

EQUIPE

magazine

SOMMAIRE

2-3 PROJETS

Logement social : mieux connaître les fichiers préfectoraux.

4-5 DOSSIER



Réconcilier les zones urbaines et les paysages préservés d'Île-de-France.

6 INITIATIVES

La DDE 91 adopte le séparateur de voies à déplacement latéral.

7 VIE D'ÉQUIPE

Examens, formation, le Bureau de la formation et des concours de la DREIF s'occupe de tout...

8 PARTENAIRES

Entretien avec Bernard Robert, secrétaire général de la mission du Bassin parisien.

Parfaitement insérée dans le paysage urbain, la ligne Saint-Denis-Bobigny a conquis en trois ans une nouvelle clientèle.

TRANSPORTS COLLECTIFS

Le tramway trouve sa place dans le tissu urbain

Inaugurée en 1992, la ligne de tramway Saint-Denis-Bobigny est un succès. Ce mode de transport original a fait la preuve de son efficacité en connaissant une fréquentation supérieure à celle prévue par les études initiales. Sur les quatre communes desservies, il s'est affirmé comme un élément incontournable du paysage urbain.

Avant la mise en service du tramway sur l'axe Saint-Denis - Bobigny, le trafic était assuré par trois lignes de bus qui transportaient chaque jour 24 000 voyageurs. Aujourd'hui, trois ans après sa mise en service, la fréquentation a pratiquement triplé, s'établissant à 60 000 voyageurs/jour et nécessitant la mise en

service de deux rames supplémentaires. «Le premier intérêt du tramway, c'est le gain en mobilité pour les habitants des communes concernées», souligne Catherine Miolane, responsable du Groupe transports en commun à la DIT. Les études menées par la DREIF et la RATP montrent, en effet, que 22% des voyageurs **Suite p. 2** ▶

► **Suite de la p.1** n'effectuaient pas le déplacement considéré auparavant et sont donc de nouveaux utilisateurs. La part des déplacements "obligés" (domicile-école, domicile-travail) est d'ailleurs, avec 58%, nettement inférieure à celle observée sur les prolongements des lignes de métro, où elle varie entre 70 et 78% du total. Cette ligne de rocade draine donc une nouvelle clientèle, utilisatrice du tramway en période "creuse" pour les loisirs, les achats et les déplacements vers les hôpitaux ou les centres administratifs. La fréquentation reste d'ailleurs forte le samedi et le dimanche.

Un facteur de dynamisation

Un rapport réalisé par le bureau d'études Ville-Ouverte, pour le compte de la DUSD, montre en outre que la création de la ligne a eu un impact positif sur les programmes et l'aménagement urbain, contribuant notamment à la relance des ventes de logements. «L'implantation du tramway est une réussite, car il s'insère dans un tissu urbain diversifié comprenant écoles, commerces et lieux d'activité, mais aussi et surtout parce que les évolutions futures ont été prises en compte», poursuit Catherine Miolane. Les utilisateurs l'empruntent dans 42% des cas pour se déplacer à l'intérieur des quatre communes directement desservies. Le tramway a donc joué un rôle dans la revitalisation du tissu urbain : 36% des utilisateurs n'utilisent aucun autre moyen de trans-



36% des passagers du tramway n'utilisent aucun autre moyen de transport.

port. «Ces chiffres sont cohérents avec ceux observés au niveau national, insiste Catherine Miolane : la fréquentation est en hausse sur tous les transports en commun disposant de sites propres permettant de garantir temps de trajet et régularité des passages.»

Devant le succès rencontré, un projet d'extension de la ligne de Bobigny à Noisy-le-Sec est actuellement à l'étude. Avec le Trans-Val-de-Marne (TVM), liaison de bus en site propre reliant Chevilly-Larue à Saint-Maur-des-Fossés, achevée en septembre dernier, le tramway constitue l'ossature d'Orbitale 2, le projet de liaison de rocade en moyenne couronne parisienne. Une autre liaison, définie dans le cadre d'Orbitale 1, en proche couronne, verra par ailleurs le jour en 1997 : la ligne de tramway entièrement dénivelée Tram-Val-de-Seine entre La Défense et Issy-les-Moulineaux. ■

*DIT: division des infrastructures et des transports;
DREIF: direction régionale de l'Équipement d'Île-de-France;
DUSD: division de l'urbanisme et du schéma directeur.*

Aménagement

Paysages à préserver

1 Comment faire en sorte que l'agglomération parisienne ne tourne plus le dos à son environnement direct? Comment préserver des paysages caractéristiques qui lui fournissent une part de son identité et la majeure partie de ses réserves d'espace?

2 Comment gérer au mieux les zones de contact entre l'urbain et les espaces qui l'entourent et le découpent?

3 Une étude réalisée par Jacques Sgard pour l'IAURIF, dans le cadre du contrat d'objectif passé avec l'État, formule un ensemble de propositions qui constituent autant d'outils pour la mise en œuvre du Schéma directeur d'Ile-de-France (SDRIF).

« **O**n pourrait définir *Les grands paysages de l'Ile-de-France* comme un élément de l'étude d'impact *a posteriori* du SDRIF, comme le Pierre Dubrulle, chef de la mission Patrimoine et paysages à la Division de l'urbanisme et du schéma directeur (DUSD) de la DREIF et correspondant pour l'État sur ce sujet. Ce document ne permet pas seulement d'anticiper sur les effets, positifs ou négatifs, des orientations du SDRIF sur ces grands paysages. Il indique également les *mesures compensatoires* qu'il faut d'ores et déjà prévoir.

Concrètement, il s'agit notamment de mieux prendre en compte l'importance de ces grands paysages régionaux pour éviter qu'ils ne soient "mités" par une urbanisation mal maîtrisée. »

1 Dix espaces clés à surveiller... parmi tant d'autres

De fait, les occasions de conflit sont nombreuses entre front urbain et paysage, entre le maintien de ces reliefs, bois ou forêts et, par exemple, le tracé d'une nouvelle voie routière. Deux illustrations: à l'est, le rétablissement d'un contact harmonieux entre la Brie et l'agglomération parisienne suppose, en particulier, que le développement urbain au sud de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée soit considérablement freiné. « On doit concen-



mération parisienne suppose, en particulier, que le développement urbain au sud de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée soit considérablement freiné. « On doit concen-

LE PAYSAGE DE L'ÎLE-DE-FRANCE: UNE STRUCTURE EN ÉTOILE

Fait remarquable et conséquence de la centralité géographique de Paris, les pays et les régions historiques gravitent autour de la capitale comme les quartiers d'un vaste cadran pointé vers le centre.

Le Vexin prolonge jusqu'à Pontoise le Vexin normand et la Normandie au nord de la Seine.

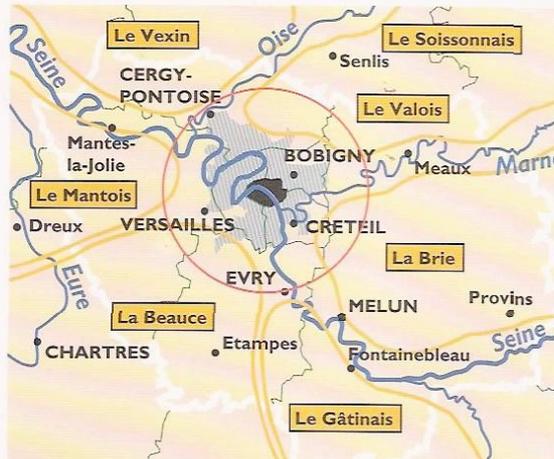
Le Mantois, dans le prolongement des différents pays qui composent la Normandie au sud de la Seine,

s'étend par les plaines de Versailles, de Neauphle et de Ponchartrain, très près du cœur de l'agglomération parisienne.

Le plateau beauceron franchit le massif forestier de Rambouillet pour constituer, dans le Hurepoix, des tables horizontales céréalières dont le plateau de Saclay est l'élément le plus avancé dans la zone d'agglomération du sud de Paris.

Le Gâtinais, par le pays de Brière, s'étend jusqu'à Corbeil et Évry. La Brie s'avance sans rupture de relief depuis la cuesta de l'Ile-de-France (à hauteur de Reims et de Sézanne) jusqu'aux confins de l'agglomération parisienne à Sénart et Marne-la-Vallée.

Le Laonnais, le Soissonnais puis le Valois et les pays de Goële, du Multien, de l'Ourcq et du Tardenois s'étendent par la Plaine de France jusqu'aux limites nord de l'agglomération. Les grandes vallées, Seine-amont, Seine-aval, Marne, Oise, qui jouent un rôle prépondérant dans les différenciations des grandes unités régionales, contribuent à relier également celles-ci au centre de Paris.





Pointe avancée du paysage beauceron, le plateau de Saclay est soumis à une pression urbaine croissante et perd peu à peu son caractère d'espace ouvert cultivé. Là aussi, il conviendrait de mieux traiter les fronts urbains, de réduire les coupures dues aux axes routiers et de valoriser le patrimoine de cette zone pour redonner à celle-ci une cohérence qui tend à s'estomper.

trer l'urbanisation sur la ville nouvelle elle-même, précise Pierre Dubrulle. Si on peut, en s'appuyant sur les prescriptions du SDRIF, agir de façon réglementaire, ce n'est pas suffisant. Il nous faut convaincre élus et résidents de l'intérêt qu'il y a à protéger les espaces du plateau briard.»

Au nord, l'attraction créée par l'aéroport Charles-de-Gaulle contredit la volonté toujours affirmée de maintenir une ceinture verte autour de l'agglomération parisienne. L'extension de la plate-forme multimodale qui se construit peu à peu à partir de Roissy pourrait conduire à une urbanisation quasi continue jusqu'à Paris, compromettant du même coup l'équilibre de la Plaine de France. Un risque, là aussi, mis en lumière par cette étude qui, prônant le respect des ruptures dans l'urbanisation et la conservation de "vides", a aussi le mérite d'approfondir les questions soulevées par le SDRIF et d'insister

à nouveau sur les principes qui ont guidé son élaboration.

Au total, l'AURIF a ainsi identifié dix espaces clés qui prolongent les grands paysages régionaux jusque dans l'agglomération. Dix espaces qui, selon les auteurs de l'étude, pourraient, si l'on n'y prenait garde, se voir tronçonnés, coupés du territoire rural dont ils tirent une grande part de leur pouvoir d'évasion et réduits

à de simples enclaves dans le tissu urbain. C'est en effet dans ces dix zones que le risque de dérapage est le plus évident. C'est là qu'il faudra montrer le plus de vigilance dans la mise en œuvre du SDRIF, notamment quant à la définition des espaces urbanisables ou non.

2 Gérer les limites de l'urbanisation

Mais cette distinction ne peut être simpliste. Le SDRIF affirme bien le caractère multipolaire du développement de l'agglomération. Par ailleurs, si les zones de franges doivent être préservées, elles ne doivent pas moins connaître une urbanisation harmonieuse, comme le souhaite le SDRIF. À défaut de soupapes, le mouvement risquerait de se poursuivre de manière encore plus anarchique. L'essentiel est de

trouver le bon équilibre pour éviter le mitage. Accompagner sans interdire, mais sans autoriser non plus aveuglément.

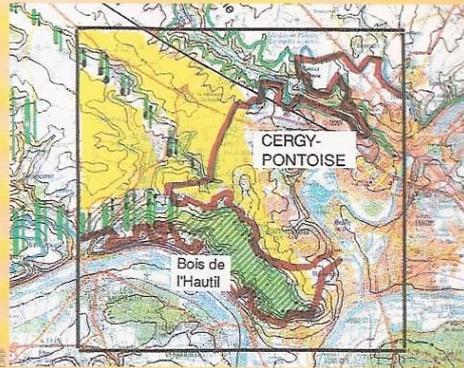
3 Un outil pour la mise en œuvre du SDRIF

En soulignant les enjeux les plus cruciaux, cette étude permettra aux services de la DREIF d'être plus précis dans les orientations données au nom de l'État, notamment dans les Porter à connaissance destinés à l'élaboration des Schémas directeurs locaux (SDL) et des Plans d'occupation des sols. Ce n'est donc pas un corpus de règles intangibles, mais un rappel utile des points qui peuvent poser problème au niveau des SDL. De fait, ce document arrive à point nommé. ■

IAURIF: institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Ile-de-France.

Le Vexin : une harmonie à conserver

Mis en valeur par le Parc naturel régional, les paysages du Vexin témoignent d'un rapport harmonieux de l'homme avec la nature. Toutefois, au niveau de Cergy, ils entrent brutalement en contact avec le front urbain des lotissements pavillonnaires de la ville nouvelle. Pour corriger cette situation, l'étude recommande d'atténuer ce contact en procédant par fronts successifs, s'appuyant sur les étangs, bosquets et reliefs existants. De même, elle propose de faire reculer l'urbanisation qui altère la vallée de la Viosne et bouche cette ouverture naturelle vers le Vexin.



Animer et coordonner la réflexion autour du Bassin parisien

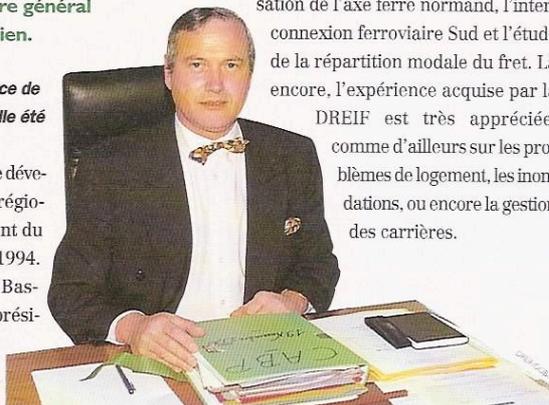
Bernard Robert est secrétaire général de la Mission du Bassin parisien.

Dans quel contexte la mise en place de la Mission du Bassin parisien a-t-elle été décidée ?

■ Afin de concilier les points de vue développés par l'État et les conseils régionaux, une Charte d'aménagement du Bassin parisien a été adoptée en 1994. Un Conseil d'aménagement du Bassin parisien, composé des huit présidents de conseil régional et des huit préfets de région concernés, a vu le jour afin de donner corps à cette charte. La réflexion a débouché sur un contrat de plan interrégional qui concerne trois domaines principaux : l'environnement, les universités et la recherche, et les transports. Dans ce cadre, la Mission du Bassin parisien a un rôle d'animation, de coordination et de mise en place des axes d'études nécessaires à sa réalisation, en liaison avec les huit DRE concernées, dont la DREIF.

Quelles sont aujourd'hui vos priorités ?

■ Outre la réalisation du Contrat de plan 1994-1998, le Conseil d'aménagement a lancé, lors de la réunion du 19 novembre dernier, un programme d'études portant sur deux thèmes principaux : les espaces métropolitains et les transports. L'engagement d'une réflexion sur le développement de métropoles comme Le Havre, Rouen et Caen, est aujourd'hui primordial pour une croissance équilibrée du Bassin. L'expérience acquise par la DREIF, notamment la réflexion menée au sujet des marges franciliennes, est à ce titre particulièrement précieuse. Concernant les transports, la réflexion porte sur la réali-



sation de l'axe ferré normand, l'interconnexion ferroviaire Sud et l'étude de la répartition modale du fret. Là encore, l'expérience acquise par la DREIF est très appréciée, comme d'ailleurs sur les problèmes de logement, les inondations, ou encore la gestion des carrières.

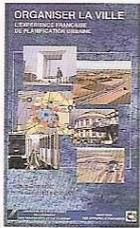
Le Bassin parisien : une entité cohérente impliquant huit régions

Le Bassin parisien englobe six régions :
Basse et Haute-Normandie, Picardie, Champagne-Ardenne, Centre et Ile-de-France.
Deux autres régions,

Pays de la Loire et Bourgogne, sont également concernées, le Bassin parisien incluant les départements de la Sarthe et de l'Yonne.

BIBLIOGRAPHIE

■ **ORGANISER LA VILLE** *Le ministère de l'Équipement, du Logement, des Transports et du Tourisme, le ministère des Affaires Étrangères et Orchidées Productions viennent de réaliser un vidéo intitulée "Organiser la ville - L'expérience française de planification urbaine". À partir des exemples des agglomérations parisiennes, lyonnaises et Rennaises, le documentaire présente le savoir-faire des professionnels français*



de la planification urbaine : organiser harmonieusement l'implantation des hommes et de leurs activités, prévoir les équipements, les réseaux de communication, préserver le patrimoine naturel... D'une durée de 13 minutes, ce premier volet d'un triptyque sur la ville s'adresse à l'ensemble des personnes s'intéressant aux questions de développement urbain.

LA RÉDACTION
D'ÉQUIPE MAGAZINE
VOUS PRÉSENTE
SES MEILLEURS

VŒUX
POUR
1997



Direction Régionale
de l'Équipement d'Ile-de-France

Équipe magazine est éditée par la
Direction régionale de l'Équipement d'Ile-de-France
21-23, rue Molière, 75015 Paris
Tél. : 01 40 61 80 80 - Fax : 01 40 61 85 85

Comité éditorial : Corinne Anroux (DDE 92), Régine Becarnel (LREP), Nadia Capitani (DDE 75), Jean-Claude Clesse (CLHS), Sylvie Devaux (DDE 91), Jacqueline Dubin (LROP), Patrice Eyraud (DHV), Yves Farhi (cabinet), Germaine Gmestar (DIT), Marie Grande (DDE 78), Gisèle Guillaume Bredon (DPAG), Colette Helle (DETOA), Yvon Kergoat (DDE 93), France Maréchal (ASCEB), Virginie Matéo (SIER), (DITEL), Blandine Sené (DDE 94), Emilio Tempia (DUSD), Michel Thomachot (DERU), Michel Vermot (DDE 77).

Directeur de la publication : Jean Poullit.
Directeur de la rédaction : Diane Malapert.
Correspondance : Yves Farhi.
Conception, rédaction et réalisation : L'Agence, 41, rue Greneta, 75002 Paris.
Tél. : 01 53 00 10 00.

Responsables d'édition : Anabel Dutrop et Valérie Decroix. Secrétaire de rédaction : Hervé Gibet. Maquette : Yann Collin.
Impression : Vastu.

N° ISSN : 1164-6187.

Reproduction autorisée sous réserve de l'accord préalable de la DREIF, avec mention de la source.