



Les objectifs du projet d'aménagement de l'Ile-de-France

- 1** Un environnement sauvegardé
page 32
- 2** Des solidarités renforcées *page 35*
- 3** Des échanges facilités *page 39*

La QUALITÉ de la vie et l'attractivité de la région passent par la valorisation de son patrimoine naturel et la réduction des nuisances.

■ Respecter la nature et les paysages

Les paysages de l'Ile-de-France constituent un atout majeur qui doit être préservé et valorisé par un urbanisme de qualité. Leur variété est considérable :

centres historiques prestigieux, vastes forêts aux portes de l'agglomération, vallées verdoyantes, paysages agricoles, espaces naturels de grande qualité écologique, ... Mais dans certaines zones, en général situées dans les franges urbaines, la pression foncière menace la qualité des sites, en incitant à la juxtaposition désordonnée de différents types d'urbanisation.

L'espace rural risque d'être progressivement dévoré par des constructions anarchiques. Il constitue une ressource rare et doit être consommé avec davantage de modération, en limitant à 1750 hectares environ par an la surface à prélever, alors que la prolongement des tendances passées conduirait à un chiffre supérieur à 2 500 hectares.

Les espaces naturels doivent être protégés avec vigilance, pour conserver le capital irremplaçable qu'ils constituent. Les espaces plantés (bois et forêts, vallées, parcs urbains ou suburbains) doivent non seulement être strictement préservés mais développés, pour améliorer la qualité des paysages, sauvegarder les équilibres écologiques et offrir des lieux de détente aux Franciliens.

Une politique rigoureuse de protection des grands massifs boisés, des espaces naturels et des paysages, sera mise en œuvre afin de conserver à l'Ile-de-France sa qualité de vie qui tient pour beaucoup à la présence toute proche de la nature, source d'équilibre et de vie.

■ Faire entrer la nature dans la ville

Pour la qualité de la vie de ses habitants comme pour leurs besoins physiologiques, il est nécessaire que la ville comporte une quantité suffisante d'espaces verts.

A l'intérieur des agglomérations, les bois, les jardins, publics ou privés, les squares publics et les plantations de toutes sortes présentent un grand intérêt. Dans certains secteurs, on constate des carences. Or il est essentiel que tous les citoyens puissent bénéficier de la présence d'espaces plantés à proximité de leurs lieux de vie.

Pour assurer la présence de la nature dans la ville, les liaisons entre espaces verts sont très utiles. Les plantations le long des rues et avenues, lorsqu'elles sont possibles, permettent d'obtenir un réseau maillé, c'est-à-dire une véritable trame verte d'agglomération.

L'eau doit également s'intégrer dans la ville, grâce aux cours d'eau, étangs et bassins artificiels, qui peuvent être embellis. C'est aussi un élément de la qualité de la vie urbaine.

■ Réduire les nuisances

L'agglomération urbaine est une grande dévoreuse de ressources naturelles.

Elle prélève, rejette mais recycle peu.

L'alimentation en eau potable, en énergie, en biens de consommation, le traitement et l'élimination des eaux usées et des déchets, la gestion des nuisances des transports sont autant de problèmes complexes que le planificateur se doit d'aborder avec détermination en faisant acte de prévoyance.

- l'alimentation en eau potable : en dépit de l'hydrologie favorable du Bassin Parisien, l'Ile-de-France n'est pas totalement à l'abri de tensions d'approvisionnement en période d'étiage sévère de la Seine et de la Marne;
- le traitement des eaux usées : des efforts importants restent à entreprendre pour améliorer le taux d'épuration des eaux usées (y compris des eaux pluviales) ;
- les déchets : l'Ile-de-France doit faire face à la fermeture de nombreuses décharges et d'usines d'incinération non conformes aux normes de pollution. La production régionale ne pouvant au mieux que faiblement baisser, il est impératif de construire un grand nombre d'usines de traitement et, le plus rapidement possible, de ne mettre en décharge que les déchets ultimes (alors que la proportion des ordures ménagères aujourd'hui éliminées directement en décharge est de 62%).
- le bruit : trop nombreux sont encore les Franciliens, victimes dans leur vie quotidienne de l'agression du bruit, qu'il s'agisse des aéroports, des routes et des transports. C'est l'une des nuisances les plus durement ressenties.

Ces constats ne sont pas spécifiques à l'Ile-de-France. Mais la région capitale se doit d'être à l'avant-garde d'une préservation de ses milieux naturels, d'un urbanisme bien intégré dans le paysage, d'une gestion rigoureuse et économe de l'eau, d'un traitement efficace des eaux, d'un traitement sélectif des ordures ménagères, d'un recyclage exemplaire des déchets et d'une action vigoureuse en faveur de la réduction des nuisances phoniques.

POUSSÉE par sa vitalité démographique, l'Ile-de-France a besoin de logements pour tous les enfants nés chez elle durant la décennie écoulée ou qui naîtront au cours des années 90. Cela nécessite de pouvoir satisfaire cette aspiration légitime : un toit de qualité dans un cadre de vie plaisant.

L'Ile-de-France recèle de plus comme toutes les grandes métropoles ses inégalités : inégalités géographiques, inégalités sociales. Il convient pour les réduire qu'elle poursuive la recherche d'un meilleur équilibre entre l'habitat et l'emploi et qu'elle lutte contre les exclusions.

■ Offrir des logements plus nombreux

Instabilité des couples et de la cellule familiale, résidences séparées, familles monoparentales et vies solitaires, les comportements sociaux se combinent à l'augmentation de la population et à une exigence accrue de confort. La conséquence de ces mutations est claire : le parc de logements doit s'accroître. L'alternative est simple : proposer un toit agréable aux Franciliens ou bien les conduire à rechercher un lieu de résidence hors de la région. L'objectif à retenir est de 53 000 nouveaux logements par an en moyenne. Des logements diversifiés en taille, en localisation et niveaux de prix. Sans oublier de loger les étudiants près des établissements, et les personnes âgées au centre de l'agglomération où leur hébergement fait souvent défaut.

■ Réduire les déséquilibres entre l'habitat et l'emploi

Le taux d'emploi, rapport entre le nombre d'emplois à l'intérieur d'un périmètre et le nombre d'actifs qui y habitent, permet d'apprécier l'équilibre entre la fonction résidentielle et la fonction économique.

Il est évidemment impossible et même non souhaitable d'obtenir un équilibre parfait dans les différentes parties du territoire régional. Il est normal qu'en zone centrale il y ait davantage d'emplois que d'actifs résidents. Le rayonnement économique est à ce prix. Les pôles régionaux qui offrent de vastes univers de choix sont particulièrement performants.

La situation des taux d'emplois en 1990 montre cependant des déséquilibres excessifs.

Un manque d'emplois dans une zone oblige la plupart des actifs qui y résident à travailler à l'extérieur, d'où des migrations alternantes de longue durée.

Un déséquilibre trop important entraîne une ségrégation où l'on voit certains quartiers se vider le soir et d'autres déserts pendant la journée.

Le taux d'emploi a par ailleurs une incidence très importante sur la situation financière des communes et groupements de communes : par rapport aux charges qu'ils induisent dans les budgets communaux, les emplois procurent, grâce à la taxe professionnelle, des recettes fiscales plus importantes que les résidences principales. Il y a donc des communes aisées et d'autres qui le sont moins.

Le Schéma Directeur de 1965 a eu des effets positifs sur l'équilibre habitat-emploi grâce à la création des villes nouvelles et à la structuration de la banlieue autour de pôles d'emploi. Il n'a cependant pas pu maîtriser la forte dynamique de tertiarisation qui s'est accentuée depuis quelques années au centre-ouest de Paris ainsi qu'au centre des Hauts de Seine. Pour réduire l'ampleur du phénomène il a fallu mettre en place un dispositif de régulation basé sur des conventions entre l'État et les communes, qui visent à promouvoir la construction de 2m² de logement pour 1 m² de bureaux.

Le Schéma Directeur doit tendre à réduire les déséquilibres est-ouest et, plus généralement, à rééquilibrer les taux d'emploi à l'intérieur de l'Ile-de-France.

Lutter contre les exclusions

L'élévation générale du niveau de vie, les progrès de la médecine, l'allongement de la scolarité, n'empêchent pas l'apparition, dans la société française, de nouvelles pauvretés, de nouvelles détresses, de nouvelles violences. Des jeunes sans formation, des chômeurs de longue durée, cumulent les handicaps et sont projetés dans la précarité et le rejet.

La situation s'aggrave encore lorsque des quartiers concentrent ces populations. Cause et conséquence, ces quartiers, non seulement ignorent la diversité sociale, mais sont dépourvus de commerces, d'équipements, de qualité architecturale. Les événements récents ont assez révélé que les remèdes et la prévention demandent urgence et profondeur.

Les quartiers en crise sont souvent des quartiers en marge. Ils devront être réinsérés dans la ville, être bien desservis et disposer d'un environnement satisfaisant. L'urbanisme doit appuyer la politique sociale. La tâche sera très importante, mais les coupures physiques devront disparaître : des espaces de qualité seront aménagés ; des liens nouveaux créés : transports, activités, commerces, équipements, écoles, collèges, terrains de sports. Aucune de ces mesures n'a d'effet seule. Il les faut toutes et beaucoup d'autres encore.

La ségrégation spatiale naît aussi de l'arrivée de flux de populations poussées toujours plus loin, du centre vers la périphérie des villes et de l'agglomération.

Les hausses de loyers, à la suite parfois de réhabilitation de logements insalubres, le chômage, les "malheurs de la vie", les chassent de leur appartement. La solidarité trouvera ici un terrain de choix où s'exercer pour que l'offre de logements sociaux ne demeure pas cantonnée à certaines communes. C'est l'ensemble de la région qui devra se porter garant de la diversité sociale en tous points de son territoire par la diversité de l'offre de logements.

Les personnes âgées, les handicapés adultes ont droit également à la ville. Les personnes âgées de plus de 65 ans étaient au nombre de 1 220 000 lors du dernier recensement, dont 125 000 avaient plus de 85 ans. Or, l'hébergement qui les attend est très inégalement réparti : les départements de la grande couronne sont six fois plus dotés que Paris en maisons de retraite. Pour les handicapés, l'Ile-de-France dispose d'une capacité d'accueil inférieure de près de la moitié à celle de la province. Ces deux observations suggèrent la ligne à emprunter pour l'avenir.

IL EST NÉCESSAIRE de favoriser l'adaptation de l'offre de transports à l'évolution de la région : adaptation aux besoins de l'économie, à l'évolution des modes de vie, à l'exigence accrue de respect de l'environnement. Les Franciliens doivent pouvoir se déplacer facilement, aussi bien pour les échanges avec l'extérieur de la région que pour les déplacements internes à l'Ile-de-France.

■ Faciliter les échanges avec l'extérieur

Les échanges avec l'extérieur doivent permettre d'accroître l'ouverture vers les grandes régions et les grandes villes. Les modes de transport privilégiés sont l'avion et le train à grande vitesse.

Il convient que les aéroports s'adaptent à l'évolution des besoins. La desserte des plateformes aéroportuaires, et notamment de celle de Roissy doit être améliorée. Paris a la chance d'avoir à ses portes une plateforme aéroportuaire disposant d'importantes réserves de capacité. Il ne faut pas gaspiller cette chance, unique en Europe. Même s'il n'est pas forcément souhaitable d'aller jusqu'au maximum de la capacité, il est indispensable d'améliorer les accès terrestres et de ménager l'avenir.

Le réseau de TGV est un instrument privilégié pour rapprocher les grandes villes françaises et européennes, et pour conforter le développement des grands pôles urbains.

■ Laisser s'épanouir les échanges à l'intérieur de l'Ile de France

Sur le plan intérieur, le réseau de transport a pour vocation de "faire fonctionner la région", c'est à dire de mettre en relation des employeurs et des salariés, des fournisseurs et des clients, et de donner aux Franciliens l'accès aux grands équipements culturels et de loisirs, aux grands établissements d'enseignement et de soins, ainsi qu'aux espaces naturels à vocation récréative ou écologique. Sans transports performants, la région serait une simple juxtaposition de territoires, et non une véritable entité économique et sociale.

■ Multiplier les choix

La ville est source de choix :

- choix économiques : emplois, commerces, équipements, services ;
- choix environnementaux : espaces de loisirs, de détente, de promenade.

Mais ces choix n'ont de réalité que s'ils peuvent s'exprimer dans le temps moyen que chaque Francilien est prêt à consacrer à chacun de ses déplacements quotidiens.

Un aménagement harmonieux suppose la fluidité des échanges. Non pas seulement, aussi paradoxal que cela puisse paraître, pour réduire le temps global de déplacement mais aussi pour diversifier les destinations, enrichir ainsi les choix et valoriser les activités desservies.

En matière économique, la variété des choix est source de productivité. Un large marché d'actifs permet aux employeurs d'organiser efficacement leur entreprise, un large marché d'employeurs permet aux actifs de valoriser leur formation professionnelle. La richesse collective augmente. Le développement est à ce prix. Ce qui est vrai pour les emplois et les actifs, l'est pour les commerçants et les consommateurs, les fournisseurs et les utilisateurs de services.

En matière d'environnement, la variété des choix est source de satisfaction. Une grande variété d'espaces verts, d'espaces récréatifs, de promenades est hautement appréciée par les résidents.

Tous ces gains, toutes ces satisfactions sont le moteur de la mobilité. Sans échanges, pas de vie économique, sociale et environnementale, pas de ville.

Il ne faut pas dès lors être surpris de la stabilité des temps de déplacement lorsque les réseaux de transport améliorent leurs performances, c'est-à-dire la vitesse de déplacement offerte.

L'expérience montre en effet que depuis plusieurs décennies, le temps consacré par les Franciliens à leurs déplacements n'a pas changé : il est en moyenne de 1 h 15 par jour, chaque déplacement motorisé s'effectuant en moyenne en 30 minutes. L'usager profite de la performance offerte pour rechercher des destinations nouvelles plus variées et donc mieux adaptées à ses besoins. L'augmentation de la portée des déplacements (distance parcourue à temps constant) est en fait l'illustration même de la satisfaction que le citoyen retire de l'amélioration des réseaux de transport.

La portée des déplacements, qui détermine l'univers de choix accessible dans le temps moyen de transport, est l'expression de l'efficacité de la ville.

Fluidifier les échanges

Tout ce qui entrave l'efficacité du déplacement est ressenti par le citoyen comme une atteinte à sa liberté de choix. Ainsi le temps passé dans les encombrements sur le réseau routier ou le retard enregistré dans le RER est considéré comme une réduction de son choix d'emplois ou de services. Lorsque le temps arrêté ou retardé augmente trop fortement, la vie collective en souffre.

En Ile-de-France, les investissements réalisés au cours des dernières décennies (RER, métro, autoroutes) ont permis d'offrir aux citoyens de vastes univers de choix : le temps perdu sur le réseau routier ne représente à ce jour que 5 % du temps global de déplacement et moins de 4 % des trains regagnent leur terminus avec un retard supérieur à 3 minutes.

L'Ile-de-France reste une région qui fonctionne bien, comme l'attestent d'ailleurs les enquêtes comparatives avec les autres grandes métropoles effectuées auprès des décideurs internationaux.

Toutefois, les difficultés de déplacement se développent rapidement et il convient d'être vigilant. La croissance économique et démographique de l'Ile-de-France s'opère principalement en grande couronne. C'est en conséquence sur les liaisons de proche et grande couronnes que les besoins de déplacement se portent désormais. Les déplacements liés à Paris ne croissent que très modérément.

Les réseaux ne s'adaptent qu'avec retard à cette évolution :

- le réseau régional des transports collectifs demeure essentiellement radial ;
- mis à part le boulevard périphérique, aucune autoroute de rocade ne raccorde l'ensemble des radiales d'Ile-de-France.

Les infrastructures existantes supportent ainsi, y compris près de Paris, voire dans Paris, un important trafic "tangential" de banlieue à banlieue auxquels les réseaux, notamment radiaux, ne peuvent plus répondre.

■ Améliorer le réseau routier

Les bouchons sur le seul réseau routier sont en croissance de 15 % par an. Moins spectaculaires que les bouchons sur les autoroutes, les encombrements des voiries locales n'en constituent pas moins la source principale de nuisances et de pertes de temps.

Dans la mesure où il est avéré que les voiries à débit élevé soulagent significativement la voirie locale, leur réalisation prévue au Schéma Directeur permettra un retour parfois spectaculaire à la fluidité sur les axes secondaires, permettant d'y opérer une reconquête de l'espace au profit de déplacements de proximité.

■ Rendre plus performants les transports en commun

La plupart des grandes radiales ferrées de banlieue connaissent aujourd'hui des problèmes d'exploitation : RER A et B dans la zone centrale, C et D au sud-est, lignes de Mantes-la-jolie par la rive droite, Persan-Beaumont, Dreux ... Ces lignes ont atteint la saturation. Elles devront faire l'objet d'augmentations de capacité pour répondre à l'accroissement du trafic et offrir une meilleure qualité de service.