-de-France sera sans doute bien différent de celui de 1965 bien qu'un certain nombre de principes qui fondaient l'ancien document, et notamment le polycentrisme, sont plus que jamais d'actualité.

En réalité, quatre changements majeurs sont intervenus depuis vingt cinq ans qui obligent à inventer un nouvel outil de planification à long terme de la région-capitale.

### L'Europe

Le premier concerne la nouvelle dimension de l'Europe qui oblige à concevoir l'aménagement de l'Ile-de-France en terme de compétitivité par rapport à la vingtaine d'aires métropolitaines sur lesquelles se polarise de plus en plus l'armature économique européenne.

### L'échelle du bassin parisien

La deuxième concerne l'échelle pertinente de l'espace à aménager : si Haussmann a pu agir sur les 100 Km<sup>2</sup> de Paris intra-muros et Prost-Dautry sur la seule petite banlieue dans le schéma de 1934, déjà Paul Delouvrier avait bien vu que c'est dans le cadre d'une zone de 12 000 Km<sup>2</sup> qu'il convenait d'organiser la Région Parisienne. Dorénavant, c'est un grand bassin parisien de 21 millions d'habitants, riche de 7 régions, représentant la moitié du PIB français, qu'il faudra structurer en véritable métropole décentralisée appuyée sur son réseau de villes et capable de rivaliser avec les grandes conurbations du Sud de l'Allemagne et de l'Angleterre. Les nouveaux modes de transports comme le T.G.V., le maillage en cours du réseau autoroutier permettent de surcroît d'associer une grande partie de la France du Nord/Ouest au développement de l'Ile-de-France.

### La métropole vue comme un vaste écosystème

Le troisième est relatif à l'émergence d'une idée forte, l'écologie qui nous interdit désormais de concevoir l'urbain comme un prédateur vis-à-vis des valeurs naturelles et patrimoniales. Gérer les grandes agglomérations comme un vaste écosystème est apparue comme une des propositions clés du symposium de Melbourne de l'associa-

tion « METROPOLIS » en octobre dernier.

### L'émergence des nouveaux acteurs de l'aménagement

Enfin, le jeu des acteurs a changé. Le SDAURIF de 1965, approuvé en 1976, se comportait comme le sommet d'une pyramide législative et réglementaire du droit des sols assurant par le haut la cohérence des schémas locaux et des POS communaux. La décentralisation a rendu inopérant cette fonction de super POS qu'il est nécessaire d'ailleurs de réviser partiellement chaque année. Par ailleurs, l'émergence des régions a rendu incontournable l'association de l'État et du Conseil Régional pour l'élaboration et, vraisemblablement, à moyen terme l'approbation du schéma directeur.

### A l'encre pour 2000, au crayon pour 2015

Le nouveau schéma directeur sera donc essentiellement un document stratégique écrit à l'encre, suivant la terminologie de Pierre MASSE, pour ce qui est de l'horizon 2000 déjà largement inscrit dans notre présent, et au crayon pour 2015 car la marge d'imprévisible est forte concernant des données aussi fondamentales que la démographie ou le niveau d'emploi. Il devra, notamment, donner un contenu spatial aux quatre réseaux qui vont structurer l'aménagement de l'Ile-de-France.

### Le réseau des centralités

C'est bien évidemment la déconcentration des emplois à la périphérie et le polycentrisme qui doivent constituer l'impératif urbanistique du schéma directeur. Le déficit d'emplois en périphérie et notamment en grande couronne est en effet générateur, beaucoup plus que le déséquilibre Est/Ouest, de mouvements pendulaires qui imposent à 15 % des actifs de la région circulant en transports collectifs des trajets journaliers de plus d'une heure pour se rendre au travail, ce qui nuit fortement à la qualité de vie.

Un meilleur équilibre habitat/emploi est attendu d'une organisation en réseau de l'espace articulé sur la zone centrale, les cinq villes nouvelles, les sept secteurs stratégiques d'une part, le maillage des villes moyennes et petites de la grande couronne (modèle du Kent anglais) d'autre part.

### Le réseau de transport

Le corollaire de cette organisation est d'envisager un effort considérable sur les réseaux de transports. Dans la zone centrale ou les radiales Eole et Météor conjuguées avec une double rocade en métro automatique en proche banlieue (projet « orbi-



**Pierre POMMELET,**  
**ICPC 63.**  
**Directeur Général**  
**de l'Institut**  
**d'Aménagement et**  
**d'Urbanisme de la**  
**Région**  
**d'Ile-de-France**  
**(IAURIF).**  
**Directeur du port de**  
**Brest (1972-1974).**  
**Directeur-Adjoint du**  
**Cabinet du Ministre**  
**des P.T.T.**  
**(1974-1976) : plan**  
**de relance des télé-**  
**communications.**  
**Conseiller**  
**technique au**  
**cabinet du Ministre**  
**de l'Équipement,**  
**des Transports, du**  
**Logement et de**  
**l'Aménagement du**  
**Territoire**  
**(1976-1977).**  
**Directeur**  
**Départemental de**  
**l'Équipement des**  
**Hauts-de-Seine**  
**(Ile-de-France)**  
**(1978-1982).**

« tale » proposé par la Région) permettrait de réaliser un cœur de région plus homogène autour de Paris.

En périphérie, il faut relancer fortement les autoroutes urbaines, qu'elles soient radiales ou rocades, car les infrastructures routières supporteront l'essentiel des déplacements banlieue/banlieue qui croissent à plus de 3 % l'an. C'est également le sens du projet de réseau régional souterrain à petit gabarit qui peut apporter en zone dense des solutions à des problèmes jusqu'ici insolubles comme la jonction entre le Nord et le Sud des Hauts-de-Seine.

**Le réseau vert**

Le troisième réseau, enfin, sera celui de la trame verte. Le plan vert régional prévoit à partir de la ceinture verte (100 000 Ha en cours de réalisation entre l'agglomération et les villes nouvelles), une extension en direction de la couronne rurale et des forêts domaniales de la périphérie et des forêts domaniales de la périphérie et plusieurs coulées vertes utilisant les fleuves et les infrastructures comme le T.G.V. afin de rejoindre les espaces verts centraux.

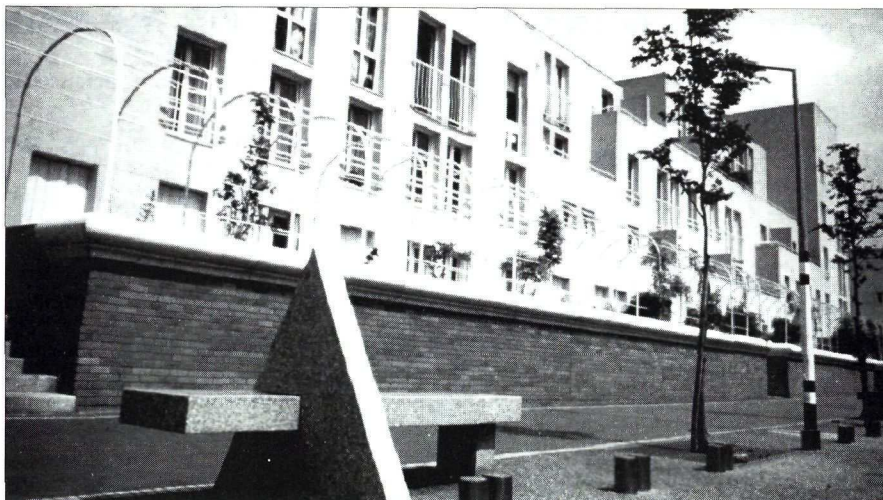
**Le réseau électronique**

Le développement exponentiel de la télématique permet de concevoir un réseau de communication ouvert sur l'international par les téléports et susceptible de générer à la fois la décentralisation des activités et de permettre, dans certains cas, le travail à domicile.

**Les quatre vertus du schéma directeur**

Le futur schéma directeur devrait ainsi avoir comme vocation :

- D'assurer une fonction de cohérence régionale basée principalement sur l'inscription réglementaire dans l'espace des quatre réseaux décrits ci-dessus ainsi qu'une fonction d'impulsion de l'aménagement des secteurs stratégiques en fédérant les politiques et les dynamismes des communes concernées réunies le plus souvent dans des structures intercommunales. Le SIEP du plateau de Saclay en est l'exemple type. En revanche, la très grande majorité des territoires communaux devrait être en mesure de réaliser librement leurs documents d'urbanisme conformément à l'esprit de la décentralisation en respectant des règles souples d'équilibre et des lignes directrices générales du schéma directeur.
- De constituer une occasion de lancer des politiques innovantes dans certains domaines cruciaux comme l'enseignement supérieur, la résorption des quartiers dégradés, les risques majeurs, la dépollution des eaux. Cette fonction mobilisa-



trice du schéma est essentielle ; celui de 1965 ne fût pas approuvé qu'en 1976 alors qu'il avait déjà produit le plus clair de ses effets.

- Enfin, et c'est sans doute le plus difficile, de construire une image forte et crédible au niveau international de la

grande métropole avancée d'Ile-de-France du prochain siècle qui devra concilier l'ambition de devenir la première région économique d'Europe avec la volonté d'assurer une qualité de vie supérieure à l'ensemble de ses habitants.



Institut  
d'Aménagement  
et d'Urbanisme  
de la Région  
d'Ile-de-France

---

**UNE REPONSE A VOS BESOINS**

**AU SERVICE DE L'AMENAGEMENT REGIONAL, L'I.A.U.R.I.F.** (fondation reconnue d'utilité publique) a pour mission la planification régionale. Créé en 1960 pour élaborer le schéma directeur de la région parisienne, il est aujourd'hui l'organisme d'études du Conseil régional et, par ses réflexions, anticipe les évolutions à moyen et long terme. Dans les domaines de l'aménagement et de l'urbanisme, ses diagnostics et ses avis préparent les choix des élus régionaux, qu'il traduit ensuite sous forme de projets. L'I.A.U.R.I.F. apporte aussi son concours prioritairement aux communes et départements d'Ile-de-France, ainsi qu'aux organismes qui lui en font la demande en France et hors de France.

Depuis la décentralisation, l'I.A.U.R.I.F. a été conduit à développer son assistance technique auprès des départements et des communes : de très nombreuses études ont été engagées à ce titre depuis 1982.

Dans ses domaines de compétences qui sont nombreux, aménagement urbain, transports, environnement, logement, démographie, activités et emplois, équipement, foncier, gestion et finances locales, affaires scolaires, des équipes de spécialistes s'efforcent d'aider les élus à mieux définir les problèmes locaux ainsi qu'une politique d'aménagement adaptée.

Pour plus de renseignements,  
**contactez Françoise ADAM,**  
Chargée des relations avec les collectivités locales  
**I.A.U.R.I.F.**  
**251, rue de Vaugirard - 75740 PARIS CEDEX 15 -**  
**Tél. (1) 40.43.75.73**

Le Plan Stratégique des Déplacements en Région Ile-de-France

# ASPHYXIE OU MAITRISE ?



La congestion à PARIS (source RATP).

L'organisation des déplacements de personnes en Ile-de-France est l'un des enjeux majeurs pour la qualité de la vie de ses habitants ainsi que pour son développement économique et son rayonnement international.

Or, la dégradation croissante de la situation ne pourrait qu'inquiéter les pouvoirs publics et c'est dans ce contexte, qu'à l'issue du Conseil des Ministres du 26 juillet 1989, qui avait ouvert le dossier de l'aménagement et du fonctionnement de l'Ile-de-France, deux actions étaient décidées :

- la rédaction, par un groupe d'experts de l'État, de la Région et de la Ville de Paris, du « Livre Blanc » présenté dans les articles précédents,
- l'élaboration, par le Syndicat des Transports Parisiens, d'un « Plan Stratégique de déplacements des personnes » (PSD), ces deux démarches étant, bien sûr, étroitement coordonnées.

Par  
Jacques ROUSSET  
Vice-Président  
Anne BERNARD-GELY  
Secrétaire Général

Le Syndicat des Transports Parisiens, autorité organisatrice des transports en région parisienne associant, dans son Conseil d'Administration, des représentants de l'administration, de la ville de Paris et des départements d'Ile-de-France, et en étroites relations avec le Conseil Régional et les entreprises de transport, était, à priori, le lieu adéquat pour élaborer ce Plan Stratégique des Déplacements.

Les grands objectifs de cette mission ont été ensuite définis par Michel DELEBARRE, alors Ministre de l'Équipement, du Logement, des Transports et de la Mer.

On peut en retenir les quelques principes suivants :

- traiter des transports individuels et des transports collectifs, cette vision intermodale étant nécessaire à la prise en compte de la totalité de la chaîne de déplacements, y compris ruptures de charge et stationnement ;
- se placer, comme le Livre Blanc et le Schéma Directeur, dans une perspective à moyen et à long termes (5-25 ans) ;
- outre le développement des réseaux, porter une attention particulière :
  - à la qualité du service
  - à la politique tarifaire et aux problèmes de financement
  - à la maîtrise de la voiture particulière en zone centrale
  - aux problèmes de l'environnement
  - aux développements technologiques et aux conséquences de l'ouverture européenne.

Le constat de la situation actuelle et des tendances d'évolution a permis d'établir un diagnostic malheureusement alarmant en matière de transports. En effet, la demande de déplacements est en constante augmentation et atteindra - voire dépassera - 25 millions par jour au lieu d'une vingtaine de millions aujourd'hui, la reprise démographique ne pouvant qu'accentuer ce phénomène. Parallèlement, après une évolution spectaculaire de l'offre dans les années 70, on assiste à un fort ralentissement de l'investissement en zone urbaine dense, auquel s'ajoutent des difficultés croissantes pour insérer de nouvelles infrastructures dans leur environnement et une concentration des investissements sur quelques gros projets en nombre très limité. Cette offre stagnante entraîne une congestion accélérée de la voirie et une saturation croissante des transports collectifs.

Cette congestion est particulièrement sensible dans la zone centrale sur le domaine

routier mais aussi pour les transports collectifs (RER A, quelques lignes de métro, lignes de bus gênées par la densité de la circulation). Pour le RER, la mise en service de METEOR, EOLE et la ligne D pour les années 1994 à 1996 permettra de résoudre la surcharge de la ligne A ; quant aux problèmes de la ligne C, ils devraient être résolus à terme par la mise en service d'un système de type SACEM. Par contre, des insuffisances d'offre resteront très marquées en proche et moyenne banlieue, là où la demande de déplacements banlieue-banlieue est en constante augmentation.

Sur un autre plan, il apparaît, à la suite d'enquêtes menées par les transporteurs, que l'exigence de la clientèle des transports publics en matière de qualité de service est de plus en plus forte : les revendications portent essentiellement sur la fréquence et la régularité de l'offre, sur la fiabilité des temps de parcours, sur l'information des usagers et leur confort. Le Plan Stratégique des Déplacements a pour ambition de constituer un plan d'actions adapté à ces perspectives.

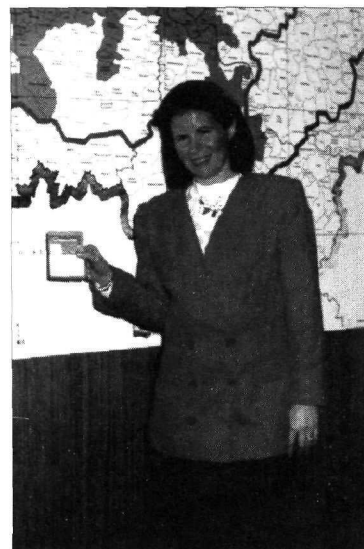
Bien que toutes les études ne soient pas terminées, certaines mesures apparaissent, dès maintenant, souhaitables voire inévitables. C'est ainsi qu'en zone centrale (à l'intérieur de A86) la congestion actuelle de la voirie ne pourra être jugulée que si une plus grande place est laissée au transport public.

Par ailleurs, l'analyse des coûts a montré tout l'intérêt du développement du transport collectif par rapport au coût économique et social de l'usage de la voiture. Pour cela deux leviers sont possibles sur lesquels il faut probablement agir simultanément :

- la maîtrise de l'usage de la voiture particulière,
- le développement de l'offre de transport collectif.

Le premier renvoie à des moyens de régulation, d'incitation ou de contrainte parmi lesquels on peut citer :

- la régulation par le nombre de places de stationnement offertes ;
- la tarification du stationnement ;
- le contrôle du respect de la réglementation du stationnement qui est un élément indispensable d'une politique de stationnement (les résultats de la mise en place des axes rouges dans Paris et les diverses campagnes de répression parallèles sont, à ce titre, instructifs) ;
- des plans de circulation dissuasifs pour se rendre dans certaines zones critiques : cette politique difficilement ap-



**Anne BERNARD-GELY, IPC 79.**  
**Après avoir passé deux ans comme Conseiller Technique chez Georges SARRE, Secrétaire d'État chargé des Transports, elle est, depuis janvier 1990, secrétaire Général au Syndicat des Transports Parisiens.**

plicable dans la totalité de la zone dense peut être d'un grand intérêt à l'échelle d'un quartier ou d'un secteur à protéger :

- un partage de la voirie beaucoup plus favorable aux transports collectifs, aux taxis et aux piétons : ceci permettrait d'offrir une plus grande fluidité

aux déplacements que l'on veut privilégier ;

– « le road pricing » ou péage urbain de zone qui permet de réguler l'accès à certaines zones par une tarification. Certains pays anglo-saxons ont déjà adopté cette démarche ou vont la mettre en œuvre. Il faut cependant être conscient des difficultés à la fois juridiques, politiques ou techniques qu'un tel système engendrerait.

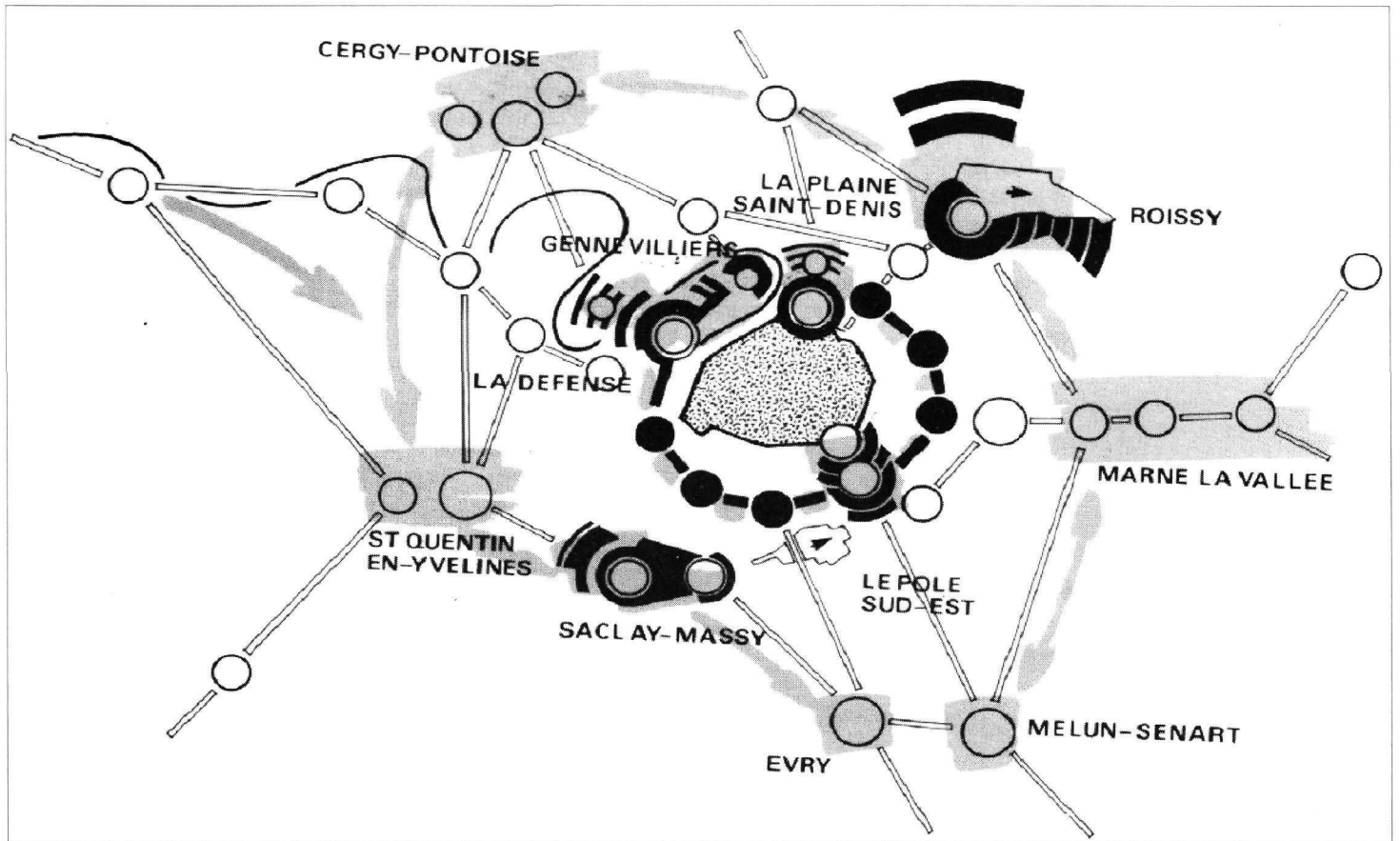
Quant au second levier, il découle très directement des analyses précédentes qui font apparaître le besoin d'une augmentation sensible de l'offre de transport collectif quantitativement et qualitativement. L'enjeu pour les transports collectifs est de gagner des parts de marché sur la voiture notamment pour les déplacements banlieue-banlieue (surtout domicile travail) et en heure creuse pour les autres motifs, par exemple, les affaires profes-

Présentation de la nouvelle carte orange par Michel Delebarre.



**Jacques ROUSSET,**  
**ICPC 62.**  
**1962-1971 : Service**  
**des Voies**  
**Navigables du Nord**  
**et du Pas de Calais.**  
**1971-1976 :**  
**Adjoint**  
**au Directeur,**  
**chargé des**  
**infrastructures**  
**à la DDE de la**  
**Seine-Saint-Denis.**  
**1976-1979 :**  
**Direction de**  
**l'aménagement**  
**foncier et de**  
**l'urbanisme.**  
**1979-1983 :**  
**Directeur**  
**départemental de**  
**l'Équipement de**  
**l'Oise.**  
**1983-1985 :**  
**Directeur**  
**départemental de**  
**l'Équipement du**  
**Pas-de-Calais.**  
**1985-1986 :**  
**Directeur du**  
**Cabinet de M. Jean**  
**AUROUX, au**  
**Ministère de**  
**l'Urbanisme, du**  
**Logement et des**  
**Transports.**  
**1985-1989 : Préfet,**  
**Directeur Régional**  
**de l'Équipement**  
**d'Ile-de-France.**  
**Depuis juillet 1989:**  
**Vice-Président du**  
**Syndicat des**  
**Transports**  
**Parisiens (STP).**

Campagne de l'extension de la carte orange.



sionnelles, ce qui conduit à envisager la création de produits nouveaux de transport public.

En ce qui concerne la proche banlieue, plusieurs types de nouvelle desserte sont actuellement étudiés ou proposés (voir schéma joint) et concourent tous à faciliter les déplacements banlieue-banlieue et à améliorer le maillage du réseau :

- une rocade rapide située à environ 13 Km du centre de Paris permettant de desservir les zones à forte densité d'emploi et les grands équipements urbains ;
- la création de site propre intégral pour des lignes de rocade en proche et moyenne banlieues assurant un maillage serré avec les lignes radiales ;
- l'élaboration d'un réseau de transport en commun comprenant plusieurs axes tangentiels forts et non pas une seule rocade.

Selon les promoteurs, toutes ces lignes pourraient assurer une vitesse commerciale comprise entre 35 et 60 Km/h constituant une bonne alternative à l'utilisation de la voiture particulière.

L'intérêt de sites propres, l'insertion des rocades dans le réseau existant, l'adaptation des lignes radiales, la cohé-

rence des dessertes de petite et grande couronne, la continuité des rocades ou l'organisation des ruptures de charge, autant de questions auxquelles il faudra répondre.

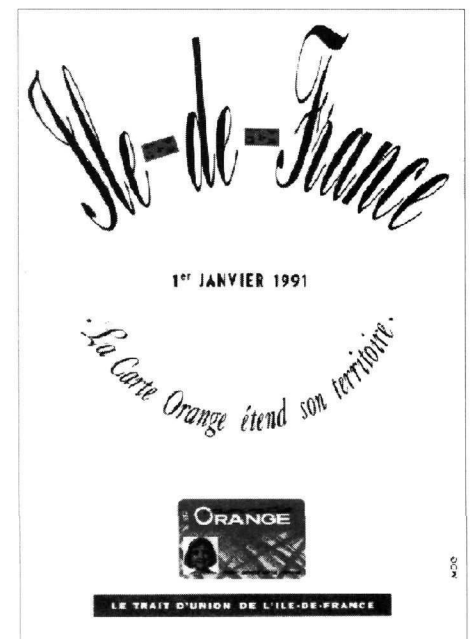
Au stade actuel des réflexions, gardons-nous d'opposer les « projets » les uns aux autres. Pour converger vers des propositions concrètes et réalistes, il faut d'abord analyser - quantitativement et qualitativement - les besoins à satisfaire aujourd'hui et à terme, identifier les contraintes, notamment liées à l'occupation du sol, déterminer les nœuds d'échange avec les réseaux lourds actuels à desservir obligatoirement, voir comment les rabattements (qui « alimenteraient » la rocade) pourraient être organisés, et choisir ensuite seulement l'infrastructure la même adaptée dans chaque zone sans nécessairement s'imposer des caractéristiques identiques et répétitives partout.

Mais d'autres actions touchant à la qualité de service et s'appliquant à l'ensemble de la région parisienne ont autant d'importance :

- une amélioration des fréquences et des plages horaires de desserte ;
- une augmentation des possibilités de stationnement aux gares permettant un transfert modal de la voiture particu-

lière vers le transport public, avec si possible intégration tarifaire ;

- une meilleure lisibilité des dessertes ;
- une information plus performante et plus claire intégrant l'ensemble des modes ;
- un accroissement de la sécurité tant



pour les personnes que pour le matériel ;

- la constitution d'une gamme complète de produits « transports publics » (lignes express bus, taxis collectifs etc.).

C'est pourquoi, nous travaillons depuis plusieurs mois avec les entreprises de transport pour élaborer un programme spécifique de qualité de service qui n'aurait de sens que si, bien sûr, un financement pluriannuel également spécifique et garanti était dégagé.

C'est d'ailleurs dans ce cadre qu'on peut replacer l'extension de la Région des Transports Parisiens et donc de la carte orange à l'ensemble de la Région Ile-de-France intervenue au 1<sup>er</sup> janvier 1991. Elle offre, en effet, aux franciliens de nouvelles facilités de déplacements et concourt déjà à améliorer la qualité de service du transport public.

La première phase de ces travaux a montré l'intérêt majeur d'une démarche prospective intermodale et interpartenaires. Afin d'évaluer les résultats des actions passées mais aussi d'éclairer l'avenir, cette démarche doit être entretenue en

permanence. C'est pourquoi le Syndicat des Transports Parisiens a pris l'initiative de trois mesures concrètes :

- création, dès cette année, d'un observatoire régional des déplacements, en s'appuyant en partie sur des outils existant éventuellement localement ou dans certaines administrations ou entreprises ; cet observatoire permettra de suivre en permanence l'évolution de la situation sur la base d'indicateurs objectifs émanant de bases de données fiables et d'alimenter le débat régional sur la politique de déplacements ;
- mise au point et coordination de programmes d'études annuels et pluriannuels entre les divers partenaires, complétée par la planification de la production des schémas de principe et avant-projets. Une veille technologique et institutionnelle devra aussi être établie avec les partenaires professionnels afin d'être à l'écoute des évolutions étrangères. Des actions d'expérimentation ou de développement cohérentes avec les programmes nationaux ou européens pourraient être lancés dans certains domaines : automations intégrale de la conduite des métros, systèmes

d'information et d'aide à l'exploitation ;

- élaboration d'une politique de réservations foncières coordonnée entre l'autorité organisatrice, les administrations et collectivités, les entreprises publiques, l'Agence Foncière Technique de la Région Parisienne, préservant les possibilités de réalisation des infrastructures nouvelles de transport collectif.

Bien évidemment, tous ces travaux prospectifs ne peuvent faire l'impasse sur le financement : développer les réseaux, améliorer la qualité de service coûte de l'argent pour l'investissement et pour le fonctionnement. On peut, en la matière, faire preuve d'imagination. On ne peut occulter le problème et il ne va pas de soi que l'intendance suivra.

Le dispositif collectif d'études est en place depuis 18 mois. Il est actuellement pleinement mobilisé pour produire des propositions qui ne devraient pas manquer d'ambition.

Restera alors la phase ultime des grands choix, des arbitrages et des décisions. Ce n'est pas le plus facile. ■

Le partage de la voirie (site propre sur la RN 305 source RATP).





**DES PROJETS AMBITIEUX S'ESQUISSENT AUTOUR DE ROISSY.**

**L'étude précise des données économiques montre qu'il y a bien une**

# ROISSY SERA-T-IL

**chance  
historique  
à saisir  
pour la  
banlieue**

# LA DÉFENSE

**Nord, mais que ce sera  
une œuvre d'aménagement  
difficile et de longue  
haleine que de remédier**

# DU XXI<sup>e</sup> SIÈCLE ?

**aux  
déséquilibres  
structurels du  
secteur.**



**L'**étude du secteur stratégique de Roissy constitue un cas d'école tout à fait intéressant et qui mériterait à ce titre de figurer dans les bibliothèques pédagogiques des instituts de formation à

l'urbanisme. Ce cas illustre bien, en effet, les liens complexes qui relient la localisation des activités économiques, les infrastructures de transport et le développement urbain.

## Un secteur jusqu'ici protégé

Le schéma directeur existant, résultant des travaux de l'équipe de Paul Delouvrier, prévoit de polariser le développement de

l'agglomération parisienne selon deux grands axes parallèles encadrant la vallée de la Seine et matérialisés par les villes nouvelles. au Nord, les zones de bruit qui entourent la plate-forme de Roissy confortent ce parti d'aménagement en bloquant toute possibilité d'urbanisation continue en tache d'huile.

Jusque vers 1985, ce freinage délibéré de la croissance urbaine n'a pas posé de grands problèmes parce qu'il a été ratifié par les agents économiques. Les nuisances sonores créaient une image peu attractive et, à l'exception de quelques grandes décisions ponctuelles – l'usine Citroën d'Aulnay et le parc d'expositions de Villepinte – ce sont surtout des activités dites logistiques – stockage, transport, distribution – qui se sont installées dans la banlieue Nord, non loin de Roissy. Cette banlieue subissait plus lourdement que les autres les conséquences de la crise économique, parce que sa vocation traditionnelle était fortement dominée par l'industrie, de sorte que les activités logistiques trouvaient sans peine des terrains et des locaux à réutiliser.

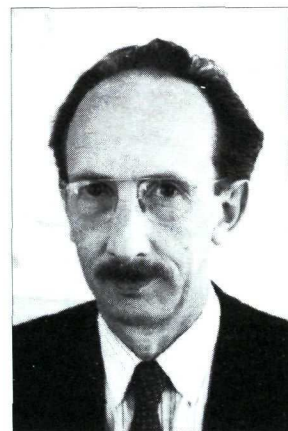
Avec la reprise de 1985, les choses commencent à changer. L'élargissement rapide de l'espace économique rend attractives, d'une manière très générale, les lo-

calisations proches des grands aéroports, afin de faciliter les déplacements d'affaires de plus en plus nombreux et de plus en plus lointains. Faut-il en déduire qu'il suffirait d'ouvrir largement de nouvelles zones à urbaniser dans le nouveau SDRIF pour que le secteur périphérique de Roissy connaisse un essor rapide et attire en masse les activités de haut niveau ? Une étude attentive montre que les choses sont loin d'être aussi simples.

## Les données économiques

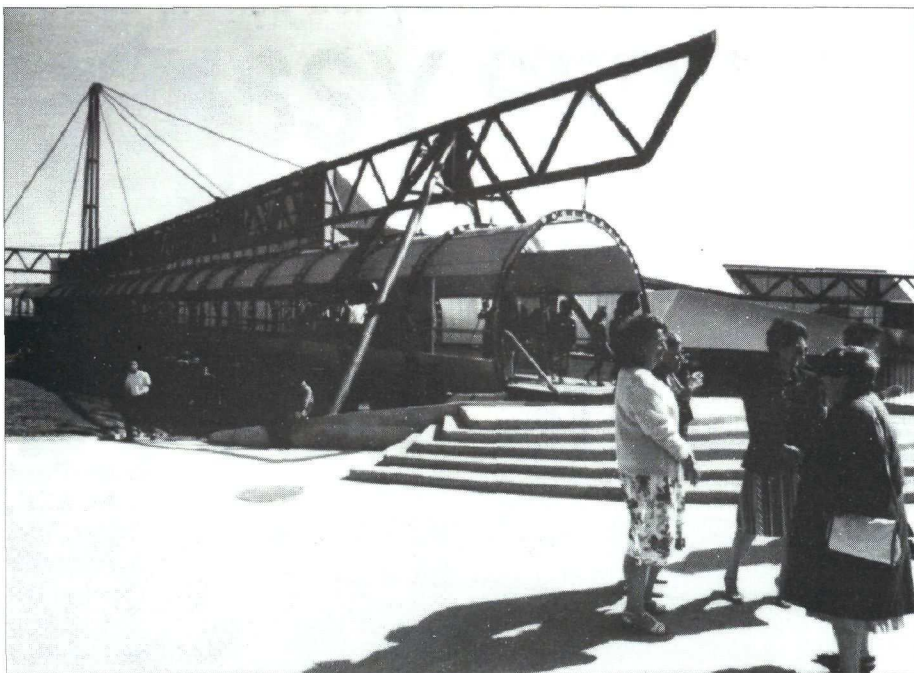
L'analyse des tendances spontanées d'évolution économique du secteur montre en effet que deux phénomènes restent encore largement prédominants alors qu'ils ne sont pas liés à la proximité physique de l'aéroport.

Le premier est un phénomène de desserrement périphérique tout à fait classique, pour lequel deux facteurs de localisation sont nettement privilégiés par les industriels concernés : d'une part, le nœud de circulations autoroutières construit autour de l'aéroport pour desservir ce dernier et rétablir les liaisons interrompues par la construction de la plate-forme est le facteur le plus souvent cité. D'autre part, la vive pénurie de main-d'œuvre qualifiée incite



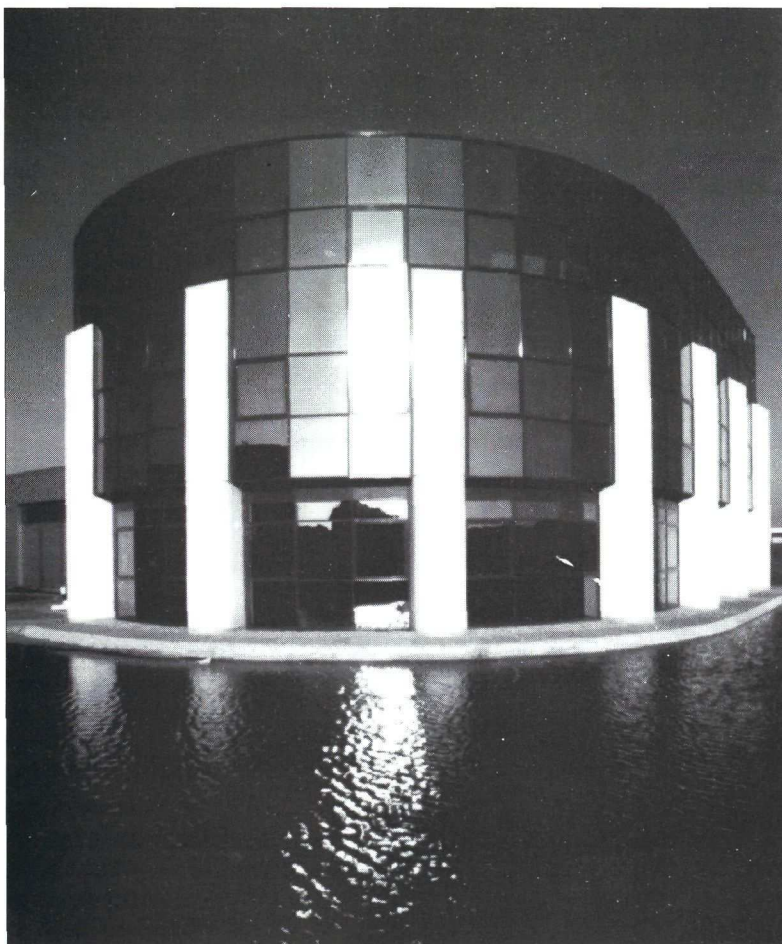
**Jean-Paul LACAZE, IGPC 54, Directeur Général de l'Agence Nationale pour l'Amélioration de l'Habitat, Chargé de mission pour l'étude du secteur stratégique de Roissy. A dirigé la ville nouvelle du Vaudreuil, l'aménagement du littoral du Languedoc-Roussillon et l'Établissement public de La Défense. Exerce parallèlement des responsabilités dans l'enseignement, l'expertise et la recherche en urbanisme. Vient de publier « Les méthodes de l'urbanisme » dans la collection Que sais-je ?**





Restaurant interentreprise N° 3.

Immeuble de bureaux.



les industriels à privilégier des déplacements à courte distance pour mieux inciter leur personnel à suivre le mouvement. Il s'agit donc d'un phénomène local et marginal typique des modes de croissance périphérique des banlieues.

Le second phénomène est d'ordre régional. Comme des travaux scientifiques récents l'ont montré, la géographie des types d'emploi reste très fortement contrastée en région parisienne. La banlieue Nord-Est voit ainsi sa vocation d'accueil des activités logistiques se renforcer à proportion de l'intensification des échanges industriels et commerciaux avec nos grands partenaires de l'Europe du Nord. Le transport routier assurant une part croissante des échanges correspondants, il ne faut pas s'étonner si les secteurs proches des autoroutes venant du Nord et de l'Est polarisent la localisation de plates-formes logistiques de toutes tailles. On notera au passage que si le transport de marchandises par avion se développe aussi, il ne concerne que des objets de valeur importante et donc des tonnages encore modestes par rapport à ceux relevant d'autres modes de transport.

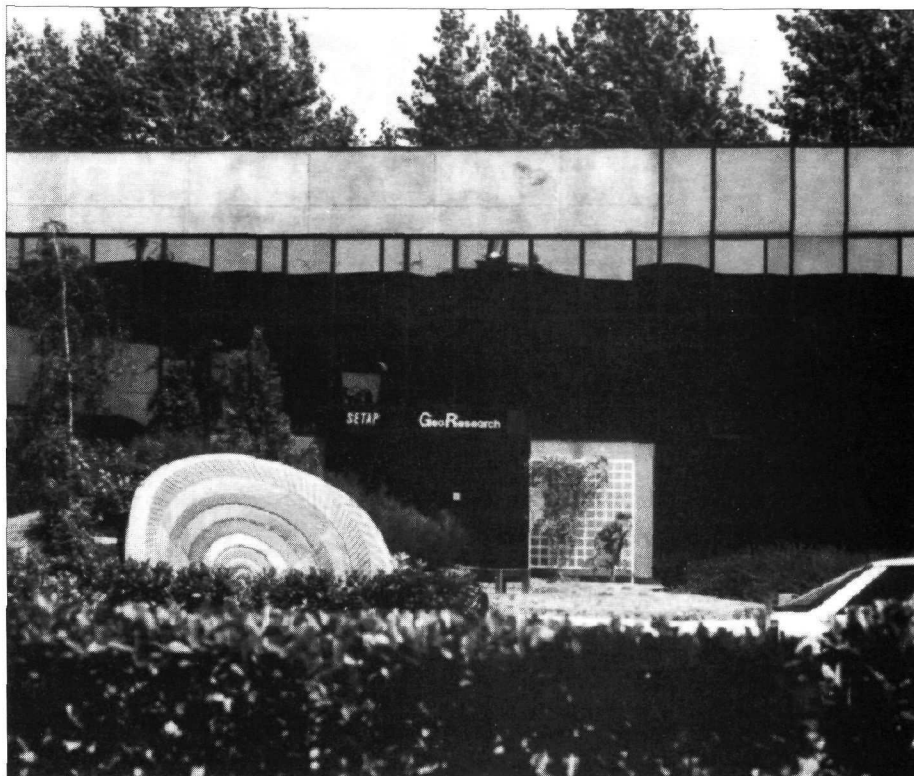
Par ailleurs, en raison de sa longue histoire industrielle, la banlieue Nord ne réunit pas aujourd'hui les conditions indispensables pour accueillir dans de bonnes conditions les activités tertiaires ou de haute technologie : les équipements publics sont très insuffisants, les services aux entreprises encore plus, les capacités d'accueil résidentiel pour les cadres et techniciens embryonnaires. Et, face à cet enjeu central de la croissance économique métropolitaine, le secteur de Roissy se trouve en concurrence directe avec la province et avec les villes nouvelles de Cergy-Pontoise et de Marne-la-Vallée. Dans ce domaine, ces dernières ont acquis la taille critique et développé depuis plus de vingt ans tous les savoir-faire professionnels complexes indispensables pour donner satisfaction aux entreprises à la recherche d'une implantation nouvelle.

### Un problème à trois dimensions

Pour bien saisir la nature d'un problème complexe d'urbanisme, il est indispensable d'effectuer quelques « coups de zoom » pour le cadrer à différentes échelles. Trois apparaissent essentielles dans le cas de Roissy.

D'abord celle de l'Aménagement du Territoire. La desserte directe de l'aérogare II par une gare du TGV va apporter à une vingtaine de villes de la moitié nord de la

Immeuble Geo Research.



France une chance historique : celle de se brancher dans des conditions remarquablement efficaces sur les réseaux de transport aériens internationaux. Mais il n'y a guère de conséquences à en tirer à l'échelle du SDRIF, sauf à bien protéger les tracés des voies de desserte. Un autre aspect de la question mérite par contre un examen critique. La plate-forme de Roissy n'est qu'à une dizaine de la limite du département de l'Oise. Des phénomènes induits commencent à se manifester au nord de cette limite, surtout sous forme d'habitat dispersé. Une coordination interrégionale des études et des projets se révèle donc indispensable.

La seconde dimension est celle de la région francilienne. Elle met en évidence un problème central qui pose un véritable préalable à tout projet important de développement autour de Roissy. Comme tout aéroport international, Roissy est avant tout un équipement urbain et même, en dépit de sa situation périphérique, un équipement de centralité. L'essentiel de son trafic de passagers concerne en effet les activités politiques, économiques, culturelles et de loisir qui sont massivement concentrées dans le centre et le quart sud-ouest de l'agglomération. Or la qualité des liaisons, tant autoroutières qu'en transport en commun, entre ces secteurs et Roissy est déjà préoccupante. Les perspectives d'amélioration sont limitées à court terme. Il y a donc un risque certain de « tuer la poule aux œufs d'or » si un développement urbain trop rapide ou mal organisé aggravait cette situation par une excessive saturation des grandes infrastructures et, en tout premier lieu, de l'autoroute A1.

Il s'agit donc d'un problème central de cohérence du futur SDRIF. Le bon fonctionnement de l'agglomération suppose que l'on prévoie à moyen terme les grands équipements d'infrastructure indispensables pour bien relier Roissy aux pôles décisionnels du centre et sud-ouest. Si les dispositions requises ne pouvaient être prévues, il serait gravement imprudent de remettre en cause le parti actuel de freinage de l'urbanisation au-delà des solutions à apporter à quelques problèmes strictement locaux.

La troisième dimension du problème, c'est la recherche de la stratégie à mettre en œuvre pour permettre à la banlieue Nord de bénéficier au mieux de l'attractivité nouvelle qui se révèle. Les commentaires présentés plus haut montrent qu'elle se pose surtout en termes d'efficacité opérationnelle, les dispositions à prévoir dans le futur SDRIF ne constituant qu'un préalable indispensable mais insuffisant pour

créer les conditions d'un développement économique diversifié et dynamique.

Du point de vue spatial, par contre, se présente une opportunité historique. Il existe un millier d'hectares de terrains libres encore inconstructibles au sud de Roissy. Il paraît impératif de les préserver d'une urbanisation continue sous peine d'aggraver dangereusement la saturation des infrastructures.

Mais, placés en réserve foncière et paysagés, ils peuvent devenir une chance exceptionnelle pour attirer en France quelques grands établissements publics, privés ou internationaux de haut niveau recherchant à la fois la proximité d'une métropole et d'un grand aéroport. Et la présence et l'image de tels établissements ne sont-elles pas le meilleur moyen d'amorcer un processus de différenciation économique de la banlieue nord ?

Sous une forme urbanistique très différente de celle de La Défense – il ne peut s'agir au sud de Roissy que d'un aménagement à faible densité – un tel projet pourrait, dans une perspective à long terme, jouer un rôle relativement comparable pour stimuler la création d'activités plus modernes et servir ainsi de point d'appui pour commencer à remédier aux déséquilibres structurels de la banlieue nord.

Une telle option suppose que le développement urbain de type courant soit reporté

plus au nord et plus à l'est de l'aéroport. En Ile-de-France, les collectivités locales ont bien avancé dans le processus d'organisation intercommunal indispensable pour monter des opérations susceptibles d'atteindre une dimension suffisante et prendre place sur un marché très concurrentiel. Elles souhaitent conserver la maîtrise de ces opérations.

Les données économiques et les contraintes de transport incitent à prévoir des rythmes de croissance modérés qui ne semblent pas incompatibles avec une maîtrise d'ouvrage locale à condition que des dispositions précises assurent la coordination générale des actions à mener dans l'ensemble du secteur. Mais le montage des structures aptes à assurer une telle coordination reste à négocier.

Ces commentaires sur le secteur dit stratégique de Roissy sembleront peut-être manquer quelque peu de lyrisme par rapport à certaines anticipations très ambitieuses de l'avenir de ce secteur. Mais n'est-ce pas le rôle du spécialiste de l'urbanisme de rappeler toujours que rien d'important ne peut être entrepris dans une grande ville qui ne s'appuie sur une analyse précise des réalités économiques, sociales et politiques, déterminants incontournables de tous processus de croissance urbaine ? ■

« Investir vite et fort dans les transports », « Trouver des financements à la hauteur des besoins », « Le péage urbain », ces extraits du Livre

# LE FINANCEMENT PAR LE PÉAGE EN ILE-DE-FRANCE

Blanc résumait l'un des problèmes auquel est confrontée l'Ile-de-France et la solution envisagée. Il est donc proposé au secteur privé d'appliquer à l'Ile-de-France les méthodes de

financement mises en œuvre par Cofiroute pour les autoroutes interurbaines, mais nous allons voir que pour la région Ile-de-France les problèmes posés et les solutions envisagées sont extrêmement variables.

## Les contraintes de l'équation coût recettes

Les paramètres du problème posé peuvent varier dans un rapport de un à vingt...

Pour le concessionnaire l'exercice est périlleux car les coûts d'une autoroute peuvent varier dans un rapport de un à vingt : en effet, aux confins de la région, donc en rase campagne, un kilomètre d'autoroute coûte 25 à 30 MF et à Paris, un kilomètre de réseau LASER coûtera vingt fois plus. L'éventail des problèmes à résoudre est donc très large.

Et les tarifs moyens souhaités dans un rapport de un à cinq.

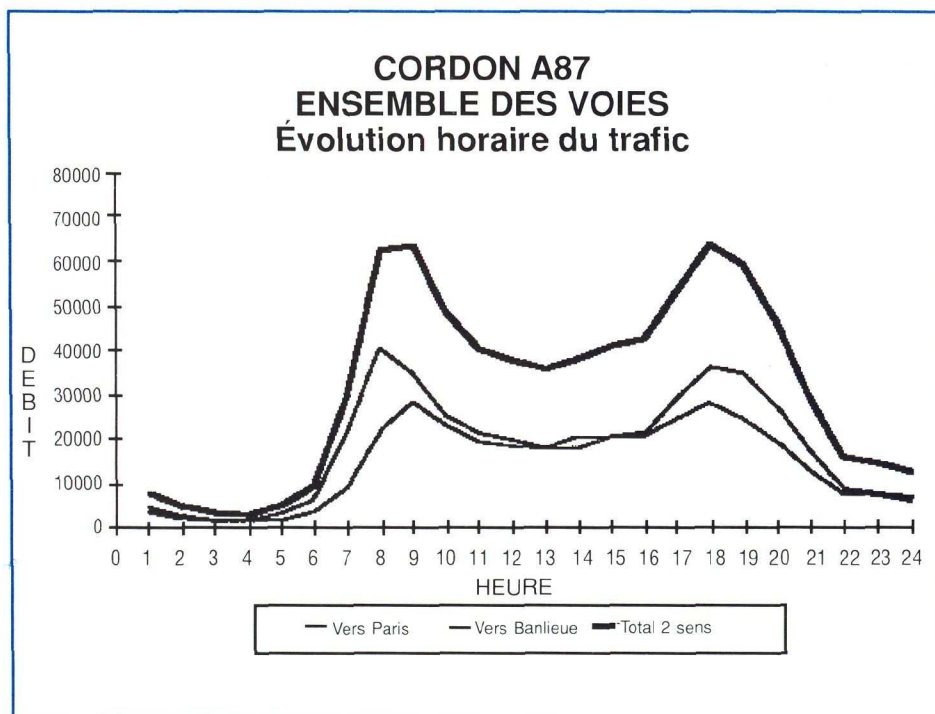
Le financement des autoroutes de rase campagne est assuré pour un trafic moyen de 20 000 véhicules par jour et un tarif de 0,40 franc par kilomètre ; dans le cas extrême du réseau LASER, les simulations étaient basées sur des trafics moyens de l'ordre de 90 000 véhicules par jour et des tarifs de l'ordre de 2 francs par kilomètre. On trouve, bien sûr des cas intermédiaires dès que l'on quitte la zone centrale ; c'est le cas par exemple pour les projets à péage sur la Francilienne. Les calculs permettant d'estimer le trafic attendu sur une voie à péage, sont basés sur la comparaison des itinéraires gratuits et à péage selon un critère de coût généralisé. Dans ces simulations le temps gagné est le paramètre prépondérant et, au moins sur le papier, on peut justifier les tarifs cinq fois plus élevés (2 F/KM au lieu de 0,40 F/KM) comme suit : dans la zone centrale il suffit de rouler à 80 Km/h au lieu de 30 Km/h sur les

voies gratuites et saturées pour gagner cinq fois plus de temps que lorsqu'on compare en rase campagne l'autoroute à 120 Km/h et la route nationale à 80 Km/h. Mais cette approche simplificatrice atteint ses limites lorsqu'il s'agit d'apprécier le nombre de kilomètres parcourus mensuellement sur des voies à péage par un usager ; les trajets domicile/travail peuvent, en effet, représenter 1 000 Km par mois, et ce qui serait acceptable à 0,40 F/Km ne l'est généralement plus à 2 F/Km.

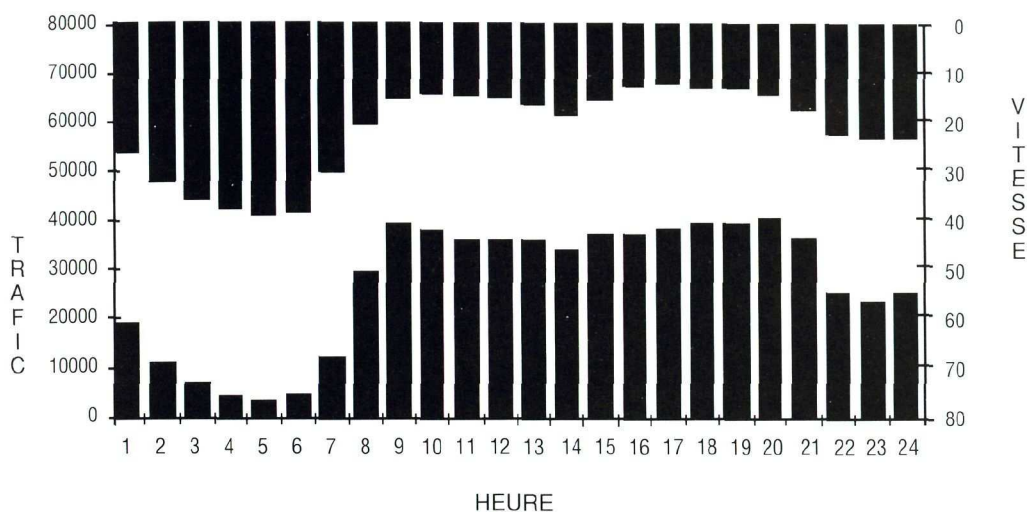
De la grande couronne vers Paris : des conditions et des motifs de déplacement très contrastés

La congestion du trafic : de trois à dix heures par jour.

La courbe n° 1, ci-jointe, donne la répartition horaire du trafic sur les voies radiales



### VITESSE ET TRAFIC MOYENS HORAIRES DANS LA ZONE REGULEE DE PARIS



**M. Henri CYNA,**  
**IPC 51,**  
**Président**  
**Directeur**  
**Général de**  
**Cofiroute.**

qui coupent le cordon A 87 ; il apparaît à l'évidence que lorsqu'on est à plus de dix kilomètres de Notre-Dame, on observe des conditions de circulation dégradées que sur les deux points du matin et du soir, c'est-à-dire pendant deux ou trois heures par jour. En dehors des points, le réseau existant offre de bonnes conditions de circulation.

Le schéma 2 donne la répartition horaire du trafic et des vitesses dans la zone régulée du centre de Paris (moyenne sur 19 Km d'axes et sur un an) il est tout aussi évident que dans l'hypercentre la saturation s'étend sur une douzaine d'heures par jour.

**De la grande couronne vers Paris : une part de plus en plus forte de motifs « affaires » ou « privés à haute valeur ajoutée ».**

La répartition des motifs de déplacement se modifie au fur et à mesure que l'on se rapproche de Notre-Dame : pour le mode de transport voiture particulière, la part du motif affaires professionnelles représente environ le tiers des déplacements dans Paris et seulement dix pour cent en banlieue. De même, les motifs privés mais urgents (accès aux gares ou aux aéroports, achats importants...) également baptisés « motifs privés à haute valeur ajoutée », sont beaucoup plus nombreux dans la zone centrale. Or les usagers se déplaçant pour l'un de ces motifs sont des usagers captifs de la voiture et pressés ; ils constituent à l'évidence la clientèle type des voies souterraines à péage exigeant des tarifs élevés.

### Les limites actuelles du financement par le péage en Ile-de-France

Elles découlent de ce qui précède et nous distinguerons trois zones concentriques :





Le 21 octobre 1987, à 8 h 45, avenue des Champs-Élysées.

#### La zone centrale :

Dans cette zone grossièrement limitée par l'A 86, la pression du secteur bâti et des contraintes d'environnement exigent des solutions souterraines donc très coûteuses mais l'intensité de la demande, la durée de la pointe et la forte proportion de motifs à haute valeur ajoutée permettent d'espérer un financement par le péage.

Pour ce type de client le concessionnaire doit offrir une excellente fiabilité des temps de parcours ; la fluidité doit être la règle et la régulation par le péage, c'est-à-dire la liberté des tarifs est le seul moyen de l'atteindre ; comme d'autres services publics (électricité, téléphone), les tarifs doivent être modulés en fonction de l'heure et des parcours afin d'ajuster la demande à l'offre. Les trajets étant généralement courts, de l'ordre d'une dizaine de kilomètres, il conviendra de supprimer les temps d'attente et d'arrêts au péage par un recours au télépéage. Enfin le service offert devra être aussi complet que possible (radio-téléphone, radio-guidage...).

#### La zone lointaine :

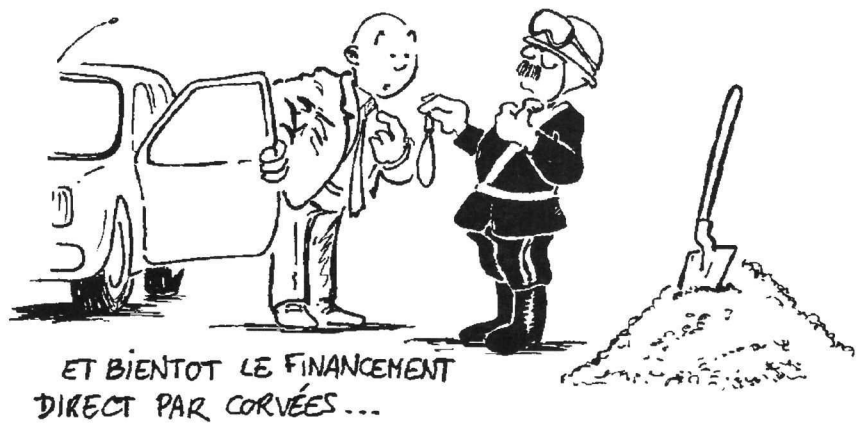
On pourrait définir cette zone comme étant celle où il serait possible de construire une autoroute à des coûts voi-

sins des coûts en rase campagne. Dans cette zone la pointe ne dure que trois ou quatre heures par jour et les motifs à haute valeur du temps ne représentent qu'une faible part des déplacements ; toutefois cette demande est suffisante pour permettre un financement privé de l'autoroute compte tenu du coût modeste de cette dernière.

#### La zone intermédiaire :

Entre les deux zones précédentes qui

ont leur cohérence se trouve une zone à problèmes car la structure de la demande et par conséquent sa solvabilité sont très voisines de celles rencontrées dans la zone lointaine mais la tentation des solutions coûteuses en matière d'infrastructures y est forte (protections phoniques, tranchées couvertes...). Dans cette zone, il convient donc d'être prudent car le financement par le péage seul est aléatoire. ■



L'atout du rééquilibrage vers l'Est de la région Ile-de-France. Marne-la-Vallée est aujourd'hui un grand site urbain illustrant les effets positifs

# MARNE-LA-VALLÉE

d'une  
action  
persévérante

de l'État conduite en étroite liaison avec les Collectivités Locales.



**A**u sein du périmètre d'intervention des Établissements Publics : EPA Marne et EPA France, sur un territoire de 15 214 ha, l'ensemble des réalisations prévues ne sera pas achevé avant 2010-2015. Les premières études concernant Marne-la-Vallée datent de 1963, lors de la préparation du Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile-de-France établi en 1965. Si l'on s'en tient à ces dates, le projet s'étendra sur un demi siècle et pendant cette période, plus de 150 Milliards de francs auront été investis.

Après vingt ans d'existence, Marne-la-Vallée est, de toute évidence, destinée à répondre à l'un des grands objectifs de l'organisation spatiale de la région Ile-de-France : créer un puissant pôle économique à l'Est de la Capitale.



## Les objectifs du premier schéma directeur

Le Schéma Directeur de 1965 définissait les principes d'Aménagement d'une zone Est s'étendant de Paris jusqu'à Meaux. La vallée de la Marne y était considérée comme l'axe préférentiel du développement de cette partie de la région parisienne, et Marne-la-Vallée y était évoquée de la façon suivante :

« Les plateaux situés au sud de la vallée recevront la population la plus importante : 300 000 à 500 000 habitants. L'ensemble de cette urbanisation, dont le caractère pourrait se rapprocher de celui des villes nouvelles de la banlieue de Stockholm, succession d'agglomérations de 30 à 80 000 habitants, sera supporté par l'antenne Est du RER et l'autoroute de l'Est. Elle utilisera au mieux le site extrêmement varié de ce secteur, coupé de vallons descendant vers la vallée de la Marne, où existent encore de nombreux bois à préserver.

Un grand centre urbain important sera réalisé à Bry-sur-Marne, Noisy-le-Grand, en tête de cette urbanisation. Très bien relié à Paris par le RER et l'autoroute de l'Est, et en bonne relation avec la banlieue existante, il pourra, à côté d'un ensemble universitaire, accueillir des établissements commerciaux ou de caractère tertiaire et des immeubles de bureaux. L'implantation dans ce secteur de la « Cité de la télévision » est prévue.

Dès 1965, les principales caractéristiques de la ville nouvelle sont arrêtées par l'équipe dirigée par Paul Delouvrier, Délégué Général au District.

## Marne-la-Vallée en 1990

En 20 ans, Marne-la-Vallée est devenue une réalité, forte de plus de 200 000 habitants. 40 000 logements ont été construits, pour répondre aux besoins de l'Est Parisien, mais aussi à la demande interne.

A l'origine constitué de logements aidés, le parc se diversifie au fur et à mesure du développement des quartiers. Aujourd'hui, un équilibre satisfaisant est atteint. Les cadres, les employés, les jeunes... chacun peut trouver à Marne-la-Vallée l'habitat qui convient à ses ressources.

Les parcs d'activité, destinés à accueillir les entreprises du secteur secondaire, ont connu un succès grandissant. Sur un potentiel de 1 000 hectares, 500 sont aujourd'hui occupés. A l'origine, sites d'accueil, d'activités à faible valeur ajoutée, ils sont



désormais « des parcs technologiques » qui reçoivent laboratoires, centres de recherche et de formation, entreprises innovantes...

Ces mutations ont précédé le démarrage du tertiaire à Marne-la-Vallée. En 1990, nous avons fêté le millionième m<sup>2</sup> de bureaux commercialisés, ce qui représente un score brillant compte tenu de l'absence de toute tradition d'implantations tertiaires sur le site. A terme, 3 millions de m<sup>2</sup> sont projetés.

Deux autres aspects de notre développement sont à noter : l'implantation au cours des dix prochaines années d'une Université forte de 20 000 étudiants, et la parution sur notre territoire de deux pôles très puissants : Noisy-le-Grand aux portes de Paris, et Euro Disneyland 25 km plus à l'Est.

## L'organisation spatiale

Comme il était prévu à l'origine, Marne-la-Vallée présente le long de la ligne du RER, une succession d'agglomérations séparées par de larges espaces naturels.

Quatre grands ensembles peuvent être ainsi distingués, qui constituent la spécificité de Marne-la-Vallée.

A l'Ouest, à douze kilomètres de Paris, Noisy-le-Grand et les communes de Bry-sur-Marne et Villiers-sur-Marne, intégrées dans le tissu de la première couronne, accueillent un grand pôle tertiaire qui devra à terme atteindre 1 million de mètres carrés de bureaux.

Quelques kilomètres plus à l'Est, le Val-

Maubuée conforte la vocation Universitaire de Marne-la-Vallée avec la cité Descartes.

Le troisième secteur, entre Lagny et l'autoroute A4, accueille dès aujourd'hui l'agglomération nouvelle de Bussy-Saint-Georges dans un contexte où l'habitat, l'immobilier de bureaux, et les parcs technologiques s'harmonisent dans un environnement soucieux d'équilibre écologique.

Enfin, avec l'arrivée d'Euro Disneyland à l'extrême Est de la Ville Nouvelle, le Schéma des pères fondateurs s'est trouvé parfaitement accompli. L'idée d'un grand pôle de loisirs, entre Lagny et Meaux, même s'il ne se situe pas sur les bords de Marne, trouve sa réalisation dans un complexe qui accueillera vingt cinq millions de visiteurs chaque année et deviendra le premier pôle touristique européen.

## Les moyens du développement

L'état d'avancement de Marne-la-Vallée, au début des années 90, correspond aux hypothèses de départ. L'objectif a été tenu grâce à la continuité de l'action publique sur tous les points stratégiques.

L'action foncière entamée dès le début de la ville nouvelle a été poursuivie tout au long de la période de croissance. Le stock de terrains ouverts à l'urbanisation, est resté à peu près constant. La politique d'acquisition conduite par l'État, l'AFTRP, et l'Établissement Public a permis ce résultat.

Aujourd'hui 7 500 hectares sont inclus dans des Zones d'Aménagement Différé, à l'intérieur du périmètre de Marne-la-Vallée, et 4 500 sont dans des périmètres de Zones d'Aménagement Concerté.

La mise en place des grandes infrastructures : l'autoroute A4 et le RER entre 1978 et 1992, est le deuxième facteur d'expansion des urbanisations nouvelles. L'État, la Région et les Départements ont maintenu malgré les difficultés conjoncturelles les moyens nécessaires à la mise en place de ces grandes infrastructures. Sans elles, le territoire de Marne-la-Vallée n'aurait pas pu entrer en communication avec les autres pôles de développement de l'agglomération parisienne, et aurait perdu toutes chances de réussite dans la compétition entre sites économiques. La gare internationale des TGV implantée sur le secteur IV de la Ville Nouvelle (mise en service prévue en 1994) complètera cet impressionnant carrefour de communications qu'est devenu Marne-la-Vallée : trente trains quotidiens placeront la Ville Nouvelle à 2 h 30 de Londres, 1 h 15 de Bruxelles, 2 heures de Lyon et 3 heures de Bordeaux.

Enfin, l'efficacité des institutions créées par la législation sur les Villes Nouvelles a permis de dépasser les contraintes locales, communales, pour faire émerger une vision stratégique du développement. Entre l'Établissement Public, aménageur mis en place par l'État, les grandes communes telles Noisy-le-Grand ou Lagny, les regroupements de communes - le SAN du Val-

Maubuée, le SAN des Portes de la Brie - l'Agglomération Nouvelle de Bussy-Saint-Georges, s'est construite une communauté de volontés tournée vers l'objectif du développement d'un territoire élargi : Marne-la-Vallée.

## Une nouvelle étape : Marne-la-Vallée au début du XXI<sup>e</sup> siècle

On ne peut être que frappé par la coïncidence entre les projets de 1965, et la réalité de la ville nouvelle aujourd'hui. Marne-la-Vallée répond parfaitement à l'exigence formulée alors : constituer un axe de développement qui canaliserait l'extension du noyau central de l'agglomération.

Le projet du Schéma Directeur décrit dans le livre blanc de 1990 fixe d'autres orientations à la Ville Nouvelle. L'idée d'organisation polycentrique renforcée de la région Ile-de-France constitue un nouveau défi.

Marne-la-Vallée doit devenir un espace central urbain où une grande partie des habitants de l'Est Parisien viendront chercher les principaux services urbains : emplois, formations de haut niveau, grands équipements culturels, sportifs, de loisirs... Marne-la-Vallée et d'autres pôles d'Ile-de-France, constitueront ainsi des centres alternatifs à Paris, soulageant le centre historique et la petite couronne.



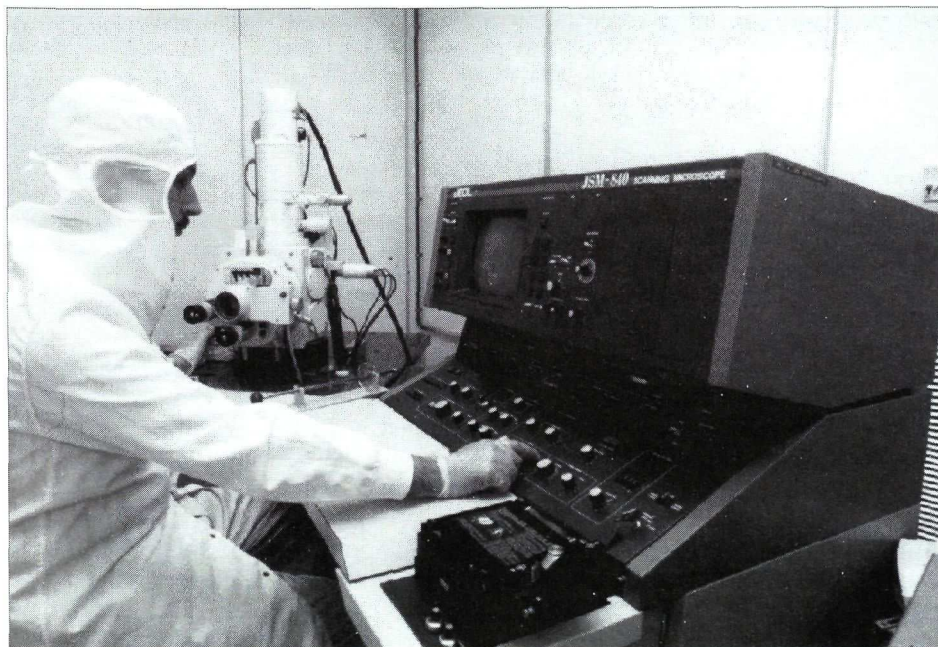
**Jean POULIT,**  
**IGPC 62,**  
**Directeur**  
**Général des**  
**Établissements**  
**Publics**  
**d'Aménagement**  
**de**  
**Marne-la-Vallée**

Dans l'état actuel de son développement, Marne-la-Vallée répond aux objectifs de 1965, mais pour devenir un pôle urbain de très grand rayonnement, l'effort d'aménagement, de développement des infrastructures, de promotion économique doit être poursuivi avec ardeur. Le développement du tertiaire est notamment un enjeu crucial. Atteindre 3 à 4 millions de m<sup>2</sup> de bureaux en 2015 est une nécessité pour donner une réalité économique à l'Est parisien. Pour cela, aucun effort ne doit être négligé.

Par ailleurs, l'espace périphérique de Marne-la-Vallée doit être conçu en étroite cohérence avec ses pôles centraux. A l'heure actuelle, si les Établissements Publics maîtrisent correctement la structuration urbaine à l'intérieur du périmètre, ils doivent déployer de grands efforts de concertation pour dessiner les lignes directrices du développement périphérique, notamment résidentiel de Marne-la-Vallée.

L'enjeu du nouveau Schéma Directeur réside dans la fermeté et la clarté des choix qui vont être faits. Ceux de 1965 nous ont conduits où nous sommes. Je ne doute pas que ceux de 1991 auront la même efficacité. ■

Le pôle de recherche. (Photo Éric Morency.)



L'axe historique prolongé au-delà de la Grande Arche

# LA DÉFENSE



**E**n 1958, l'État décidait de lancer à l'Ouest de Paris, sur le territoire de ce qui allait devenir le département des Hauts de Seine, à Courbevoie, Nanterre et Puteaux, la plus importante opération d'urbanisme jamais lancée en France.

Un établissement public est créé pour mener à bien ce grand projet : c'est l'EPAD (Établissement Public pour l'Aménagement de la région de la Défense). Un périmètre d'intérêt national de près de 750 hectares est défini.

L'EPAD se met à la tâche pour réaliser la première partie de ce vaste programme, à l'intérieur du Boulevard Circulaire.

On connaît la suite de l'histoire.

**A**près bien des vicissitudes le pari est gagné : la Défense est devenu le quartier d'affaires de dimension européenne qui manquait à Paris.

En 1989, la Grande Arche accueille le sommet des chefs d'état des pays industrialisés, conférant à la Défense le rayonnement mondial qui lui manquait encore...

Les millions de visiteurs qui depuis lors, sont venus visiter ce nouveau monument du XX<sup>e</sup> siècle n'ont pu que constater que le paysage urbain changeait de l'autre côté de l'Arche.

L'ordonnancement du quartier d'affaires rend encore plus chaotique cette partie du périmètre de l'EPAD : entrelacs de voiries, viaduc inachevé, cimetières, bureaux, entrepôts...

Son aménagement était devenu indispensable.

La décision de le réaliser a été annoncée le 1<sup>er</sup> août 1990 par M. Delebarre, Ministre de l'Équipement.

Elle provoqua, on s'en souvient, de vives et bien excessives polémiques. Il est bon de rappeler avec précision ce qu'elle implique.

On a pu parler de « Défense-bis », « d'extension » de « Champs Élysées de l'an 2000 ». Rien de tout cela n'est exact, nous allons le voir.

Le périmètre concerné je le rappelle, s'inscrit dans les limites de l'opération d'intérêt national définis voici plus de 30 ans.

La première décision prise est de prolonger l'axe historique au delà de la Grande Arche, avec un traitement urbain digne de celui qui accompagne l'Axe du Louvre à la Grande Arche.

Cela va se traduire dans les cinq années à venir par l'enfouissement de l'autoroute A14, la déviation de la RN 314, la réalisation d'un boulevard urbain de plus de 120 mètres de large, structurant la commune de Nanterre aujourd'hui trop divisée...

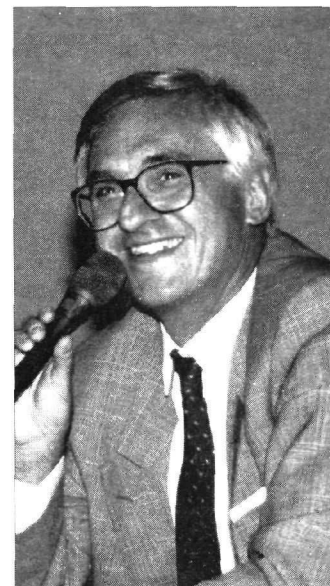
La deuxième décision concerne le désenclavement de l'Université de Nanterre.

La mise en tunnel de la ligne A du RER, l'ouverture sur l'axe historique prolongé, des liaisons transversales avec le Centre de Nanterre et une possibilité de réaliser 300 000 m<sup>2</sup> de services liés à l'Université en seront les composantes.

Parallèlement à ces décisions, le Ministre a confié à l'EPAD une mission d'études sur un programme indicatif de 1 200 000 m<sup>2</sup> de logements et 600 000 m<sup>2</sup> de bureaux, conformément à la règle du 1 m<sup>2</sup> de bureaux pour 2 m<sup>2</sup> de logements.

La volonté de l'EPAD est comme elle l'a toujours été, de déterminer ce programme en étroite concertation avec les collectivités concernées et au premier chef de la Ville de Nanterre.

Ce projet a suscité lui aussi de nombreuses réactions, relançant le débat du déséquilibre est-ouest en région parisienne.



**Alain MAUGARD,**  
**IGPC 67,**  
**Directeur Général**  
**de l'EPAD depuis le**  
**1<sup>er</sup> juin 1990.**  
**Chargé de**  
**l'urbanisme**  
**opérationnel à la**  
**direction**  
**départementale de**  
**l'Équipement des**  
**Hauts-de-Seine de**  
**1972 à 1975, puis**  
**Directeur**  
**départemental**  
**adjoint de la DDE de**  
**Meurthe-et-Moselle,**  
**il deviendra de 1978**  
**à 1981 chef du**  
**service de la**  
**politique technique**  
**à la direction de la**  
**Construction, en**  
**même temps que**  
**secrétaire**  
**permanent du Plan**  
**construction.**  
**En 1982, il est**  
**nommé**  
**directeur-adjoint du**  
**cabinet de Roger**  
**Quilliot, puis de**  
**Paul Quilès.**  
**De 1984 à 1990,**  
**M. MAUGARD a été**  
**Directeur de la**  
**Construction.**



...demandez plutôt à Info-Défense



**INFO**  
**DEFENSE**  
**PARVIS DE LA DÉFENSE**  
**47 74 84 24**





Il faut calmer ces excès en s'en tenant aux faits.

il est bon de préciser que ce programme se déroulera sur une période allant de 10 à 15 ans.

Ce que signifie que le rythme annuel de construction de bureaux sur la Défense serait de 60 000 m<sup>2</sup>. Or, depuis deux à trois ans, le rythme annuel global sur l'Ile de France, est de 2 000 000 de mètres carrés. Par ailleurs, les experts prévoient un ralentissement dans les prochaines années ramenant ce chiffre à 1 200 000.

Ce qui veut dire que sur la Défense, ce ne sont que 3 à 6 % des bureaux en Ile-de-France qui seraient construits à la Défense, soit une diminution par deux de sa part sur le marché de l'immobilier de bureaux.

On le voit, nous sommes bien loin d'une « Défense bis ».

Les bureaux déjà construits à La Défense et ceux qui le seront, offrent des avantages différents et complémentaires de ceux réalisés à l'Est de Paris.

Il est indispensable d'avoir plusieurs pôles de bureaux en Ile de France correspondant

à des demandes différentes, offrant une réponse à toutes les sociétés quelle que ce soit son importance, quels que soient ses moyens.

Paris doit rester une des très grandes capitales mondiales : ne nous arrêtons pas aux chiffres !

Regardons ce qui peut constituer les atouts de l'agglomération parisienne dans la compétition des grandes capitales mondiales !

C'est, à mon avis, la diversité de notre offre de bureaux, de notre offre de surfaces industrielles, de notre offre dans le domaine de la formation et de la vie culturelle et artistique qui fait la qualité globale de la ville.

Ce qu'il faut, c'est que nous soyons excellents dans tous les sites ; excellents dans le développement de l'est et des villes nouvelles de Marne-la-Vallée avec Disneyland, la cité Descartes et de Melun-Sénart ; excellents dans l'utilisation du centre historique de Paris et les nouvelles opérations de l'est, Tolbiac et Bercy ; excellents à la Défense ; excellents, il faut l'être aussi dans le domaine du logement où un grand travail reste à fournir.

Nous accusons un important déficit dans ce domaine.

Il était devenu indispensable de construire des logements : nous allons en réaliser 1,2 millions de mètres carrés.

Il faudra prévoir d'offrir une gamme très large de possibilités de se loger, notamment vis à vis des ménages modestes et des classes moyennes qui connaissent des difficultés pour y parvenir.

Aujourd'hui, une consultation internationale d'urbaniste lancée par l'EPAD est en cours de jugement.

Elle guidera la mission de l'EPAD pour l'aménagement de l'Axe au delà de la Grande Arche, pour définir une composition urbaine très contemporaine.

Très bientôt, première étape tangible de cette grande opération, les viaducs de l'A14 seront démolis pour permettre l'enfouissement de l'autoroute...

Ainsi les passions une fois apaisées, la concertation engagée avec les collectivités locales, pourra alors s'écrire la dernière page de l'histoire de la Défense. ■

# ENGAGER UNE VRAIE POLITIQUE FONCIÈRE



Montmagny : « Les Sablons ».  
(Photo Éric Morency.)

**T**out comme l'air, l'eau et le feu, la terre est bien rare que l'on a trop souvent tendance à gaspiller à cause d'une apparente et trompeuse abondance. Certes, en Ile-de-France, cette assertion est heureusement bien souvent dépassée, et l'on va même jusqu'à parler du « triangle d'or » au cœur de Paris. Il n'en reste pas moins que les besoins d'espaces, tant pour les logements que pour les entreprises et les équipements d'accompagnement, restent élevés et que la consommation de cette denrée va demeurer importante – plus de 50 000 ha en Ile-de-France d'ici 2015 selon la majorité des experts et ce dans le cadre d'un développement « maîtrisé ». Faut-il même voir, comme certains, le principal motif de dysfonctionnement de l'agglomération parisienne dans l'inadéquation entre cette demande et une offre foncière insuffisante en quantité, mal ciblée en qualité et en niveau de prix.

Face à ce marché bien particulier, en fait à ces marchés spécialisés à la fois reliés et cloisonnés, correspondant aux différents usages urbains et agricoles de la terre, seule une politique foncière *claire, pérenne et coordonnée* peut tenter de répondre aux légitimes aspirations des habitants d'aujourd'hui et de demain en Ile-de-France. Tentons d'en dresser schématiquement les contours.

## Anticiper en permanence

La réussite, certes partielle, du schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de l'Ile-de-France (SDAURIF) de 1965 a reposé, pour une bonne part, sur la mise en œuvre d'une politique foncière ambitieuse engagée très tôt, *avant même* la présentation officielle du schéma. L'outil de cette politique, voulu par le Général de Gaulle et le Préfet Delouvrier, a été l'Agence Foncière et Technique de la région parisienne, créée en 1962. C'est parce qu'il y a eu, notamment au travers de l'AFTRP, une maîtrise foncière de grande ampleur qu'ont pu être réalisées, dans de bonnes conditions, les villes nouvelles, les bases de loisirs et les grandes infrastructures.

Certes, le contexte de 1990 est fort différent de celui des années soixante. Il ne s'agit donc pas de réhabiliter un urbanisme secret, mais plutôt de rappeler l'impérieuse nécessité pour les responsables de disposer de réflexions prospectives constamment actualisées, support d'une action foncière multiforme. Cette « veille » foncière, analogue dans son esprit à la veille technologique de toutes les entreprises qui veulent inscrire leur action dans la durée, doit déboucher sur la définition de deux niveaux de politique foncière :

- *anticiper aujourd'hui* pour préparer le moyen terme (5 à 6 ans),
- *anticiper aujourd'hui* pour préparer le long terme (7 ans et au-delà).

Utilisant des outils différents, ces deux niveaux de politique doivent être étroitement *coordonnés dans le temps* et surtout poursuivis de façon constante : la maîtrise de l'espace ne supporte pas les « stop and go », les opportunités foncières se présentant rarement deux fois, les moyens financiers importants à mobiliser exigent le recours à de véritables fonds régulièrement alimentés...

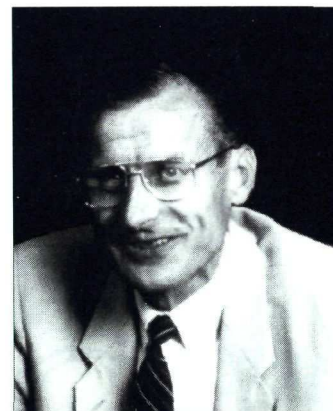
## Coordonner les politiques publiques

La décentralisation des compétences et des ressources financières correspondantes a multiplié le nombre d'acteurs publics susceptibles de mener des politiques foncières... *sur un même territoire !* D'où l'évidente nécessité d'un deuxième niveau de coordination, celui de la *coordination spatiale*. Là aussi, quelques principes simples doivent pouvoir être retenus pour organiser cette coordination :

- *Les communes, ou mieux le regroupement de celles-ci dans des entités de coopération intercommunale à l'échelle des schémas directeurs locaux, doivent*

*être le niveau prioritaire de l'action foncière* : responsable de l'urbanisme, et notamment de sa mise en œuvre opérationnelle, mieux placé en matière d'observation des marchés fonciers (les véritables tableaux de bord fonciers, utiles pour l'action, ne peuvent exister qu'au niveau communal ou intercommunal), disposant d'outils juridiques puissants (droit de préemption urbain en secteur urbain, zone d'aménagement différé en secteur naturel), le niveau communal doit être reconnu comme le niveau privilégié de la politique foncière et aidé comme tel par les autres niveaux de collectivité. Volonté politique, moyens techniques, moyens financiers doivent être réunis à ce niveau pour garantir l'émergence, puis le succès de véritables politiques foncières.

- *Les départements* doivent être un niveau actif et efficace en matière de politique foncière. Ils peuvent apporter assistance aux communes tant sur le plan des moyens financiers que celui des moyens techniques (création d'agences foncières départementales ou de sociétés d'économie mixte départementale). Ils peuvent aussi mener une politique propre de protection des espaces naturels grâce aux moyens juridiques et financiers que leur confère la législation sur les espaces naturels sensibles.
- *La Région Ile-de-France* peut également, au travers de son aide aux communes ou à leurs groupements, constituer un puissant niveau d'intervention foncier pour permettre la réduction des déséquilibres régionaux : déséquilibres habitat-emploi, déséquilibres entre les différents types d'habitat, tout particulièrement dans la localisation de l'habitat social, en vue d'éviter le double obstacle de la trop grande concentration et celui de la trop faible présence. La Région contribue également à corriger le déséquilibre entre espace urbain et espaces naturels au travers de l'Agence des Espaces Verts, ou par une action complémentaire à celle des départements ou de la SAFER Ile-de-France en vue de renforcer les moyens consacrés par ces entités à la préservation du patrimoine naturel régional.
- *L'État* enfin peut et doit être présent dans une véritable politique foncière à la hauteur des enjeux de la région-capitale, soit de façon transitoire, soit de façon pérenne.
  - de façon transitoire, l'État peut pallier l'absence de démarche d'anticipation à l'échelon communal ou intercommunal, jusqu'à ce que cet échelon puisse



**Bernard de KORSAK, ICPC 65. Chargé de mission auprès du Préfet de Région Nord-Pas de Calais pour les problèmes fonciers (1975), puis successivement Directeur Départemental de l'Équipement de Martinique (1978), conseiller technique auprès du Ministre de l'intérieur, en charge de la décentralisation (1980), Directeur Départemental de l'Équipement de Maine-et-Loire (1981) et de l'Essonne (1985). Directeur général adjoint de l'Agence Foncière et Technique de la Région Parisienne (AFTRP) depuis le 1<sup>er</sup> septembre 1990.**





Immeuble Waterside Park, Parc international d'activités de Paris-Nord II. (Photo Éric Morency.)

prendre le relais d'un projet ayant recueilli l'adhésion des collectivités concernées : c'est dans cet esprit que l'État intervient aujourd'hui en Ile-de-France au moyen de ZAD sur des secteurs qualifiés de stratégiques et où l'absence de régulation foncière risque de rendre impossibles les projets ultérieurs d'aménagement ou de protection ; c'est dans ce même esprit que le rétablissement de pré-ZAD pour une durée limitée à trois ans maximum permettrait d'intervenir encore plus efficacement,

de façon pérenne, l'État doit faciliter, dans chaque commune d'Ile-de-France, le respect de l'exigence de solidarité en faveur du logement social, en particulier de celui des plus démunis. C'est par une aide financière à l'exercice, par les communes elles-mêmes, de leur droit de préemption urbain en vue de préparer l'accueil de ces habitants, que peut se manifester la politique foncière de l'État. Elle se traduit aussi, dans des cas exceptionnels, par une intervention directe dans les périmètres d'opération d'intérêt national.

## Réussir l'aménagement de l'Ile-de-France : le préalable du foncier

On connaît les attentes auxquelles le futur projet régional doit répondre :

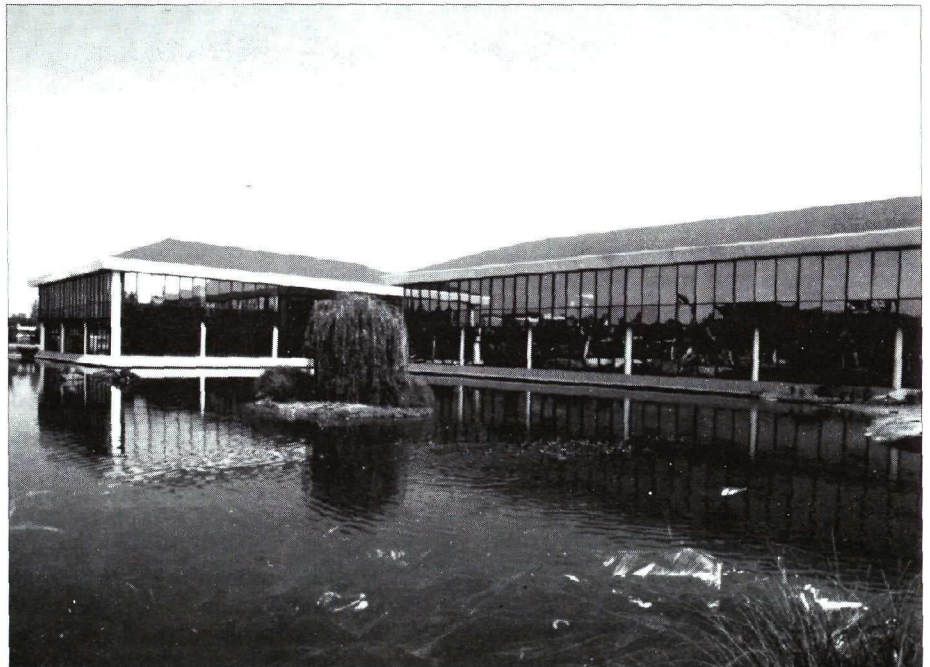
- répondre au premier souci des Français : l'emploi,

- investir vite et fort dans les transports,
- construire davantage de logements,
- lutter contre les zones d'exclusion et de marginalisation que constituent les quartiers dégradés,
- améliorer l'environnement et le cadre de vie,
- accueillir 100 000 étudiants supplémentaires,

- mieux répartir les équipements de santé. Toutes les politiques destinées à répondre à ces attentes ont un dénominateur commun, qui est aussi un préalable à leur réussite : c'est d'assurer une production foncière en rapport avec les besoins d'espaces, à aménager ou à protéger, tout en décourageant la spéculation foncière, qui se nourrit de la pénurie et de l'incohérence des différents acteurs. En Ile-de-France, tous les instruments juridiques de ces politiques foncières existent (à la seule exception des pré-ZAD), les moyens financiers sont bien souvent latents et dispersés mais constituent déjà une bonne base de départ, la volonté politique est bien souvent présente, mais l'appui technique permettant notamment le diagnostic foncier, la gestion fine des droits de préemption, la gestion de fonds fonciers... est encore défaillant.

Il faut maintenant aller très vite pour traduire sur le terrain les anticipations vitales pour l'Ile-de-France de 1995 et d'après 2000, pour donner un contenu précis à ces politiques publiques et en coordonner les effets sur le terrain. L'Agence Foncière et Technique de la Région Parisienne (AFTRP), établissement public à caractère industriel et commercial dont le conseil d'administration comprend à parité des représentants de l'État et des élus locaux, peut être le ferment et l'opérateur de référence de cette véritable politique foncière d'envergure. ■

Villemoisson : « Le Poirier de la Farinette », (Photo Éric Morency.)



Quelle place pour les Départements ?

# RÉVISION DU SCHÉMA DIRECTEUR D'ILE-DE-FRANCE

par  
P.H. Paillet



Port de Gennevilliers.  
(Photo Didier Roux.)

**D**epuis plusieurs mois, le Conseil Général des Hauts-de-Seine et l'Association Départementale des Maires préparent, au sein de quatre groupes de travail, un ensemble de propositions, la charte d'aménagement et de développement, avec un objectif simple, qu'elles soient reprises dans le cadre de la révision du schéma directeur.

Il n'est pas question de donner aujourd'hui les résultats de cette démarche conduite à l'initiative du Président du Conseil Général : Charles PASQUA. En expliquer les motifs, comme les objectifs, permet par contre d'illustrer l'intérêt d'une réflexion départementale.



**La théorie :**  
pas de compétence  
d'urbanisme  
**La réalité :**  
un rôle réel dans  
l'aménagement

Les textes définissant le rôle des différentes collectivités dans le cadre de la révision du schéma directeur, ceux ayant réparti les compétences d'aménagement et d'urbanisme entre Régions, Départements et Communes peuvent paraître clairs ; le Département n'est pas compétent en matière d'aménagement et d'urbanisme.

Ce constat superficiel doit cependant être bien vite corrigé.

D'abord, parce que la notion d'urbanisme ne peut et ne doit pas se ramener à la simple application du droit des sols. L'urbanisme c'est l'organisation de l'espace, la réalisation de projets, la vie de la cité ; dans ce domaine le Département, par les investissements, notam-

ment en matière d'équipements, qu'il réalise, par la politique de transports, la politique de logements, la politique d'environnement qu'il conduit, a un rôle capital à jouer.

Un peu comme Monsieur Jourdain faisait de la prose sans le savoir, les Départements font de l'urbanisme sans toujours le vouloir.

**Le département :**  
le vrai niveau de la  
solidarité

La faculté d'investissement d'un Département comme celui des Hauts-de-Seine, sa capacité à initier des projets ambitieux, à définir un réseau routier, à mener à bien une politique foncière, constitue donc autant d'éléments conduisant logiquement à une réflexion d'urbanisme départemental.

Mais ces éléments sont loin d'être les seuls.

Le Département a un rôle de solidarité, un rôle de péréquation que personne ne peut contester :

- solidarité au travers de l'action sociale qu'il mène, mais aussi au travers des subventions qu'il attribue aux différentes Communes ;
- péréquation en réinvestissant, dans un certain nombre de secteurs géographiques précis, les recettes provenant de l'ensemble du Département.

Le Département qui n'a, en théorie, pas de compétence d'urbanisme est donc, dans les faits, un échelon indispensable de l'aménagement de l'espace.

**Un projet  
Départemental :**  
pour quoi faire ?

Au constat du rôle nécessaire du Département en matière d'aménagement est venue se rajouter une certitude : celle que dans une discussion pour qu'il y ait échange, il faut qu'il y ait position claire de part et d'autre. D'où l'idée de définir, face à l'État, une base de propositions rassemblées à l'échelle du Département : la charte d'aménagement et de développement des Hauts-de-Seine.

En effet, les Communes isolées ne peuvent prétendre à ce rôle.

Cette charte doit permettre d'exprimer les besoins, les désirs, les rêves de la population, au travers de ceux qui sont le plus près de cette dernière : les élus communaux, les élus départementaux.

En faisant remonter les propositions de la base, du terrain, vers le sommet, l'État, symbolisé par la Préfecture de la Région, c'est une démarche réellement démocratique qui est menée. C'est aussi une démarche qui vise à conforter la liberté, l'identité, la diversité des Communes en facilitant leur action, en leur donnant un cadre d'application et de décision clair et librement consenti.

La charte, c'est enfin un ensemble de propositions venant de ceux qui, aujourd'hui, financent la majeure partie des équipements publics et qui peuvent revendiquer, à juste titre, la responsabilité de la décision. C'est cette responsabilité qui doit permettre de créer une réelle synergie entre toutes les actions communales, qui doit renforcer la cohérence des Hauts-de-Seine face à l'État et à la Région.

## La charte : son objet

La charte des Hauts-de-Seine, c'est d'abord un document court qui, à l'horizon du schéma directeur, rassemble un ensemble de propositions permettant de bâtir, d'une manière cohérente, l'avenir des Hauts-de-Seine, permettant de régler les problèmes et les difficultés auxquels le Département se trouve confrontés.

Document prospectif, la charte est un document pragmatique qui refuse toute théorie pour s'attacher à ce qui peut changer la vie de ceux qui habitent et qui travaillent dans les Hauts-de-Seine.

Document indicatif, la charte n'est pas un document coercitif. Sa valeur, elle ne peut la tirer que du consensus qu'elle représente, que de la volonté des différents acteurs ayant participé à son élaboration de construire ensemble le futur du Département.

## La charte : sa méthode d'élaboration

La démarche dans le Département est simple : quatre groupes de travail réunissant des représentants de l'Association Départementale des Maires et

du Conseil Général des Hauts-de-Seine, toute tendance politique confondue, ont planché pendant trois mois en recevant des experts de l'État, de la Région, en demandant des précisions ou des études complémentaires sur tel ou tel thème.

L'ensemble des synthèses de ces différents travaux a été ensuite rassemblé dans un document unique : la charte d'aménagement et de développement des Hauts-de-Seine, en complétant les analyses thématiques par un rappel des principaux enjeux qui s'attachent aux quatre grands secteurs stratégiques du Département : la Boucle Nord, Nanterre-La Défense, Boulogne le Val de Seine, Antony-Orly.

## La charte : un document ouvert

Ni schéma directeur opposable aux tiers, ni super plan d'occupation des sols qui doit rester de compétence communale, la charte se veut avant tout un document ouvert sur l'espace, sur le temps, une base de concertation :

- ouverte sur l'espace, parce qu'elle doit permettre de confronter l'analyse des Hauts-de-Seine et celle des Départements voisins, celle de la Région et de l'État ;
- ouverte sur le temps, car elle ne constitue qu'un guide dont les différents aspects sont faits pour être approfondis, pour être modifiés dans le cadre d'une concertation avec les Communes, les grands investisseurs publics et la population.

La charte d'aménagement et de Développement des Hauts-de-Seine n'est pas une fin en soi, elle est un point de départ et doit déboucher sur des actions concrètes d'aménagement et de développement du département.

## Le contenu : rendez-vous en février

La charte d'aménagement et de développement des Hauts-de-Seine sera examinée le 8 février par le Conseil Général des Hauts-de-Seine, quelques jours après par l'Association des Maires. C'est donc à cette date que seront diffusées l'ensemble des propositions des Hauts-de-Seine, et que tous ceux qui le souhaiteront pourront prendre connaissance des objectifs que se fixe le Département, des moyens qu'il compte utiliser pour les atteindre. ■

**Pierre-Henri PAILLET,**  
**IPC 78.**  
**Directeur Général de la SEM 92.**  
**Conseiller du Président du Conseil Général des Hauts-de-Seine.**  
**Directeur Général des services techniques du Conseil Général du Morbihan (1982-1986),**  
**Chef du Cabinet du Ministre des relations avec le Parlement (1986-1988),**  
**chargé de mission auprès du directeur Général de l'IAURIF (1988-1990).**

# Un grand projet d'aménagement : L'opération Paris Seine Rive-Gauche est élaborée à un moment important du développement de la capitale et de sa région. Les contours du futur schéma directeur et d'un nouveau réseau TGV se dessinent ; des exigences en faveur d'une meilleure qualité de vie s'affirment ; enfin, comme dans de nombreuses métropoles, des réflexions s'engagent sur la restructuration de sites à la fois bien localisés, vastes, sous-utilisés mais aussi contraignants. Le projet présenté suggère, parmi d'autres territoires en cours d'examen, une réponse à ces différentes questions. Il participe donc pleinement au débat très actuel sur la manière de « faire la ville ».

**PARIS SEINE RIVE-GAUCHE**



**Olivier NICOLAUD, PC 70, Architecte DPGL, Adjoint au Directeur de l'APUR.**

**Participe aux travaux de l'Atelier depuis plusieurs années.**

**Était auparavant membre du BERU, puis du CODRA.**

**P**aris est une ville qui se redéveloppe depuis longtemps sur elle-même. Actuellement, les interventions dans le domaine de l'urbanisme y sont nombreuses et importantes. L'opération Seine Rive-Gauche s'en distingue toutefois nettement par son ampleur et par ses objectifs.

## La dimension du projet

Le site couvre 130 ha et borde la Seine sur 2,7 km ; Près de deux millions de m<sup>2</sup> de planchers nouveaux y sont envisagés, comprenant des équipements majeurs au plus large rayonnement. Ces seules données illustrent bien le caractère exceptionnel de l'opération dans une capitale où les opportunités foncières se raréfient inévitablement.

Le vaste projet de la Bibliothèque de France – 200 000 m<sup>2</sup> environ – apporte une composante culturelle primordiale, renforcée par la présence d'une nouvelle université, de la cité des Arts Graphiques et de locaux et ateliers pour les artistes. De nouveaux liens se dessinent ainsi avec le quartier Latin, Jussieu, le Muséum d'Histoire Naturelle et le Jardin des Plantes.

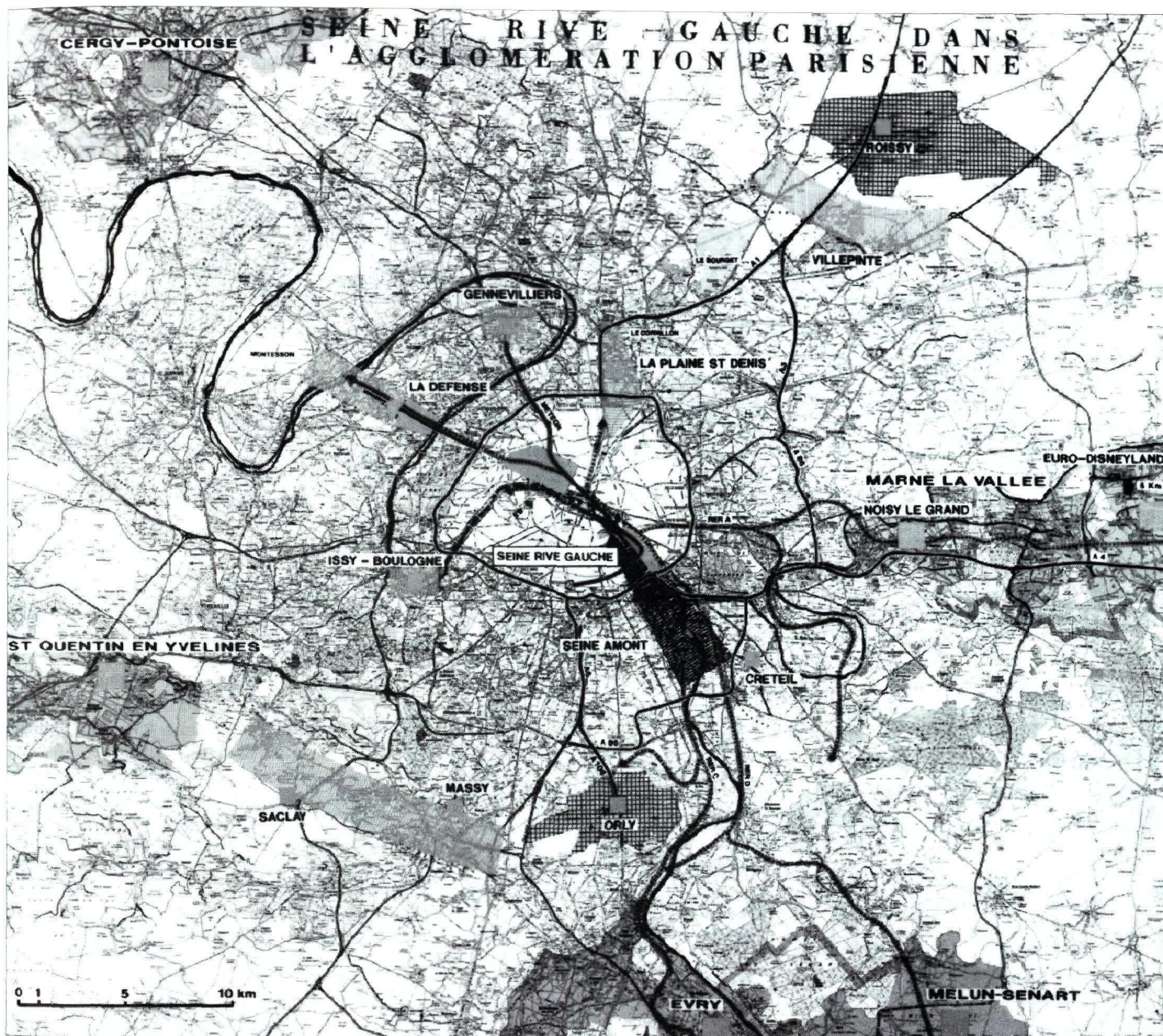
La création d'un pôle tertiaire puissant – 900 000 m<sup>2</sup> de bureaux – est proposée pour répondre à la modernisation indispensable des structures d'accueil des entreprises qui souhaitent s'implanter au cœur d'une métropole d'importance mondiale. 250 000 m<sup>2</sup> affectés aux commerces, aux services, à l'artisanat et à l'industrie sont également prévus, de sorte qu'à terme,

Seine Rive-Gauche offrira quelques 50 000 emplois de natures très diverses. Une place importante est consacrée à l'habitation. La volonté d'assurer le mélange des fonctions a conduit à réserver 520 000 m<sup>2</sup> environ à cet usage ; plus de 5 000 logement, répartis à parts égales entre programme PLA, intermédiaires et non-aïdés seront donc construits avec les équipements de quartiers nécessaires.

Le développement de la gare d'Austerlitz est une autre donnée essentielle du projet. Après une baisse temporaire du trafic lié à la création du TGV Sud-Ouest à Montparnasse, la SNCF souhaite pouvoir réaménager cette gare pour y recevoir à l'avenir de nouvelles missions qui résulteront de la mise en œuvre progressive du schéma directeur national des TGV. Dans le cadre d'une rationalisation des emprises, 30 ha seront ainsi conservés pour les installations ferroviaires et les équipements liés.

Les transports publics urbains et régionaux desservant le site doivent aussi être fortement améliorés. La nouvelle ligne METEOR, l'amélioration des conditions de fonctionnement du RER C permise par le déplacement et la refonte de la gare Masséna, la liaison hectométrique entre les gares de Lyon et d'Austerlitz, la réservation d'un futur prolongement de la ligne de métro n° 10, répondent à des priorités régionales, mais Seine Rive-Gauche renforce incontestablement l'intérêt de ces projets et leur donne un élément porteur.

Cette description rapide, si elle situe la dimension du projet à l'échelle de Paris, ne



Seine Rive-Gauche dans l'agglomération parisienne.

suffit pas pour en décrire toutes les ambitions.

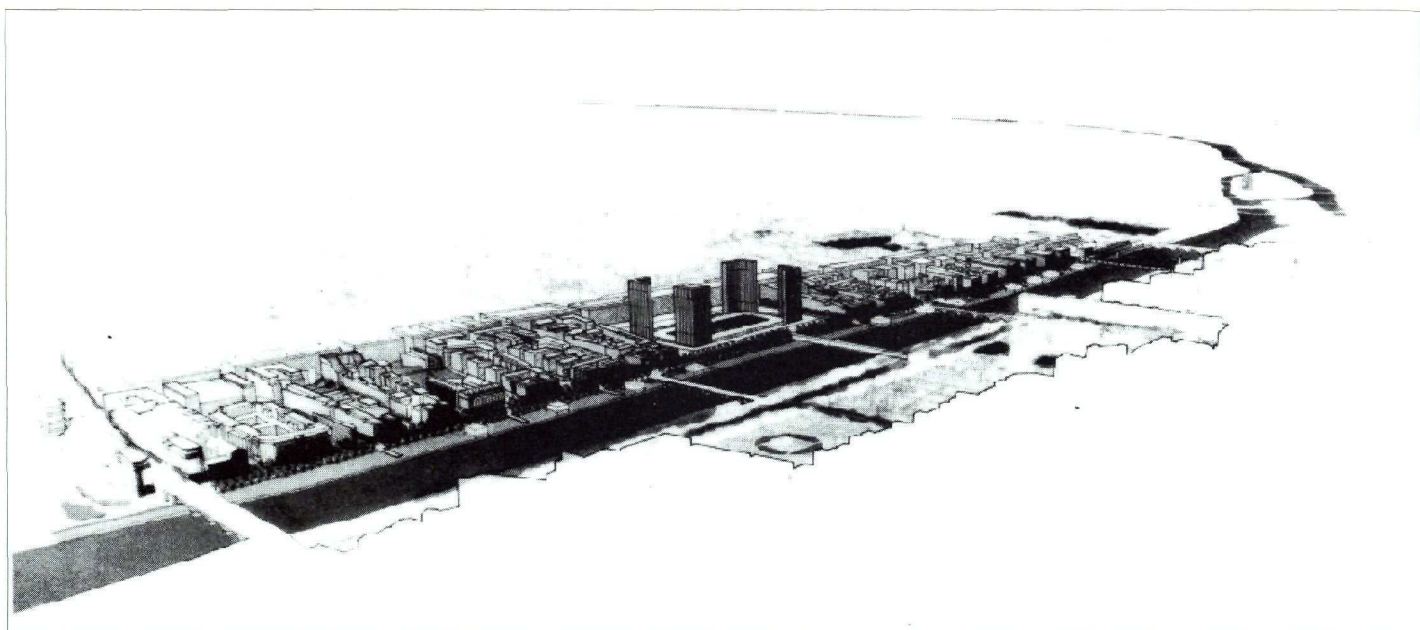
## Une double ambition

L'opération s'inscrit au cœur des objectifs dégagés par les réflexions préalables à la révision du schéma directeur régional. Paris Seine Rive-Gauche, proche du centre et bien reliée aux quartiers d'affaires, complète et renforce un territoire déjà reconnu dans les schémas directeurs existants. L'opération est susceptible de jouer un rôle majeur dans le rééquilibrage régional en apportant des emplois de haut

niveau à l'est, en créant un point d'ancrage puissant et crédible en tête du secteur « Seine amont » et au-delà, un soutien à la mise en valeur des villes nouvelles d'Évry, Melun-Sénart et Marne-la-Vallée. L'effet d'entraînement de Seine Rive-Gauche offre donc une chance, rare, de faire contre-poids à La Défense et au développement de l'ouest, dans le cadre d'un desserrement progressif et convenablement répartis des emplois.

En termes spatiaux, le projet s'inscrit dans le redéveloppement du sud-est de Paris, sur les deux rives du fleuve. Il a pour but, avec les transformations engagées sur la rive

droite autour de la gare de Lyon et à Bercy, de créer un nouveau morceau de ville, et, plus encore, une nouvelle partie du centre de Paris. Le parti d'aménagement proposé est donc fondé, en un premier lieu, sur une démarche fédératrice, refusant l'apparition de « morceaux de bravoure » isolés et dont le développement serait au fur et à mesure de plus en plus difficile à coordonner. Il repose également sur une démarche ouverte, l'accent étant mis tout particulièrement sur l'amélioration des contacts entre le XIII<sup>e</sup> arrondissement et la Seine, et les liens indispensables entre les deux rives du fleuve. Le parti proposé permet et pré-



Vue aérienne depuis Charenton. De part et d'autre du fleuve, Seine Rive Gauche et Bercy.

pare aussi une mutation qui peut s'étendre au-delà du territoire de la capitale.

## Un parti fort

Le site bénéficie d'emblée d'un certain nombre d'atouts. Au sein du secteur Seine Sud-Est, la présence de deux gares TGV, l'organisation et le renforcement des transports publics, la proximité du centre historique, mais aussi la présence du fleuve assurent une bonne perception et une bonne accessibilité du site à l'échelle de l'agglomération.

Mais, pour assurer les meilleures chances de succès à une telle opération, il est apparu indispensable d'exprimer aussi ces qualités spatiales à l'intérieur du projet lui-même, en apportant une solution aux nombreuses contraintes techniques – en premier lieu celles qui résultent des installations ferroviaires –, et en créant des

liaisons étroites entre les grands éléments du programme et la ville existante.

Dans ce but, le parti d'aménagement est d'abord structuré par un réseau d'espaces publics en grande majorité nouveaux.

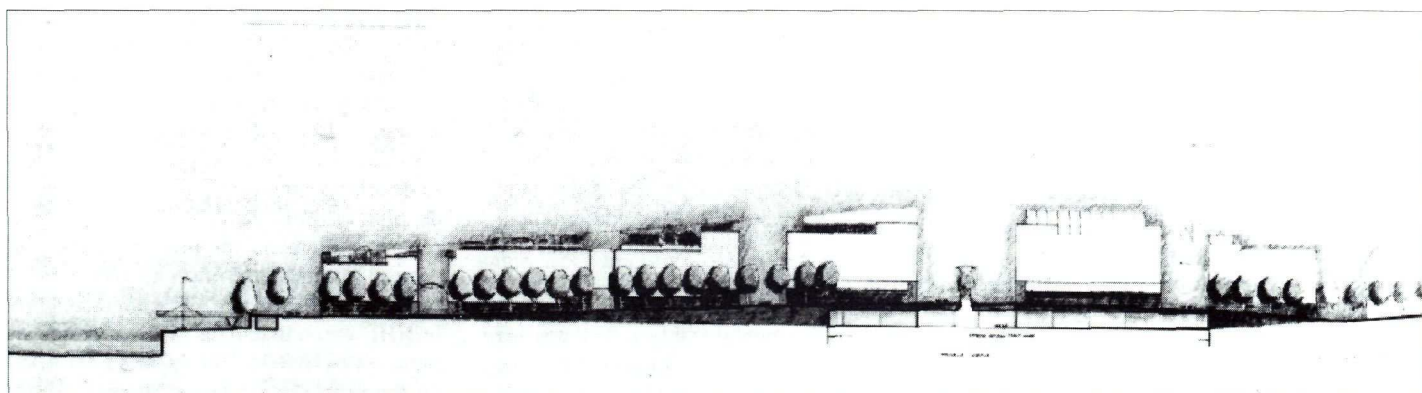
L'élément principal en est une nouvelle avenue large de 40 m, créée au-dessus des voies ferrées de la place Valhubert à la limite de Paris, et croisant à niveau les grandes voies transversales existantes. Cette réalisation est spectaculaire et novatrice, mais elle renoue aussi avec la tradition parisienne des grands tracés de voirie. De part et d'autre de l'avenue, les emprises SNCF seront couvertes et recevront et recevront, pour une large part, des activités tertiaires et commerciales. Cette disposition permettra de supprimer, dans les nouveaux quartiers, la coupure due au chemin de fer.

Les quais de la Seine seront entièrement remodelés ; de même que l'avenue, ils seront doublés par des voies souterraines per-

mettant de réduire fortement le trafic de surface et de créer un environnement favorable. C'est en bordure des quais, face au fleuve et en plein sol, que se développeront les quartiers à dominante d'habitation.

Les grands itinéraires joignant les deux rives seront améliorés et complétés par une voie prolongeant le boulevard Saint-Marcel jusqu'au nouveau pont sur la Seine – le pont Charles-de-Gaulle –, en franchissant la gare d'Austerlitz, et se poursuivant, rive-droite, jusqu'à la gare de Lyon et au boulevard Diderot. Mais, d'autres liaisons transversales exprimeront toute la profondeur de l'aménagement ; elles tireront parti des pentes descendant vers les berges et proposeront des ambiances diverses – rues plantées, espaces paysagers plus libres – assurant ainsi l'insertion des nouveaux quartiers dans Paris et l'ouverture indispensable de la ville sur le fleuve.

S'appuyant sur cette trame, trois événe-



ments marquants viennent ponctuer l'aménagement :

- en partie médiane, la Bibliothèque de France, ensemble monumental dont la vaste terrasse sera directement reliée au parc de Bercy, sur l'autre rive, par une passerelle dominant la Seine ;
- au nord, la gare d'Austerlitz remodelée, dont la halle remise en valeur s'ouvrira sur la place Valhubert et le jardin des Plantes et, de l'autre côté, dans l'axe de la nouvelle avenue, sur une place haute reliée à la chapelle de la Salpêtrière. Également perçue depuis le pont Charles-de-Gaulle et le boulevard Saint-Marcel, la halle deviendra un point d'articulation entre le centre et les nouveaux quartiers ;
- plus au sud, un pôle d'équipements et d'animation reliant, le long d'un même parcours entre quai et avenue, les bâtiments des Grands Moulins réhabilités, plusieurs équipements culturels et éducatifs ainsi que l'université, autour d'un jardin et de voies plantées.

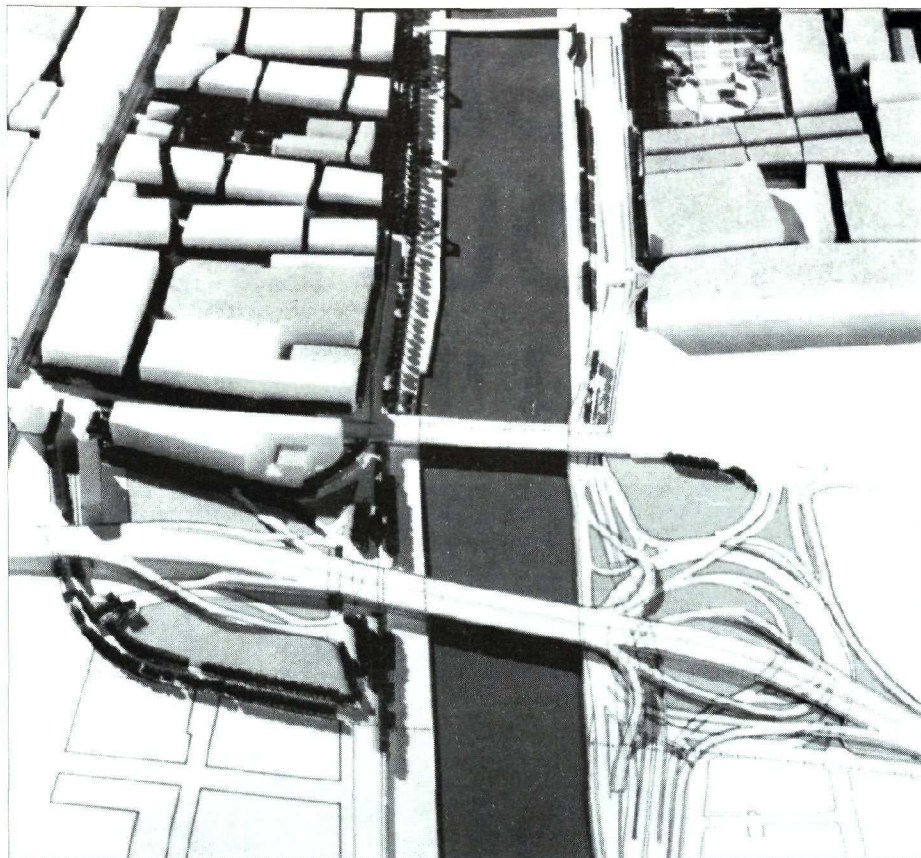
En termes d'épannelage, dans la continuité de la politique conduite depuis plus de 10 ans dans la capitale, des hauteurs modérées ont été retenues se reliant sans heurts à la ville existante et laissant jaillir les tours de la Bibliothèque de France. Une silhouette originale a cependant été définie : le choix des hauteurs croissantes depuis les quais vers l'avenue préservera l'ensoleillement des berges et fera percevoir - en vision lointaine - la superposition des couronnements des édifices, donnant l'image d'un quartier montant depuis la Seine vers les collines du XIII<sup>e</sup> arrondissement.

En définitive, c'est un nouveau visage de Paris qui est proposé, reprenant dans un langage d'aujourd'hui le dialogue caractéristique des villes européennes entre monuments, grandes compositions urbaines et ensembles plus serrés et plus circonstanciels destinés à la vie quotidienne.

## Et demain ?

Les options d'aménagement du projet de Seine Rive-Gauche s'appuient donc sur un ensemble de convictions.

Son programme affirme le rayonnement international de Paris particulièrement dans les domaines économique et culturel, sachant que cette vocation ne prend tout son sens que si l'on appréhende Paris à l'échelle régionale. Pour remarquable que soit le site, il s'agit d'un projet volontaire, moteur pour le développement d'une agglomération forte de plus de 8 millions d'habitants.



Par le partage des surfaces à construire, il répond aussi aux demandes multiples qui s'expriment dans une capitale. Tel quel, il ne peut être réduit à une seule lecture et affirme au contraire le souci de créer des quartiers diversifiés et vivants.

Tout en s'inspirant résolument d'une conception traditionnelle des espaces urbains qu'il cherche à prolonger dans un esprit contemporain, le parti d'aménagement lance enfin des propositions ambitieuses liées aux caractéristiques du site. Il s'agit d'un projet fort qui reprend des thèmes très actuels traités dans de grandes métropoles similaires : rapport ville-fleuve, superposition des réseaux, gestion de la mutation des territoires industriels.

Mais le principal défi est certainement celui de la constance des ambitions.

Seine Rive-Gauche n'est encore aujourd'hui qu'un projet dont l'aboutissement est loin d'être acquis. L'extension récemment décidée de la Défense et de nombreux autres projets en périphérie de la Région peuvent créer de puissantes concurrences, ou, à tout le moins, réduire l'effet d'entraînement qui en est attendu, si des priorités dans le temps ne sont pas définies.

Porter une telle opération dans un environnement déjà largement constitué, de-

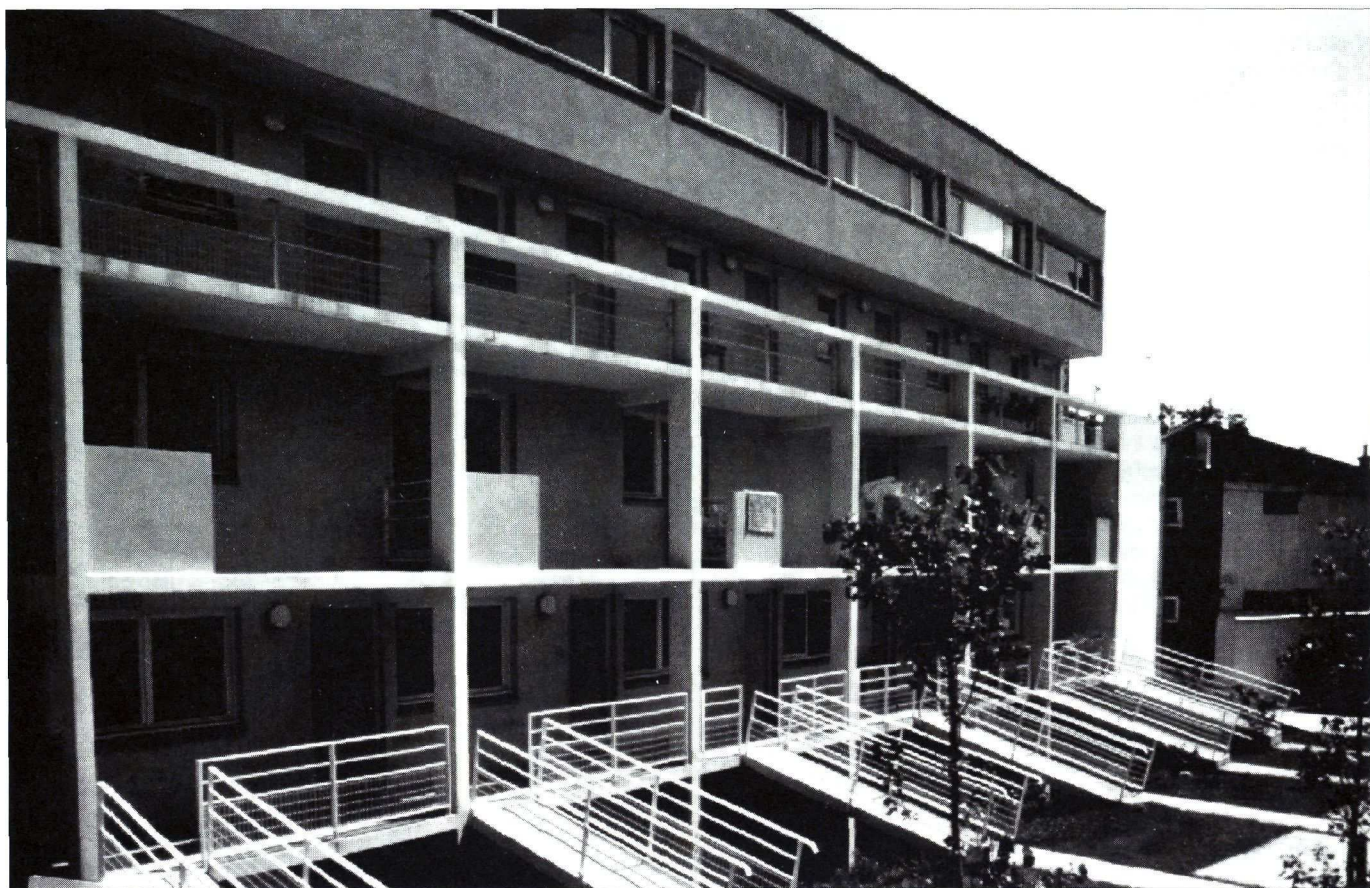
mande aussi d'accepter, sur une longue période, les perturbations créées par de nombreux chantiers. Cette préoccupation doit être gérée.

La réussite du projet dépend encore de la mise en œuvre nécessairement étalée dans le temps. Une méthode progressive et ouverte est aujourd'hui proposée. Les éléments structurants ont été mis en place, mais d'importantes plages de création et d'adaptation existent : tracé de nombreuses voies et liaisons, définition et localisation exacte des programmes, mise au point détaillée de l'épannelage... Elles permettront d'accepter les évolutions inévitables et les nouvelles propositions intéressantes qui ne manqueront pas dans une réalisation étalée sur 10 à 15 ans. A l'inverse, cette démarche requiert une attention toute particulière jusqu'à la définition des traitements des espaces publics et des architectures, pour assurer une identité réelle à ces quartiers.

Il reste à souhaiter que l'organisation d'ensemble retenue, les grands tracés, les composantes principales de sa vocation et du paysage proposé deviennent des évidences capables d'affronter la durée. C'est en tout cas dans cet état d'esprit que le projet a été conçu. ■



# LE LOGEMENT : UN NOUVEAU DÉFI POUR L'ILE-DE-FRANCE



Rue de Bagnolet, 133,  
Paris XXe.  
Photo DRE IF.

**T**rente ans d'efforts ont permis de sortir de la crise du logement qui sévissait en Ile-de-France, au lendemain de la guerre. Cependant, sous l'effet conjugué d'une reprise de la croissance économique et de la croissance démographique, bien mise en évidence par le recensement de 1990, de nouvelles tensions apparaissent. L'écart entre l'offre et la demande de logements s'amplifie, d'autant plus que se manifeste dans un certain grand nombre de communes, un certain refus de constructions nouvelles, perçues comme un facteur de déstabilisation sociale, de modification du cadre de vie et d'aggravation des finances locales.

## Des évolutions inquiétantes

L'analyse du marché du logement fait apparaître un certain nombre de phénomènes, qui s'aggravent depuis quelques années :

- **L'envolée des valeurs immobilières**, en particulier à Paris et dans les communes limitrophes. Il n'y a désormais plus à Paris de juste milieu entre les 20 F/m<sup>2</sup> de loyer mensuel dans les HLM (10 % des logements de la capitale) et les 80 F/m<sup>2</sup> exigés pour une location privée. Cette situation est particulièrement grave pour les familles, les jeunes, les populations les plus défavorisées et même les classes moyennes, qui sont ainsi contraintes à se loger à la périphérie.
- **La disparition du parc social de fait**, (logements régis par la loi de 1948 et hôtels meublés). Plusieurs milliers de logements (15 000 à Paris) disparaissent chaque année accentuant ainsi les mécanismes de ségrégation et d'exclusion des populations aux ressources modestes.
- **La stagnation du parc locatif**, qui constitue pourtant l'un des principaux éléments de fluidité du marché.
- **L'insuffisance de la construction**, qui après avoir chuté de 80 000 logements dans les années 70 à 45 000 logements en 1984, est remontée ces dernières années à 50-55 000, avec une part relative du logement aidé de plus en plus faible

(40 %). Offre foncière insuffisante, conditions de financement inadaptées, compte tenu notamment du prix des terrains, mais aussi réticence des communes face à un développement important de la construction neuve, expliquent cette situation.

- **L'aggravation de la ségrégation sociale** avec la concentration dans quelques quartiers des populations défavorisées (une centaine de quartiers recensés, 47 traités en développement social urbain dans le cadre du contrat de plan) et une tendance marquée à l'homogénéisation sociale vers le haut ou vers le bas de pans entiers du territoire régional.

## Des besoins importants

Les résultats du recensement de 1990 ont montré une nette reprise de la croissance démographique de l'Ile-de-France ; l'espérance de vie s'allonge, le recul de l'âge de la maternité après avoir amplifié la diminution de l'indice de fécondité, explique sa remontée récente, le solde migratoire négatif en Ile-de-France avec la province a diminué par afflux de jeunes actifs, la pression à l'immigration relancée par l'ouverture du rideau de fer reste forte.

Sur ces bases, les projections démographiques et économiques, réalisées à l'échéance 2015 pour la révision du schéma directeur, conduisent à retenir une hypothèse de travail de 12,3 millions d'ha-



**Jacques TAVERNIER,**  
né le 19 janvier 1950,  
ICPC 75.  
1976-1979 : DDE  
Seine-Saint-Denis :  
Chef de  
l'arrondissement  
fonctionnel.  
1979-1982 : DDE  
Seine-Saint-Denis :  
Chef de  
l'arrondissement  
études et grands  
travaux.  
1982-1986 : Direction  
des Routes :  
Sous-Directeur des  
investissements.  
1986-1989 : DATAR :  
Chargé de mission  
« Équipement ».  
1989 : DRE  
Ile-de-France :  
Directeur de la  
Division de  
l'Aménagement, de  
l'Habitat et de la  
Construction.

ET, LE DUVET UNE FOIS  
SUSPENDU DANS LE COMPARTIMENT  
DU RER, LE BANLIEUSARD,  
HEUREUX, N'A PLUS QU'A  
POURSUIVRE SA NUIT...



IL Y A MEME UN  
LOGEMENT PRÉVU POUR  
L'ATTACHÉ-CASE.

bitants, soit une augmentation de population de 1,650 millions d'habitants en 25 ans.

Cette population supplémentaire et l'évolution prévisible des comportements sociaux, entraînent une augmentation annuelle de 42 000 ménages : 33 000 sur la seule variation de la population totale et de sa structure, 9 000 résultant d'une mo-

dification du comportement (décohabitation, multiplication des ménages monoparentaux etc.).

Il faudra non seulement loger ces 42 000 ménages supplémentaires mais également pourvoir au remplacement des logements démolis ou affectés à un autre usage que l'habitat, estimés à environ 15 000 logements par an.

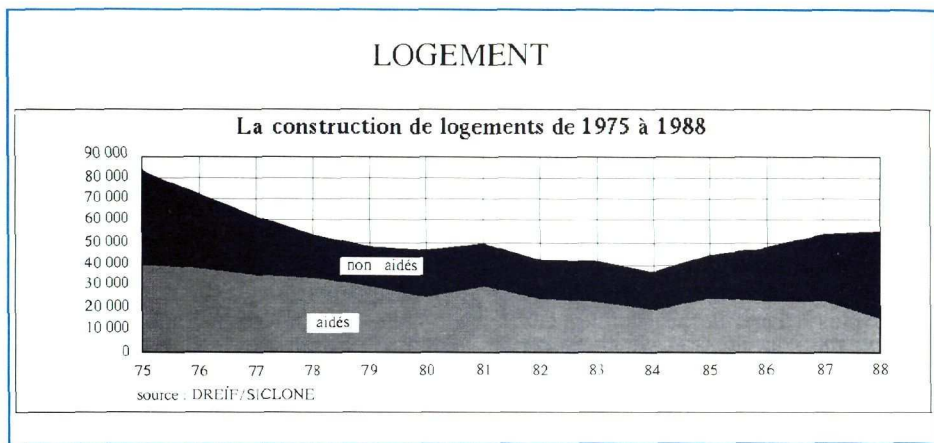
Compte tenu de la nécessité de préserver une certaine fluidité du marché immobilier, en consacrant 10 % de la construction à l'accroissement du parc de résidences secondaires, de logements occasionnels et vacants, c'est environ **65 000 logements par an**, qui devraient être construits en moyenne chaque année.

L'écart est donc important entre ce besoin et la construction neuve effectivement réalisée ces dernières années (50 à 55 000 logements). Cette insuffisance quantitative se double d'une inadéquation croissante face à la demande exprimée (logements des plus démunis, jeunes, familles, logements intermédiaires en zone centrale...).

## Une première réponse : le plan d'action immédiat

Sans attendre les conclusions des réflexions sur le schéma directeur régional qui devrait apporter des réponses structurales aux problèmes de développement de l'Île-de-France, le gouvernement a décidé de mettre en œuvre le 13 octobre 1989, un programme d'actions immédiates, couvrant les années 1990-91-92 et destiné notamment à relancer la construction neuve et à freiner les mécanismes d'exclusion. Le volet logement de ce programme, qui concerne également les transports, porte sur :

- Un programme supplémentaire annuel de construction de 10 000 logements sociaux et intermédiaires à Paris et en petite couronne, avec création d'une subvention pour surcharge foncière.
- Un programme annuel de réhabilitation de 15 000 logements sociaux supplémentaires.
- Un programme de 2 000 PLA d'insertion, dans le prolongement des mesures décidées dans la loi Besson sur les plus démunis.
- La mobilisation de 10 ha de terrains publics à Paris et la relance des acquisitions foncières dans les villes nouvelles.
- La relance d'une **politique contractuelle** avec l'ensemble des collectivités locales sur des objectifs d'accroissement quantitatif et qualitatif de l'offre de logements.



En ce début d'année 1991, il est possible de tirer un premier bilan : plus d'une vingtaine de conventions ont été signées, dans des communes de la petite couronne avec des engagements de diversification du logement et, dans les Hauts-de-Seine, d'un meilleur équilibre habitat-emploi (2 m<sup>2</sup> de logement pour 1 m<sup>2</sup> de bureau).

- L'ensemble des crédits fongibles (PLA + PALULOS) a pu être engagé malgré un retard en début d'année, en raison de la négociation des conventions.
- Par contre le développement des PLI (prêt locatif intermédiaire) n'a pas été à la hauteur des espérances, de même que celui des PLA d'insertion, produit nouveau qui reste à promouvoir auprès des collectivités locales et des organismes d'HLM.

## L'habitat dans le schéma directeur régional

La révision du schéma directeur est une occasion privilégiée pour analyser les évolutions du secteur du logement, les contraintes et les blocages, préciser les besoins quantitatifs et qualitatifs. La réflexion engagée permet déjà de fixer quelques grands objectifs pour le volet habitat du schéma directeur :

- Assurer une offre de logements quantitativement suffisante (65 000 logements/an), par la mise en valeur des zones déjà urbanisées (mise en valeur de la banlieue, densification des villes nouvelles, reconquête des friches industrielles, création de pôles forts autour des gares etc.) et l'ouverture à l'urbanisation de nouveaux sites (50 000 ha environ).
- Maintenir la diversité sociale dans l'espace par une offre de logements variés, une certaine mixité des fonctions et un effort de réintégration des grands ensembles dans la ville.
- Faire de vraies villes en réalisant un véritable polycentrisme et en créant dans

ces pôles urbanité, centralité, services et emplois.

- Maintenir et améliorer l'habitat existant et préserver son rôle social.

Ces grands objectifs seront à traduire dans le futur schéma directeur, en les précisant par type de zone (Paris, proche banlieue, grands ensembles, villes nouvelles, etc.), avec si possible des objectifs quantitatifs et des règles d'équilibre (habitat emploi, types de logements...).

Ils devront être déclinés ensuite dans les documents d'urbanisme locaux, (schémas directeurs intercommunaux, POS...) et dans les Programmes Locaux de l'Habitat. Des projections d'emploi et de population sont en cours, par département et par grandes zones de développement : elles serviront de support aux porter à connaissance qui seront faits par l'État pour l'élaboration des schémas directeurs locaux.

Mais un schéma directeur régional et des documents d'urbanisme ne sauraient suffire ; pour que ces objectifs soient vraiment atteints, il faut que :

- Ils soient intégrés par les différents acteurs concernés, (élus locaux, organismes HLM, promoteurs etc.) qui, par leurs décisions, feront ou ne feront pas. C'est le rôle du dispositif complexe de concertation mis en œuvre pour la révision du schéma directeur que de faire dialoguer tous ces acteurs et les faire adhérer à un projet global.
- Ils soient appuyés par des mesures législatives et réglementaires, qui précisent les règles du jeu et les limites au laisser faire (projet de loi antighetto, pré-réquisition DGF etc.).
- Ils soient relayés par des mesures incitatives, dans le cadre d'une politique contractuelle active entre l'État, la Région et les collectivités locales, qui permettent de mettre en place les moyens nécessaires (foncier, transports, équipements, services publics etc.), au développement de l'urbanisation. ■

De l'utopie à la faisabilité

# VOIES SOUTERRAINES A PÉAGE

Début 1987, le projet LASER a ouvert la voie à de nombreux projets urbains de voies souterraines à péage : en région parisienne, bouclage de l'A86 à l'Ouest, doublement du boulevard

périphérique, appel de proposition pour un réseau dans le département des Hauts-de-Seine et la Région. En province, d'autres projets sont en voie d'étude, et à Madrid, un projet semblable en tout point au LASER parisien a été présenté.



Photo Mairie de Paris.

## Une solution nouvelle rendue possible par l'évolution des comportements et des techniques

Les « embarras de Paris » et plus généralement la congestion urbaine datent de plusieurs siècles mais trois évolutions récentes permettent d'envisager une solution nouvelle :

- Le principe de tarification des infrastructures est tout à fait accepté par les usagers (autoroute et stationnement payants).
- Les techniques de creusement des tunnels dans des sols de mauvaise qualité ou gorgés d'eau ont fortement progressé depuis une dizaine d'années.
- Enfin, l'apparition de nouveaux moyens de paiement (cartes bancaires ou téléphoniques, télépéages) ouvre des possibilités nouvelles.

Ces évolutions récentes ont permis l'émergence du concept de voie souterraine à péage en site urbain : il s'agit d'un nouveau service, complémentaire des voies de surface gratuites, qui garantit à tout automobiliste, le jour où il est pressé, un trajet confortable d'une durée prévisible.

## Quatre innovations de conception

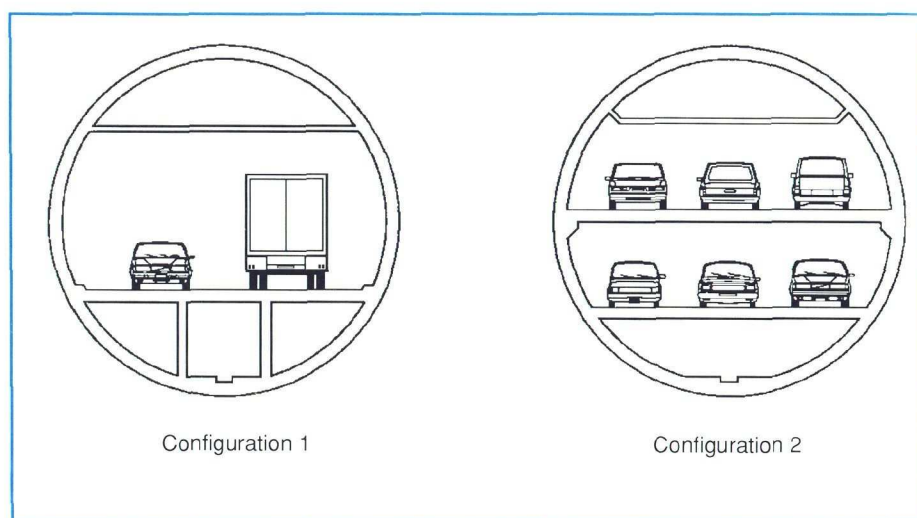
Nous insisterons sur les quatre aspects innovant développés à l'occasion du concept LASER : ils ont, en effet, un fort impact sur le coût des ouvrages, la sécurité et le confort des usagers, et sur les conditions de circulation au voisinage des débouchés.

### La limitation de gabarit

Un projet arrive à maturité lorsqu'un équilibre est atteint entre une utilité, un coût économique et un état des techniques. Les projets parisiens de voies souterraines sont généralement réservés aux véhicules de gabarit limité à 1,90 mètre. Cette limitation est bien connue du public puisqu'elle correspond à certains mini-souterrains (PSGR type B) mais aussi et surtout aux parcs de stationnement sous-chaussée (hauteur sous béton, 2 mètres).

Trois raisons motivent ce choix :

- L'implantation en site urbain d'une rampe d'accès d'une longueur de 120 mètres (gabarit 4,50 m, pente 4 % à 5 %), nécessaire pour les poids lourds, est généralement inacceptable sur le plan



de l'esthétique et quasiment impossible compte tenu de l'encombrement du sous-sol ; dans le cas du gabarit réduit, la longueur d'une rampe n'est plus que de 30 mètres (gabarit 1,9 m, pente 8 % à 10 %).

- La sécurité et le confort de l'usager sont bien meilleurs dans les configurations à gabarit réduit, en raison de l'absence de poids lourds.
- Dans un tunnel d'une dizaine de mètres de diamètre, on peut inscrire soit deux voies au gabarit normal de 4,50 mètres soit deux fois trois voies au gabarit réduit de 1,90 mètre (la limitation du gabarit implique également une réduction de la largeur maximale des véhicules qui passe de 2,50 m à 1,80 m).

Le coût d'investissement au kilomètre est par conséquent la recette annuelle souhaitée sont pratiquement les mêmes pour les deux configurations ; si le tarif de péage correspondant à la recette souhaitée est de 2 francs du kilomètre dans la configuration 2, il devra être de 6 francs du kilomètre dans la configuration 1. Les études et enquêtes sur le comportement des usagers parisiens montrent qu'en l'état actuel, le niveau de prix acceptable pour une circulation fluide est de l'ordre de 2 francs à 3 francs par kilomètre (le gain de temps est de l'ordre de deux minutes par kilomètre). Il en résulte que seule la configuration 2 est éventuellement finançable par les seules ressources du péage (voir dans ce numéro l'article de M. Cyna sur le « financement par le péage en Ile-de-France »).

Une autre « coupure connue du public » conduirait à limiter le gabarit à 2,60 mètres, permettant ainsi d'accueillir les véhicules utilitaires de plus de 1,90 mètre de

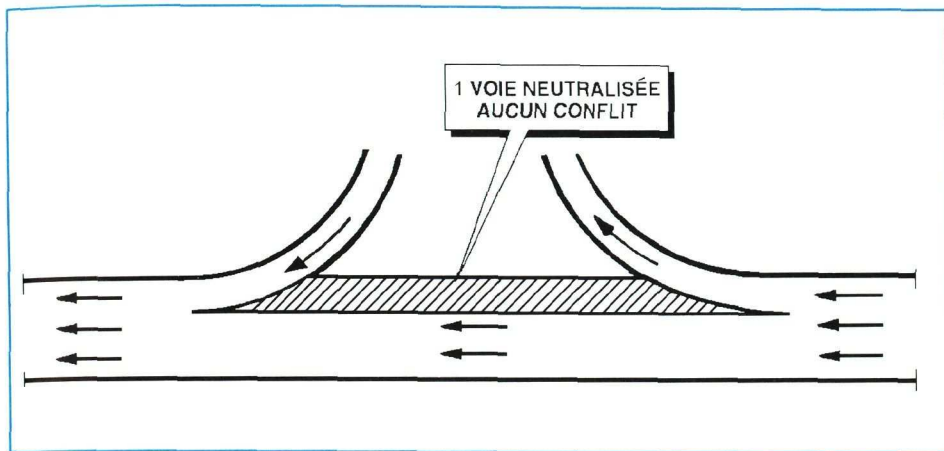
hauteur qui représentent 5 à 10 % du trafic de surface ; il en résulterait une augmentation des coûts d'investissement à capacité égale de l'ordre de 30 à 50 % selon les solutions retenues (deux voies ou trois voies, nombre de tubes...) et donc une augmentation analogue des tarifs de péage souhaités. L'utilité ne serait pas accrue de manière significative ; en particulier les minibus et les véhicules de livraison en tournée n'utiliseraient pratiquement pas un réseau souterrain car pour ce type d'usagers le cabotage est la règle et les durées de descente et de remontée à partir du tunnel pénalisent fortement les trajets courts.

### L'aménagement de puits d'accès pour l'intervention des secours

L'adoption du gabarit réduit interdisant les méthodes traditionnelles d'intervention des secours (les véhicules de lutte contre l'incendie ont une hauteur de 3,20 mètres), seules deux solutions étaient envisageables :

- la mise à disposition des centres de secours de véhicules adaptés,
- le recours à une stratégie d'intervention dérivée de celle qui est utilisée pour le Réseau Express Régional, c'est-à-dire des accès extérieurs convenablement espacés.

Dans le cas de LASER (faible profondeur du tunnel, nombre élevé de centre de secours et maillage serré des voies de surface), c'est la seconde solution qui a été retenue : des accès équipés d'ascenseurs et d'escaliers mettent en communication tous les 800 mètres le tunnel et les voies de surface. Les secours interviennent avec leurs véhicules par les voies de surface puis descendent à pied par l'accès le plus proche sur les lieux de l'accident.



**André BROTO,**  
**X 69 PC 74,**  
**Directeur**  
**des Projets Urbains**  
**de Cofiroute**

Ce principe d'intervention s'est révélé très performant lorsque « les scénarios dégradés » ont été étudiés en détail. En effet, l'intervention traditionnelle des secours en tunnel est tributaire des conditions de circulation. A titre d'exemple, la bande d'arrêt d'urgence qui pourrait permettre aux véhicules de secours de progresser peut être encombrée par un deuxième accident ou par les usagers eux-mêmes. La solution retenue permet au contraire d'intervenir simultanément en plusieurs points et un avis favorable de principe a été émis en 1988 sur ce concept par les services de sécurité.

**L'insertion des véhicules par voies spécialisées**

Afin d'optimiser le confort et la sécurité des usagers qui emprunteront les échangeurs souterrains, il a été décidé de neutraliser la troisième voie entre une sortie et une entrée (schéma 2) ; l'insertion des véhicules se fait donc sur une voie protégée. Par ailleurs, le recours aux échangeurs triangulaires facilite les choix directionnels

des usagers (dans le cas de l'échangeur triangle, l'utilisateur a le choix entre trois directions au lieu de deux dans l'échangeur triangulaire).

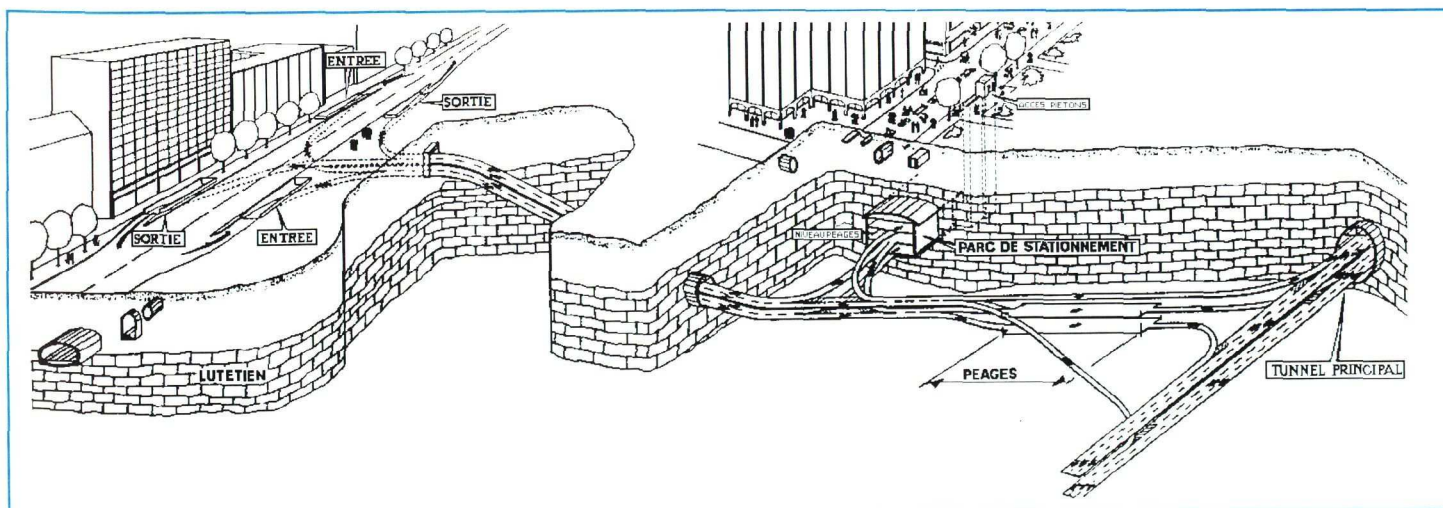
**Le raccordement de l'autoroute au boulevard urbain**

Certains projets souterrains sont conçus pour rétablir une continuité entre deux autoroutes (bouclage de l'A86 à l'Ouest) mais, dans la plupart des cas, les projets envisagés ne bénéficient pas de débouchés puissants ; ils doivent se raccorder en site urbain sur une voie ancienne saturée, comportant des feux aux carrefours et soumise à des contraintes d'environnement sévères. Il faut donc gérer le passage de l'autoroute souterraine (débits élevés, vitesse 80 km/h, caractéristiques géométriques d'une voie rapide) au boulevard urbain (débits faibles, débouchés à l'amont d'un carrefour exigeant une vitesse d'approche réduite).

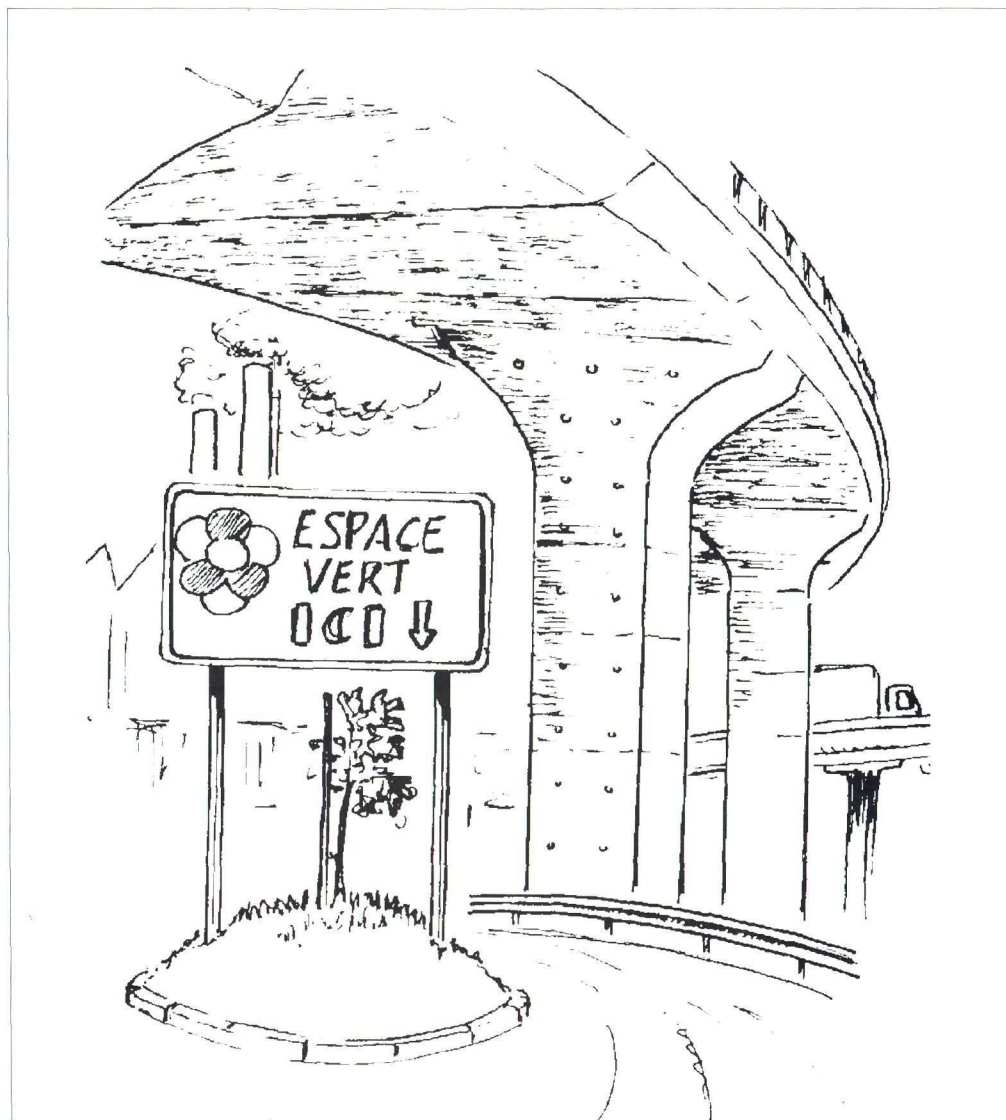
Une station type LASER (schéma 3) est en fait un espace de transition qui permet

de passer de « la ville » (les accès sont analogues à ceux d'un parc de stationnement souterrain donc insérables dans le tissu urbain) à « l'autoroute » confortable pour l'utilisateur mais invisible pour le riverain ; il faut évidemment prévoir un nombre suffisant de stations cohérent avec les capacités de la voie souterraine et des voies de surface.

Ces quelques éléments et notamment les deux derniers donnent au concept une flexibilité et une souplesse d'adaptation illustrée par les multiples projets issus du concept LASER : il s'agit d'un véritable « mécano » qui permet à l'aménageur de constituer au fil des ans, par barreaux successifs et en fonction des besoins qui apparaîtront, une sorte de « métro pour voitures » reliant par des « stations » tous les secteurs desservis. ■



# L'ENVIRONNEMENT



Les préoccupations relatives à la protection de l'environnement occupent une place grandissante dans l'esprit des Français, et rejoignent aujourd'hui, celles de l'emploi, du logement, des transports...

Parmi les commissions thématiques chargées d'aider à la préparation du nouveau Schéma Directeur, la commission « Environnement et Espace Rural » a reçu la difficile mission de réfléchir à ces problèmes et d'assurer la prise en compte de la préservation et de l'amélioration de notre cadre de vie dans le projet d'aménagement.

Environnement, cadre de vie, qualité de la vie, réduction ou suppression des nuisances... autant de notions complexes et difficiles à cerner, suivant qu'elles concernent le particulier, la famille, le groupe, les élus... ou bien l'habitation, le voisinage, le quartier, la ville, le département, la région et même les régions limitrophes, et bien entendu, toutes les activités, agricoles, industrielles, tertiaires...

Aussi, convient-il d'avoir une approche globale de la situation, tout en examinant très correctement ce qui se passe sur le terrain : toute autorisation, suppression, interdiction, peut améliorer localement une situation dégradée, mais a-t-on bien mesuré les effets des reports de contraintes, de nuisances, sur d'autres secteurs à proximité ou beaucoup plus loin ?

Approche globale, examen par thème, réflexion transversale, propositions... La tâche de la commission « Environnement et Espace Rural » n'est pas achevée, mais il est possible d'énoncer quelques idées (\*) qui se dégagent de ses premiers travaux :

Le regard écologique sur l'aménagement, la gestion des espaces ouverts ou agricoles, les thèmes particuliers : eaux, déchets, carrières, risques majeurs... ; ultérieurement seront examinés d'autres problèmes liés aux réseaux d'énergie et à l'aménagement des zones stratégiques, au financement des ouvrages et à la fiscalité locale...

## Porter un regard écologique sur l'aménagement

Tout en respectant l'activité des autres commissions thématiques spécialisées, il convient de coopérer étroitement avec elles, d'abord en portant sur leurs travaux ce que l'on a appelé un regard écologique, ou analyse des interactions entre les divers facteurs, tant naturels qu'humains, agissant sur l'environnement, - notion nouvelle par rapport aux analyses antérieures - et ensuite, en leur faisant connaître, au fur et à mesure qu'elles se dégageront, les réflexions de la commission Environnement.

Une des notions les plus fécondes de ce « regard écologique » proposé par le Professeur Lapoix du Muséum d'Histoire Naturelle, est de devoir considérer toute la région, avec ses composantes urbaines et rurales, comme un écosystème : en effet, aucune zone particulière ne présente de finalité en soi, mais chacune participe au développement d'un milieu dont elle est en même temps tributaire.

Quant aux réflexions initiales, en direction des commissions « Habitat et Foncier » et « Transports », elles concernent des suggestions fondamentales, telles que, le souci d'une consommation minimale d'espace ou la préservation de la qualité écologique et paysagère de certains milieux sensibles comme les berges des grands fleuves et certaines grandes zones humides.

## La gestion des espaces ouverts et agricoles

Le développement de l'urbanisation, des activités industrielles ou tertiaires, des infrastructures de transport, entraîne un grignotage régulier des espaces ouverts : bois, forêts, parcs, vallées... et des terres agricoles.

Pour éviter un développement en tâche d'huile de l'agglomération, et répondre à la demande d'espaces verts des habitants, la trame verte, base du Schéma Directeur Régional consacrerait l'existence de quatre secteurs principaux :

- le noyau central : trame verte de l'agglomération centrale, constituée par l'ensemble des espaces verts : parcs et jardins, promenades, bois, forêts... à conforter, voire à créer dans les zones de carence,
- la ceinture verte : frange urbaine et rurale de l'agglomération où sera renforcé le rôle social, urbain et écologique des espaces ouverts, objets de multiples enjeux (spéculation foncière, infrastructures, équipements divers, golfs...),
- la couronne rurale : aire très productive agricole et forestière, abritant des richesses naturelles et culturelles considérables ouverte à l'accueil (tourisme et développement rural) des urbains, indispensable à la résorption des pollutions urbaines, et dont les vallées constituent des couloirs de circulation naturelle de la faune,
- les vallées et coulées vertes : politique d'accompagnement des cours d'eau, circulations douces, coulées vertes le long des infrastructures, équipements spécifiques, assurant des liaisons continues entre les divers espaces verts.

La trame devrait constituer :

- une limitation stricte des nouvelles emprises urbaines sur le milieu rural,
- une garantie du maintien et de l'aménagement des espaces verts existants ouverts au public,
- une garantie pour les exploitations agricoles - dont la qualité des produits et les rendements sont parmi les plus élevés de France - et pour l'approvisionnement des industries agro-alimentaires et des habitants,
- une préservation des cours d'eau, en particulier des îles de la Seine, qu'il importe de soustraire à de nouvelles urbanisations.

Ces propositions qui ne tiennent pas compte des contraintes d'aménagement, des autres besoins des collectivités et des

habitants, appellent une première observation : le Schéma Directeur Régional doit fixer les grandes orientations d'aménagement. L'échelle des documents graphiques utilisés permettra-t-elle une délimitation « stricte » précise des zones ? Ne vaut-il pas mieux désigner quelques secteurs de valeur écologique manifeste ou intéressante à protéger de façon intangible ou plus mesurée, quelques sites et perspectives, urbains ou ruraux, vallées pittoresques à épargner ou mettre en valeur, et laisser le soin à la politique contractuelle locale - collectivités locales, État, milieux professionnel et associatif - de « fixer » ces limites, notamment dans le cadre des schémas directeurs locaux et des plans d'occupation des sols ?

## Les schémas sectoriels

Le Schéma Directeur devra s'appuyer sur des schémas sectoriels à échéance de 10 et 25 ans. Les préoccupations exprimées en matière d'amélioration et de protection de l'environnement seront prises en compte notamment dans un schéma d'aménagement et de gestion des eaux, un schéma d'exploitation des carrières, un schéma d'élimination des déchets.

En effet, avec l'amélioration du milieu urbain, la préservation des espaces verts, la maîtrise de ces sujets : eaux, carrières, déchets... contribue de façon essentielle à la protection de notre environnement.

### L'eau

L'eau est enfin considérée comme un élément indispensable, fragile, en quantité limitée, dont la qualité est sans cesse menacée ; un effort financier important et un changement de mentalité sont nécessaires pour réhabiliter cette richesse naturelle.

Une idée essentielle s'impose : le respect du cycle de l'eau, dans la campagne et dans la ville, en s'appuyant sur un schéma régional d'aménagement et de gestion des eaux, intégré dans le schéma général du bassin de la Seine ; ce travail doit être établi, en partant de la base : schémas locaux détaillés de sous-bassins, rivière par rivière, affluent par affluent.

Cette nouvelle gestion de l'eau doit être intégrée, et prendre en compte à la fois, les eaux pluviales, les eaux de surface et les eaux souterraines, afin d'assurer :

- la satisfaction de tous les besoins en quantité et qualité,
- la préservation des ressources pour l'avenir,
- la protection des rivières et milieux humides,
- la protection des populations face aux



catastrophes naturelles (crues, inondations par ruissellement urbain, sécheresse...).

La situation s'est beaucoup améliorée en un quart de siècle. Des efforts très importants sont engagés aujourd'hui, mais à côté de ces opérations de rattrapage ou de mise à niveau (Opération Seine propre) il faut par exemple : multiplier des opérations nouvelles envisagées, comme « Marne - Pollution Zéro », beaucoup plus ambitieuse, réhabiliter l'image de l'eau dans la ville, développer la lutte contre la pollution apportée par les eaux pluviales... Certains de ces objectifs pourront explicitement figurer dans le nouveau Schéma Directeur. Les programmes d'action, les projets seront définis ensuite dans le schéma d'aménagement des eaux.

#### Les déchets : une situation de crise

En 1988, la région Ile de France a produit 4,8 millions de tonnes de déchets ménagers ou assimilés, saturant pratiquement la capacité des centres de traitement, par incinération, compostage, enfouissement technique.

La situation est alarmante et va se dégrader rapidement si de nouvelles unités de traitement ne sont pas très vite mises en service : sur dix sept centres d'enfouissement technique en service aujourd'hui, douze seront saturés en 1995.

Si la collecte et le transport sont correctement assurés, les centres de traitement, en zone urbaine ou en campagne, soulèvent des oppositions de plus en plus vives de la part des riverains, par suite des nuisances mal maîtrisées : bruits, odeurs, pollution de l'air, de l'eau, du sol...

Les élus reconnaissent l'acuité de ce problème ; mais, devant les oppositions locales et malgré les subventions diverses, ne peuvent imposer de nouvelles installations sur le territoire de leurs communes.

Les propositions essentielles dépassent le cadre de la Région :

- information et sensibilisation du public sur le tri à la source, la collecte sélective, le développement des déchetteries, les recyclages, la complémentarité des divers procédés de traitement, le rôle du milieu agricole dans la digestion finale des déchets,...
- bilan écologique du déchet, depuis la production du bien de consommation à son origine, sa valorisation éventuelle, jusqu'à son élimination totale, y compris les sous-produits de son traitement,
- développer la recherche sur le traitement, le recyclage et la valorisation des déchets.

En prévision du schéma régional d'élimination des déchets :

- comparer les traitements par quelques grosses unités ou par de multiples unités plus petites mais proches des lieux de production,
- trouver des solutions immédiates, même transitoires pour les problèmes angoissants à court terme - et faire intervenir l'État localement si des solutions amiables ne se dégagent pas...
- adapter la fiscalité locale à ce problème ou envisager des systèmes de compensation pour les communes d'accueil.

Seule une politique très volontariste pourra venir à bout de ce problème, parmi les plus délicats de notre époque. Quelles que soient les difficultés de son élaboration le Schéma régional d'élimination des déchets sera une composante importante du futur Schéma Directeur de la région.

#### Les carrières

En 1988, 30 millions de tonnes de matériaux ont été extraits du sous-sol de l'Ile de France, couvrant 55 % des besoins en granulats, 40 % pour le ciment, mais permettant l'exportation de 80 % de sa production de plâtre.

Activité vitale pour la région ou le pays, l'exploitation et l'ouverture de carrières soulève de nombreux problèmes : atteinte au paysage, aux cultures, aux forêts, nuisances diverses...

Aussi, pour assurer une bonne exploitation de ces richesses naturelles du sous-sol, le schéma régional des carrières comprendra notamment :

- le relevé exhaustif des divers gisements,
- la carte des autres usages du sol et servitudes diverses,
- les carrières anciennes, en exploitation, abandonnées, en projet,...
- les productions et besoins en matériaux divers, et les flux interrégionaux,
- le classement des sites en trois catégories :
  - sites sans problèmes,
  - sites protégés, à la suite d'arbitrage entre les usages du sol : gravières et nappes alluviales, par exemple,
  - sites à étudier de plus près : l'exploitation pourrait être autorisée moyennant certaines précautions - ou interdite.

Enfin, outre le respect des cahiers des charges d'exploitation, des clauses résultant des études d'impact, une très large information des riverains sur les conditions d'exploitation, la durée des extractions, la remise en état des sols, permettrait de limiter les conflits et assurerait la préserva-

**Gino TONELLI,  
ICPC 67,  
Directeur de la  
Division de l'Eau et  
des Réseaux  
Urbains,  
Direction Régionale  
de l'Équipement  
d'Ile-de-France.**

tion de ces exploitations indispensables au développement de la Région.

## Conclusion

Les vœux, les propositions de la C.E.E.R. paraissent tout à fait légitimes ; confrontés aux projets, aux nécessités présentées par les autres commissions thématiques - développer l'offre de logements, d'emplois, d'activités, de services..., les réseaux transport en commun... - ils feront ressortir des apports positifs, voire même des incompatibilités... Un arbitrage devra être rendu entre ces diverses orientations, pour rendre plus harmonieux, plus équilibré le S.D. d'aménagement de la région d'Ile de France. ■

(\*) Point de vue qui ne peut engager, en ce début d'année, que l'auteur de ces lignes.

# LU POUR VOUS

## LES RELIGIONS DE L'HUMANITÉ

par Michel MALHERBE

J'ai bien aimé le livre de notre camarade Michel Malherbe.

C'est un monument de culture absolument passionnant. L'auteur sait grâce à l'analyse d'une documentation considérable décrire de façon très complète, tant les religions primitives que les grandes religions et sectes, ainsi que le rôle des religions dans la vie sociale.

En particulier les religions du livre : judaïsme, christianisme, islamisme, ainsi que leur histoire sont exposés clairement en mettant en évidence ce qui les sépare et ce qui les rapproche.

Savez-vous ce que sont les Karaites, les Hébreux noirs, les Kharidjis, les Mourides, les Ahmadis, les Mapuches, les Cargo-cults ? Non ; alors lisez le livre de Michel Malherbe. Vous en profiterez aussi pour mettre au clair vos idées, sans doute un peu vagues, sur l'opus Dei, les Amishes, les Mormons, le Panthéon Hindouïste, les distinctions entre Chiites et sunnites et entre le petit véhicule et le grand véhicule.

Les religions philosophiques de l'Orient, bouddhisme, confucianisme, taoïsme sont définies en

quelques pages aussi clairement que possible pour des esprits occidentaux.

Vous apprendrez ainsi que les Falashas sont des juifs d'Ethiopie, les Khazar des juifs d'origine turque, les Pashtous des Afghans musulmans d'origine juive, qui suivent encore certains de leurs rites.

Le surnaturel dans les religions, leurs rapports avec la morale, l'avenir des religions sont traités de façon tout à fait intéressante. Quelques idées parmi d'autres : l'Islamisme a encore un siècle pour attendre sa « Réforme » ; le monothéisme a eu pour conséquence le développement de l'esprit scientifique et la laïcité.

J'aime bien les livres qui ne sont pas au « programme ». J'avais aimé celui de Guy Sorman « Les vrais penseurs de notre temps ». Ce dernier avait remarqué que les grandes pensées scientifiques ne se retrouvaient dans l'enseignement qu'avec plusieurs décennies de retard. De même notre enseignement laïc n'a pas prévu d'histoire des religions, en voici une. Merci Michel Malherbe.

Jean-Pierre Grezard ■

## LA POLITIQUE DE L'EAU EN FRANCE DE 1945 À NOS JOURS

par François Valiron

La politique de l'eau en France de 1945 à nos jours est caractérisée par une mutation profonde, le passage d'une « gestion par usager » à une « gestion globale ».

En effet, la croissance rapide de l'économie, de la démographie et de l'urbanisation qui a augmenté fortement la demande en eau, a conduit à remplacer une « gestion par grands secteurs » : ville, industrie, électricité, agriculture... par une « gestion intégrée » dans chaque grand bassin hydrographique. Pour la réaliser, on a privilégié l'incitation économique, grâce à une valeur donnée à l'eau dans son gîte et à un système de redevances, en y associant étroitement les divers usagers.

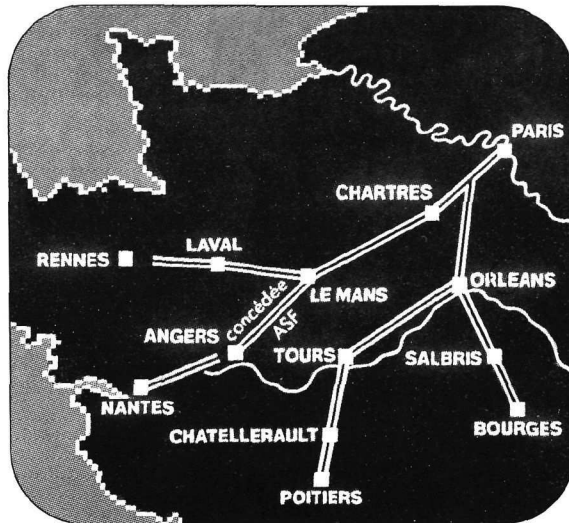
L'ouvrage expose les raisons de ces choix, le système général mis en place, ses succès et ses difficultés. Les consé-

quences de ces dispositions nouvelles, la politique en résultant, compte-tenu de l'évolution des techniques sont examinées par grands secteurs d'activité ou de préoccupation : desserte des citoyens, industrie, agriculture, protection contre les inondations, santé, milieu naturel.

Pour conclure, les auteurs tentent de montrer les dispositions nouvelles que le législateur prépare pour rendre plus opérationnelle encore la politique menée, compte-tenu des contraintes qu'impose la réglementation de la CEE.

Destiné aux élus et aux décideurs, mais aussi aux spécialistes de l'eau, cette synthèse établie à la demande du ministère de l'Équipement (DAEI) devrait les aider dans les choix auxquels ils vont être confrontés dans les années à venir. (Les Presses de l'École des Ponts). ■

# Découvrez l'Autoroute-Service.



- 730 km en service: L'Océane: Paris-Le Mans/Angers-Nantes. Le Mans-La Gravelle (A81). L'Aquitaine: Paris-Poitiers. Orléans-Bourges (A71).

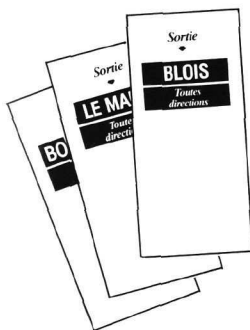
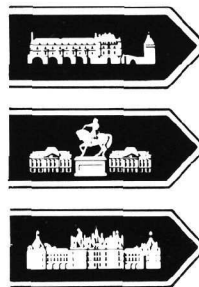
- 7 secteurs pour la sécurité, l'entretien, la surveillance et le dépannage 24 h sur 24.

- Des aires de repos sans cesse améliorées pour le confort des clients.

4 stations de gonflage pneumatiques ouvertes 24 h sur 24.

**89.2** • AUTOROUTE FM, la première radio au service des automobilistes sur 89,2 MHz, entre Paris-Chartres et Paris-Orléans.

- Des informations loisirs sur les régions desservies: les Plans guide, les Magazines Évasions, les dépliants «sortie» de villes.



## **COFIROUTE**



# 1990

## MARNE LA VALLEE

### 1 MILLION DE M<sup>2</sup>

### DE BUREAUX



## LES GRANDS S'Y RETROUVENT

**1990** - Marne-la-Vallée fête son millionième M<sup>2</sup> de bureaux. Signe de dynamisme, mais aussi de la clairvoyance des chefs d'entreprise qui s'y installent. Plus de 1500 sociétés, dont IBM, BULL, L'INA, KODAK, HONDA, DISNEY, NORTHERN-TELECOM, GROUPAMA... ont inscrit ce choix dans leur stratégie de développement.

Centres d'Affaires, Parcs Technologiques, Plates-Formes Logistiques, chacun trouve la solution adaptée à ses attentes, dans un environnement économique porteur.

A moins d'une demi-heure du centre de Paris et des aéroports, directement reliée à toutes les autoroutes par la Francilienne, Marne-la-Vallée inaugurerà dès 1994 la plus grande gare de TGV de l'interconnexion européenne : six millions de voyageurs, en contact direct avec la ligne A du RER.

Vous aussi, découvrez Marne-la-Vallée, nous vous y attendons.

Etablissements Publics d'Aménagement de la Ville Nouvelle  
de Marne-la-Vallée - Tél. 64 62 44 44

epamarne



epafrance

