

EQUIPE

magazine

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

SOMMAIRE

2-3 PARTENAIRES

Interview d'André Santini, député-maire d'Issy-les-Moulineaux.

4-5 DOSSIER

Stade de France : des transports en commun réaménagés pour un accès plus facile.

6 INITIATIVES

Mise en œuvre d'améliorations acoustiques dans les opérations de réhabilitation.

7 VIE D'ÉQUIPE

Club régional d'échange d'expériences sur les routes départementales.

8 ÉVÈNEMENT

Jean Poulit rejoint l'Institut géographique national après six ans à la DREIF.

ÉQUILIBRE HABITAT-ACTIVITÉS EN ÎLE-DE-FRANCE

Première convention à Issy-les-Moulineaux

André Santini, député-maire d'Issy-les-Moulineaux, et Jean-Pierre Richer, préfet des Hauts-de-Seine, ont signé, le 31 juillet dernier, la première convention d'équilibre habitat-activités pour la déconcentration des décisions d'agrément de 1997 à 2001. Une signature intervenue en présence de Joël Thoraval, préfet de région.

Première de ce type à se concrétiser en Ile-de-France, la convention d'équilibre habitat-activités signée à Issy-les-Moulineaux est la conséquence de la réforme de l'agrément du 4 février 1995. Depuis cette date, la loi prévoit en effet la possibilité, pour le secteur privé, de déconcentrer la procédure d'agrément pour les opérations relatives à la construction, la reconstruction, la réhabilitation

et l'extension de locaux d'activités sur le territoire d'une commune. La convention signée tient compte de la situation mesurée depuis le 1^{er} janvier 1990. Son objectif : obtenir à terme un ratio logements-bureaux de 2,54 au minimum sur la période 1990-2001, et maintenir le ratio logements-activités supérieur à 2,3. Concrètement, cela signifie que la ville d'Issy-les-Moulineaux s'engage à

Suite p. 2 ▶

N° 57
OCTOBRE 1997

Développement dans le re



La ville d'Issy-les-Moulineaux s'engage à respecter un ratio logements/bureaux sur la période 1990-2001.

► Suite de la p. 1 respecter un programme de construction de 4 000 logements, dont plus de 25 % en location (parmi lesquels 20 % de PLATS), soit un minimum de 321 950 m² au total. Dans le même temps, elle est autorisée à construire 124 500 m² de bureaux sur le territoire des ZAC existantes ou à venir.

Développement concerté

« Les avantages de la signature d'une telle convention sont multiples, explique Anne Charreyron-Perchet, chef de la mission Activités agréments au sein de la DREIF. Pour la ville, cela représente l'assurance d'une concertation réelle puisque les objectifs sont négociés en fonction de ses priorités de développement : dans le cas présent, c'est la ville d'Issy qui a déterminé les ZAC prioritaires. La convention est également synonyme de simplification administrative, la décision étant prise directement par le préfet sans passage devant le comité de décentralisation. Les règles du jeu sont claires et les décisions sont rendues plus rapidement. »

Pour les services de l'État, la signature d'une convention garantit que le développement de la commune se fera de manière compatible avec les objectifs du SDRIF. « Une façon efficace de contractualiser le développement, reprend Anne Charreyron-Perchet. Les conventions comportent un noyau constant, mais elles s'adaptent aux objectifs des communes. Elles peuvent même, comme dans le cas de celles en cours de négociation avec vingt-deux communes de Seine-et-Marne, devenir un véritable outil de gestion intercommunal. »

La convention signée par la ville d'Issy inaugure donc un nouveau mode de fonctionnement, plus souple et plus réactif, entre les communes d'Ile-de-France et les services de l'État. Une réactivité qui donne cependant la priorité aux objectifs du SDRIF : dans le cas d'Issy-les-Moulineaux, un bilan semestriel sera réalisé, ainsi qu'un bilan annuel contradictoire. Compte tenu des avantages pour l'ensemble des parties, ce type de conventions devrait rapidement se développer en Ile-de-France. C'est en tout cas le vœu de Jean-Pierre Richer pour le département des Hauts-de-Seine. ■

PLATS : prêts locatifs aidés très sociaux.
SDRIF : schéma directeur de l'Ile-de-France.
ZAC : zone d'aménagement concerté.

Ancien ministre de la Communication, **André Santini** est député-maire d'Issy-les-Moulineaux. Il a signé en juillet dernier la première convention d'équilibre habitat-activités en Ile-de-France.

Dans quel contexte cette convention a-t-elle été négociée ?

■ Issy-les-Moulineaux a fait le pari du regroupement d'activités, en explorant différentes filières porteuses telles que la communication ou l'industrie pharmaceutique. Ce n'est pas une idée très neuve : Haussmann en avait déjà compris l'intérêt en créant à Paris les quartiers des banques ou des grands

EN BREF

Les abords des forts franciliens : des atouts pour la trame verte urbaine

Une recherche a été menée sur ce thème par la mission Patrimoine et paysage de la Division de l'urbanisme et du schéma directeur. L'étude débute par un bref rappel historique qui balaye une longue période depuis l'enceinte édifiée par Philippe Auguste jusqu'à la ceinture de forts construite au XIX^e siècle, avant



de s'attarder sur la place que tiennent aujourd'hui les forts de la banlieue parisienne dans la trame verte urbaine. Dix-huit d'entre eux font l'objet d'un examen détaillé. Proposant

des réaménagements des sites, l'étude s'intéresse avant tout à l'environnement immédiat des forts et aux possibilités d'une insertion de qualité dans le tissu

urbain, indépendamment de la présence militaire. L'ouvrage est consultable au service de documentation de la Direction régionale de l'Équipement d'Ile-de-France.

Doublement du viaduc de l'A86 sur le canal Saint-Denis

La section nord de l'A86 exigera un renforcement à la hauteur du canal Saint-Denis après la mise en service, début 1998, de la traversée complète de Drancy et Bobigny, en Seine-Saint-Denis. Cette opération permettra d'assurer la continuité de sa capacité. Attendue depuis longtemps, elle a pu être financée par l'État et la Région et inscrite au programme routier

ment pect mutuel



magasins. Mais elle correspond bien aux attentes des professionnels. Et si certains ont souri lorsque j'ai parlé de "Medialand", aujourd'hui, c'est devenu une réalité : TF1, CANAL +, TDF, bientôt rejoints par France Télévision, sans parler d'Eurosport, de La Cinquième ou de TPS, ont implanté leur siège social sur

un périmètre très réduit. Grâce à cette stratégie, Issy est devenu un pôle attractif et, en deux ans et demi, nous avons commercialisé 161 000 m² de bureaux et obtenu un solde net de 10 000 emplois créés. Cette situation aboutissait au refus pratiquement systématique de toute nouvelle demande d'implantation sur le territoire de la commune par le comité de décentralisation, au nom du respect de grands équilibres. Il fallait sortir de cette logique d'affrontement, et c'est sur une proposition du directeur départemental de l'Équipement que nous avons décidé de passer

une convention d'équilibre avec le préfet du département.

Quels sont les principaux avantages de cette convention ?

■ Le fait que l'agrément soit désormais accordé par le préfet de département est pour nous un gain de temps et nous garantit un accès plus facile à l'information.

La procédure est aussi beaucoup plus souple, et le contrôle exercé par la DDE constitue l'assurance que nous partagerons une logique de bâtisseurs. Non pas que celle-ci n'ait jamais été prise en compte aupara-

vant ; mais il faut parfois savoir sortir d'un raisonnement en grandes masses pour comprendre que le groupe Marie-Claire n'a pas intérêt à s'installer à Libourne...

Surtout, la convention signée garantit un engagement financier de l'État en matière de construction de logements sociaux et de dépassement de la charge foncière.

Cette convention vous satisfait-elle donc pleinement ?

■ C'est un bon compromis. Elle nous permet d'envisager un développement dans le respect mutuel. ■

Signature de la convention d'équilibre habitat-activités par André Santini (à droite) et Jean-Pierre Richer (à gauche), en présence de Joël Thoraval (à gauche) et de Jacques Tavernier (DDE 92), à Issy-les-Moulineaux.



du contrat État/Région. Elle facilitera notamment l'accès à Roissy depuis les Hauts-de-Seine et la Seine-Saint-Denis. La DDE de Seine-Saint-Denis est le maître d'œuvre de l'opération. Les travaux démarreront en août 1998, après la Coupe du monde de football et s'achèveront à la fin de l'an 2000.

Les épreuves d'ouvrages d'art

Après leur construction ou leur réparation, et avant leur mise en service,

les ouvrages d'art doivent être soumis à des épreuves réglementaires de chargement. Elles comprennent une visite détaillée avant et après l'épreuve et la mesure des déplacements sous chargement. Le but de ces tests, réalisés par le Groupe structures et ouvrages d'art (GSOA) du Laboratoire régional de l'Est parisien (LREP), est de s'assurer que l'ouvrage réagit de façon satisfaisante aux charges routières. Sur la base d'une note de calcul établie par un bureau d'études, le GSOA

effectue des mesures de flèches qui donnent, en divers points de l'ouvrage, les valeurs de l'affaissement du tablier sous l'effet de la charge. Les valeurs des flèches dépendent du type d'ouvrage et peuvent atteindre plusieurs centimètres... Le chargement s'effectue à l'aide de camions, sauf dans le cas des tests de couvertures (acoustiques ou autres) où l'ouvrage est chargé de bûches à eau ou de blocs de béton. Récemment, le GSOA a ainsi testé le pont à haubans sur le Loing, à Nemours,

le viaduc de l'A86 à Drancy (93), ainsi que sa couverture acoustique. Le laboratoire interviendra prochainement sur les ouvrages nouvellement construits près du Stade de France.



Stade de France

Les transports en finale

Avec une capacité de 80 000 places, le Stade de France affichera complet lors des matchs de la Coupe du monde de football 1998. Pour toutes les autres manifestations organisées dès son ouverture en février, la fréquentation devrait atteindre, au minimum, 40 000 spectateurs.

1 Les lignes de RER B et D achemineront les voyageurs à proximité du Stade de France.

2 Pour faire face à l'accroissement des usagers les soirs de manifestation sportives, la station de métro ligne 13 "Saint-Denis - Porte de Paris" est en cours de réfection.

3 Pour minimiser l'engorgement des voies routières et autoroutières, des dispositifs spécifiques ont été décidés, dont certains visent à préserver les riverains.

Métro, bus ou RER? Les spectateurs auront plusieurs possibilités pour se rendre au Stade de France, qui ouvre ses portes début 1998. Les transports en commun, réaménagés, constitueront, en effet, la voie la plus rapide et la plus simple d'accès au Stade.

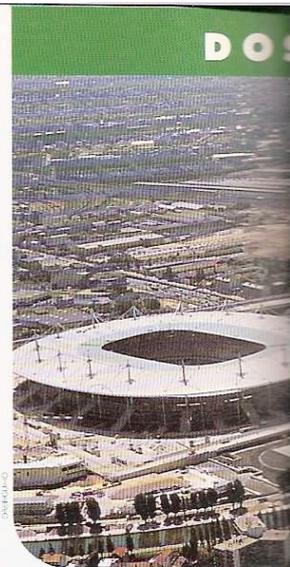
1 Deux accès par le RER

«Il est indispensable que les transports en commun permettent à chacun d'accéder au Stade de France quelle que soit sa provenance en Ile-de-France», insiste Yannick Tondut, responsable du groupe Transports en commun à la Division des infrastructures et des transports de la DREIF. Tout a donc été étudié pour améliorer les performances, la facilité d'accès, le confort, et assurer la sécurité optimale des voyageurs. Ainsi, les lignes B et D du RER donneront accès toutes les deux à la commune de Saint-Denis, à proximité du Stade. Côté ligne B, la gare SNCF La Plaine-Voyageurs, située dans une zone urbaine dense, ne pouvait être agrandie. Elle a donc

été déplacée de 300 mètres vers l'est pour se retrouver à 650 mètres du Stade. De nouveaux quais ont été installés et, les soirs de manifestation, quatre rampes reliant directement les paliers intermédiaires de la station aux quais seront mises en service. Enfin, une nouvelle gare sur la ligne D du RER sera implantée à 1 200 mètres du stade. Cet éloignement sera compensé par un vaste projet urbain: liaison piétonnière, desserte de bus et de taxis. Lors des manifestations, qui attirent en moyenne 40 000 spectateurs, 25 000 voyageurs devraient arriver par ces deux gares RER. Ils seront 40 000 lors des grandes manifestations attirant 80 000 personnes. Au total, les travaux des lignes B et D coûteront 600 millions de francs. 80 % des infrastructures sont financés par l'État et la Région, 20 % par la SNCF, qui prend également en charge la totalité du matériel roulant.

2 Le métro convivial

Côté métro, sur la ligne 13, la station "Saint-Denis - Porte de Paris"



Avec un minimum de 40 000 personnes et la surveillance et les informations sur la si

est actuellement en cours de réfection pour accueillir quelque 12 500 voyageurs à destination du Stade de France les soirs de match: reconstruction des escaliers existants, création d'un ascenseur et d'un escalier supplémentaire, déplacement de la salle des billets au centre de la mezzanine, maintien des accès à la station et création d'une sortie "Stade de France". Ces aménagements, achevés fin 1997, seront conformes à la réglementation concernant les personnes à mobilité réduite. Testée en "réel" lors du match inaugural du stade en janvier 1998, la nouvelle station Saint-Denis-Porte de Paris coûtera 75 millions de francs, financés par le Syndicat des transports parisiens.

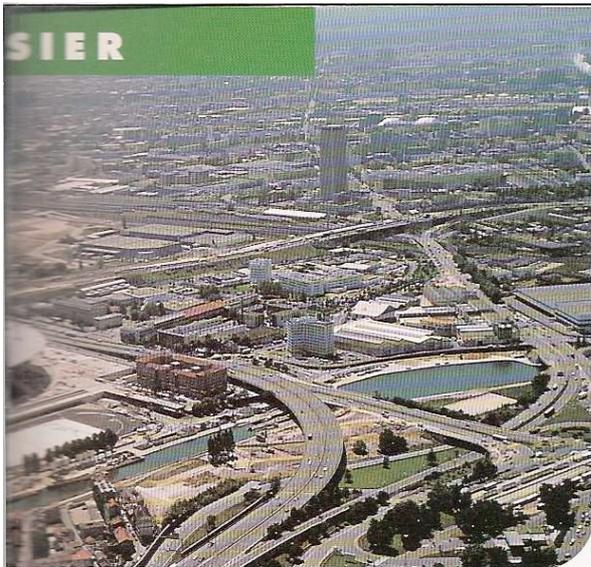
3 Un dispositif routier qui préserve les riverains

«Nous sommes partis d'un constat: les itinéraires auto-

La DREIF, un rôle stratégique

Métro ou RER, la DREIF a été chargée d'instruire les schémas de principe et les avant-projets des futures infrastructures de desserte en transport en commun du Stade de France. Elle s'est assurée que ceux-ci étaient conformes au schéma directeur de la région Ile-de-France, du point de vue tant des coûts que des aménagements. Elle a consulté, pour avis, les différentes collectivités

locales et services concernés (EDF, pompiers, etc.). Obligatoire d'un point de vue juridique, cette consultation s'inscrivait de surcroît dans un cadre particulier puisqu'elle concernait également l'architecte des bâtiments de France de Seine-Saint-Denis. Les infrastructures de transport sont, en effet, situées à proximité de sites classés à l'inventaire des Monuments historiques.



Avant l'ouverture du Stade de France, il s'agissait de ne pas pénaliser les riverains : les axes routiers ont donc été renforcés et de nombreuses mesures de délestage prises.

rouliers permettant d'accéder à la commune de Saint-Denis (A 86-A 1) sont déjà, en temps normal, très encombrés aux heures de pointe. Il était donc essentiel de ne pas pénaliser les riverains les soirs de match. Cependant, pour ceux qui utiliseront de toute façon un véhicule

ou un autocar (journalistes, officiels, joueurs) le Service inter-départemental d'exploitation routière (SIER) de la DREIF et la DDE 93, à la demande de la préfecture de Seine-Saint-Denis, ont conçu un dispositif spécifique pour les jours de match et les grands événements culturels», explique Jean-Charles Santucci, chef du groupe Étude et exploitation du SIER. Au programme : diffusion d'informations par les panneaux SIRIUS sur les autoroutes, surveillance des conditions de circulation sur les autres axes routiers par les forces de l'ordre et les agents des DDE, déploiement de véhicules de dépannage sur les sites stratégiques des autoroutes. Plusieurs mesures de délestage sont également prévues : en situation normale, les panneaux annonceront dès le matin "Ce soir, match au Stade de France" pour inciter les riverains à modifier leurs horaires ou leur itinéraire ; les



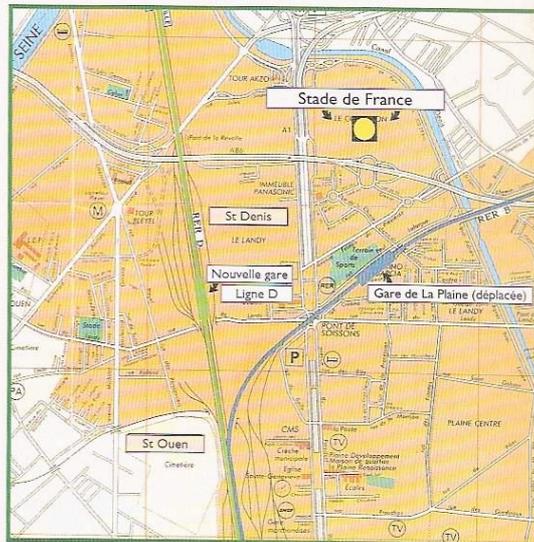
Ligne B, la gare SNCF La Plaine Voyageurs a été rapprochée de 300m du Stade de France.

temps de parcours en direction de Saint-Denis seront signalés trois heures avant les matchs ; enfin, sur l'A86, les habitants de La Courneuve et d'Aubervilliers seront invités à éviter le carrefour du Cornillon. En cas de bouchon, les itinéraires de délestage seront conseillés selon le niveau d'encombrement des autoroutes. Un gros travail a donc été fourni pour réduire l'impact des manifestations du Stade de France sur le trafic routier. Mais les automobilistes devront également tenir compte des difficultés qu'ils rencontreront, sur place, pour garer leur véhicule. En effet, il ne sera possible d'accéder au parking du Stade de France qu'en étant muni d'un ticket de réservation.

Or, les 5 000 places disponibles sont d'ores et déjà réservées pour les journalistes, les officiels, les sponsors, leurs invités et les abonnés... À privilégier impérativement, les transports en commun permettant d'accéder et de quitter le Stade de France seront opérationnels dès janvier 1998. Un atout pour les amateurs de football, mais également pour tous ceux qui vivent ou travaillent à Saint-Denis, qui bénéficieront, de surcroît, de la création de nouvelles lignes de bus desservant l'ensemble de la commune. ■

DDE: Direction départementale de l'Équipement; DREIF: Direction régionale de l'Équipement d'Ile-de-France; SIRIUS: Système d'information pour un réseau intelligible aux usagers.

ACCÈS AU STADE DE FRANCE : FACILITÉ, CONFORT, SÉCURITÉ



Amélioration de la desserte de la Plaine Saint-Denis et du Stade de France.