

Urbanisme Logements, transports, économie : le futur schéma directeur d'Ile-de-France, présenté

Quel visage pour la région en 2030 ?

Le conseil régional d'Ile-de-France présente aujourd'hui la version 1 du futur schéma directeur d'Ile-de-France (Sdrif). Ce document stratégique doit définir les grandes orientations en matière d'aménagement du territoire (logement, transport, environnement...) d'ici à 2030. Mais plusieurs divergences subsistent entre l'Etat, qui devra apposer son coup de tampon final au document, et la région. Explications.

■ **La densification** Pour la région, l'avenir passe par la densification de l'agglomération (*lire page 3*). Roger Karoutchi, leader de l'UMP au conseil régional, pense que cela risque de « faire exploser notre système de transport. Le métro fonctionne déjà à 96-97 % de sa

capacité ! » Il prône une urbanisation le long des lignes de RER existantes.

■ **Les transports** Pour faire face à sa politique de densification, la région mise sur un développement des transports en commun. Les exploitations lourdes, type métro et RER, seraient renforcées et développées en zone dense. L'idée d'une rocade ferrée autour de Paris est retenue, même si elle diffère du projet « métrophérique » de la RATP (*la carte ci-dessous*). La région plaide pour un tracé « à 7 ou 8 km de Paris », alors que la Régie a présenté un projet qui se situe à 3 ou 4 km. L'Etat insiste de son côté pour que des projets autoroutiers, comme l'A 104 et l'A 12, figurent dans le schéma directeur, ce que refuse caté-

goriquement la région. « C'est une erreur lourde, estime Roger Karoutchi. Ceux qui prennent leur voiture pour aller travailler n'ont pas le choix, surtout tant que l'offre en transports en commun n'est pas améliorée. » « Nous ne sommes pas anti-bagnole, se défend Jean-Paul Huchon, mais les tracés retenus par l'Etat pour ces projets sont extrêmement dégradants pour l'environnement. »

■ **Le logement** Tout le monde est d'accord sur la nécessité de construire 1,5 million de logements d'ici à 2030. Mais la manière diffère... L'Etat a imposé à la région trois opérations d'intérêt national (OIN) : Seine-Amont, Seine-Aval et Saclay. Ces opérations, sortes de nouvelles villes nouvelles, doi-

vent accueillir un très grand nombre de logements. « Nous ne partageons pas cette vision, surtout pour Saclay », explique Jean-Paul Huchon. Qui devra néanmoins faire avec.



■ **Le développement économique** Cap à l'Est toute pour la région. Pour réduire les inégalités sociales, il faut développer l'activité là où il y en a peu, estime l'équipe de Jean-Paul Huchon. Pendant ce temps, l'Etat annonce un grand plan de relance de... la Défense. « Affaiblir la Défense, c'est affaiblir l'Ile-de-France, estime Jacques Gauthier, vice-président UMP du conseil général des Hauts-de-Seine. » « Développer l'Est, oui, mais pourquoi freiner la Défense ? », s'interroge de son côté Roger Karoutchi. *Mickaël Bosredon*

patrons



Les patrons d'Ile-de-France veulent aussi avoir leur mot à dire dans l'élaboration du Sdrif. Sur la question des transports, ils estiment qu'il faut élargir les autoroutes de deux à quatre voies « partout où cela est possible », mettre en place sur l'A 1 une voie réservée aux bus et aux taxis jusqu'à l'aéroport de Roissy, et boucler au plus vite la Francilienne et l'A86. Sur le logement ils donneraient la priorité à la grande couronne : « Il faut inciter les gens à aller vivre là où les sociétés s'implantent. » *L. d. G.*

Les principaux projets de transport en Ile-de-France d'ici à 2030



Réorganiser et renforcer les services ferroviaires radiaux

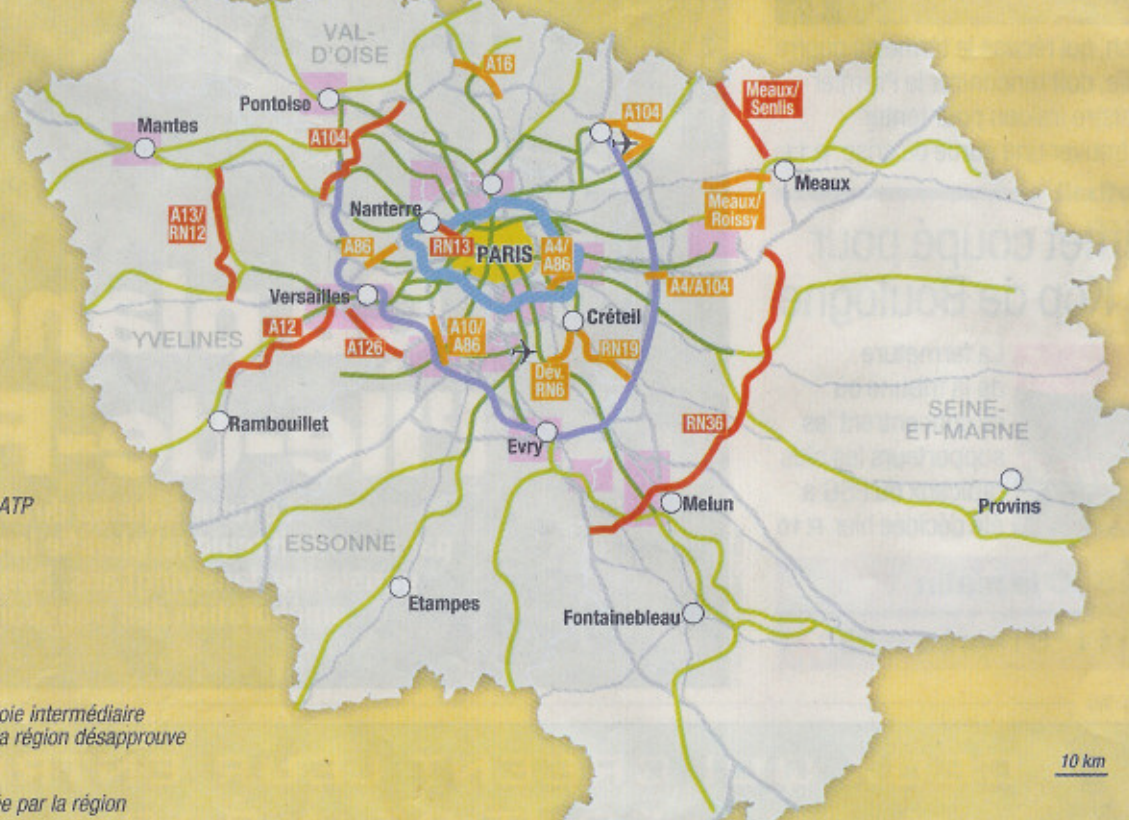
-  Renforcement du réseau de transport dans l'agglomération
-  Amélioration du réseau en deuxième couronne

Mailler les transports collectifs par des lignes structurantes de rocade

-  Projet de rocade ferrée de la SNCF en grande couronne
-  Projet « métrophérique » de la RATP autour de Paris
-  Bassin de desserte à structurer avec des transports en site propre (bus, tramway...)

Projets de réseaux routiers

-  Autoroute, voie rapide et autre voie intermédiaire souhaitées par l'Etat, mais que la région désapprouve
-  Autoroute et voie rapide acceptée par la région sous maîtrise d'ouvrage d'Etat



10 km

Source : Iaur

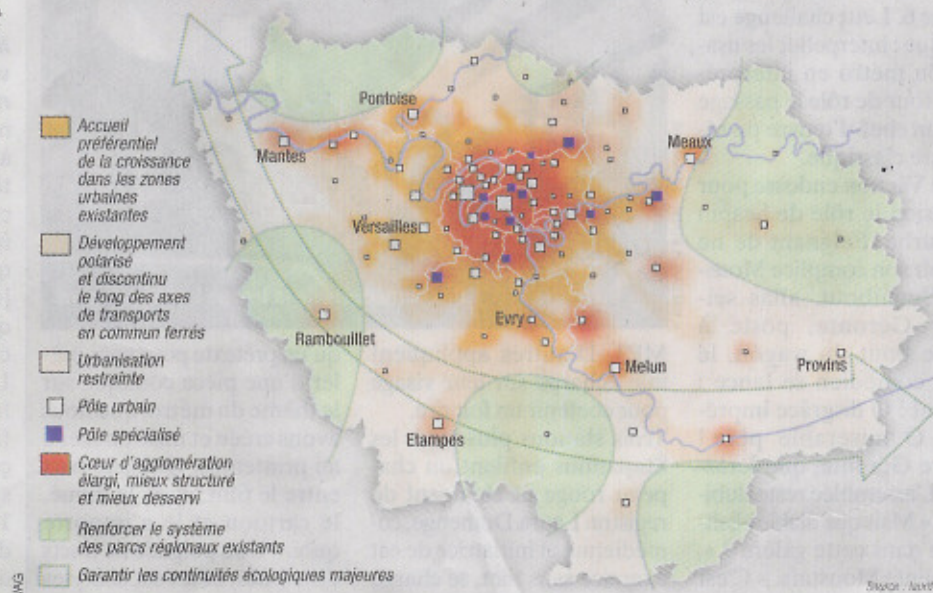
aujourd'hui par le conseil régional, dessine la physionomie de l'agglomération parisienne dans vingt ans

« Mettre de l'ordre et de la cohérence dans le paysage »

Après l'échec du schéma directeur de 1994, qui ne sera resté qu'un document théorique, la région veut profiter de ses nouvelles prérogatives pour reprendre en main le développement de l'Île-de-France. Et particulièrement de la métropole. Jean-Paul Huchon, président PS de la région, veut que le futur schéma directeur permette de « mettre de l'ordre et de la cohérence dans le paysage francilien ». Comme souhaitait le faire le préfet Paul Delouvrier, dans les années 1960, avec les villes nouvelles et les RER.

Le président de la région se réclame d'ailleurs de cet héritage. Ainsi, depuis le début de la concertation pour l'élaboration de ce document, le maître mot est : densification de l'agglomération, qui va de Paris jusqu'aux franges de la petite couronne. Les villes nouvelles seraient aussi renforcées.

Les zones géographiques prioritaires pour le développement urbain



« C'est le meilleur moyen aujourd'hui de proposer un habitat consommant moins d'énergie et de lutter contre l'étalement urbain », assène Mireille Ferri, vice-présidente en charge de l'Amé-

nagement, qui se bat depuis trois ans pour imposer cette idée. La plupart des 1,5 million de logements qui doivent être construits d'ici à 2030 devront l'être dans cette zone dense. Pour cela,

le schéma directeur estime qu'il faudra passer, dès 2010, à un rythme de construction annuel de 60 000 logements. Contre 35 000 cette année. « La zone choisie est trop restrictive, analyse de son

côté Jean-Jacques Karman, le vice-président (PCF) chargé de l'Aménagement au conseil général de la Seine-Saint-Denis. Nous pensons que la Seine-Saint-Denis dans son ensemble devrait y figurer. »

La deuxième couronne – la zone hors agglomération selon le nouveau vocable – n'est pas délaissée pour autant, insistent les élus. « La notion de polycentrisme va au-delà de la petite couronne, puisque nous avons tenu à faire apparaître de nouvelles polarités dans ce schéma, comme Mantes, Etampes, Rambouillet... », indique Mireille Ferri. « On ne fera du transport que là où il y aura du logement et de l'emploi », ajoute Jean-Paul Huchon. Cette structure doit également permettre de « valoriser les espaces agricoles et naturels », en évitant le mitage du territoire. De l'ordre, quoi.

Mickaël Bosredon

« Les villes nouvelles se dégradent »

Alain Sarfati

Architecte.

Quarante ans après la création des villes nouvelles, la région veut les développer. Est-ce le signe qu'elles sont un succès ?

Non. Des villes comme Saint-Quentin-en-Yvelines, Cergy ou Marne-la-Vallée ont été créées pour encourager la mixité sociale et rapprocher l'emploi du logement. Or il y a aujourd'hui dans ces territoires une concentration de personnes en difficulté qui nous écarte de tout espoir de mixité. En outre, leurs habitants vont plutôt travailler en grande couronne, parce qu'ils n'ont pas les qualifications qu'attendent les entreprises venues s'installer près de chez eux. Ce sont souvent les Pa-



risiens qui travaillent dans les villes nouvelles.

Alors pourquoi vouloir les développer davantage ?

Peut-être pour limiter le risque de dévaluation qui les guette. Non seulement, elles n'ont pas la valeur ajoutée qu'on espérait, mais en plus, elles se dégradent. On le voit

au fait qu'en dix ans, un appartement perd de sa valeur à la revente. Aujourd'hui, on est dos au mur. On doit prendre la situation à bras-le-corps.

Comment insuffler une dynamique aux villes nouvelles ?

Je vois deux priorités. On trouve 50 habitants à l'hectare dans les villes nouvelles, contre 800 à Paris. Il faut les densifier. Et puis il faut articuler les villes nouvelles entre elles et les relier à la capitale. Pour cela, transformons les nationales qui les relient à Paris en grandes avenues du XXI^e siècle. S'il y a une volonté claire et des moyens à la hauteur, alors les villes nouvelles pourront devenir des pôles puissants.

Recueilli par Laure de Charette

Un document qui s'imposera aux plans d'urbanisme

Le document présenté aujourd'hui est la première version du Sdrif. Lors de la phase de consultation, ouverte il y a deux ans, quatre cents réunions avec les territoires concernés ont été organisées. Un avant-projet sera soumis au vote des élus régionaux en février 2007, avant de recevoir l'aval de l'Etat. Sans doute en octobre 2007, donc après la présidentielle. Une enquête publique suivra. S'il est adopté, ce document

s'imposera à tous les documents locaux (plan local d'urbanisme, schéma de cohérence territoriale). « Ce sera une situation unique en France », souligne Mireille Ferri, vice-présidente chargée de l'Aménagement du territoire. Jusqu'à présent, c'est l'Etat qui élaborait le schéma directeur pour l'Île-de-France. Le dernier en date, celui de 1994 (toujours en cours), n'avait pas reçu l'approbation des départements. M. B.

pouvoir En ayant pris la présidence du Syndicat des transports d'Île-de-France, la région estime qu'elle pourra appliquer les préconisations du Sdrif. Elle va aussi lancer un établissement public foncier pour favoriser les opérations de logement.