

EQUIPE

magazine

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

SOMMAIRE

2-3 PROJETS

Le système d'information géographique, un outil de cohérence.

4-5 DOSSIER



L'étude de la zone d'influence économique de la capitale

fournit des pistes pour l'avenir.

6 INITIATIVES

Le LREP et la DEITOA ont contrôlé le délicat chantier du viaduc de la porte de Versailles.

7 VIE D'ÉQUIPE

Un expert qualité rejoint la DREIF.

8 PARTENAIRES

Interview de Paul-Louis Marty, président de l'AOHLM-RIF.

LOI SUR L'AIR

Plan de déplacements urbains: c'est parti!

Votée fin 1996, la loi sur l'air rend obligatoire l'établissement d'un plan de déplacements urbains (PDU) pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants. En Ile-de-France, le travail a commencé avec la "réunion constitutive" du comité de pilotage du PDU, le 7 novembre dernier.

En Ile-de-France, c'est à l'État, représenté par le préfet de région, qu'incombe l'initiative de l'élaboration du PDU, en partenariat avec les collectivités et les autorités concernées.

«Le PDU doit assurer l'équilibre entre les besoins de déplacements et les exigences écologiques et sanitaires. En cohérence avec le plan régional pour la qualité de l'air (PRQA), il définira des prescriptions et des orientations régionales pour les transports des personnes et des biens, des dispositions relatives aux réseaux principaux de transports et des dispositions locales. Toutes ces dispositions étant conçues pour optimiser les infrastructures existantes et en restant fidèle au schéma directeur de l'Ile-de-France», explique

Yves Huart, chargé de la mission "Études stratégiques" à la DREIF. Objectifs : diminuer le trafic automobile, promouvoir les modes de transports économes et peu polluants (transports collectifs, bicyclette, marche à pied), partager les voies principales entre les modes de transport, inciter les entreprises et les collectivités à développer l'usage des transports en commun et du covoiturage, organiser le transport et la livraison des marchandises, redéfinir le cadre juridique et tarifaire concernant le stationnement des véhicules.

Tous concernés

«Après des investigations techniques préalables, nous venons d'engager la mise

N° 59
DÉCEMBRE 1997



Aménagement de la RN 186 à Saint-Denis.

► Suite de la p. 1 en place du dispositif pour l'élaboration du projet de PDU», précise Yves Huart. Sont ainsi constitués: le comité de pilotage placé sous l'autorité de Joël Thoraval, préfet de région, un comité exécutif, des instances régionales et

Un comité élargi

Outre les membres prévus par la loi (préfet de région, préfet de police, préfets de département, Syndicat des transports parisiens, conseil régional, conseil de Paris), le comité de pilotage du PDU d'Ile-de-France a été élargi pour favoriser une consultation plus large. Ont été associés: présidents des conseils généraux, association des maires d'Ile-de-France, chambre de commerce et d'industrie de Paris, chambre régionale de commerce et d'industrie, conseil économique et social, organisations environnementales (AirParif, Ademe, Ile-de-France Environnement...), associations d'usagers, opérateurs de transports (RATP, SNCF, notamment), professionnels du transport de marchandises, taxis, etc. Soit 100 personnes environ.

départementales de concertation, des comités techniques régionaux et locaux, un comité spécifique pour le réseau principal et plusieurs groupes de travail thématiques.

«Dans ce partenariat, la DREIF joue un rôle important:

tous les services touchant au domaine des transports sont mobilisés pour apporter leur savoir-faire technique en matière d'évaluation de la qualité de service des transports collectifs et individuels, d'aménagement et d'exploitation de la voirie, de modélisation de trafic, de liens entre les transports et l'aménagement urbain, d'impact sur l'environnement...»

Un diagnostic des transports en Ile-de-France sera ainsi réalisé en avril et des scénarios seront soumis au comité de pilotage fin 1998. L'année 1999 sera ensuite consacrée à la rédaction du PDU. Après délibération des collectivités territoriales et enquête publique sur l'ensemble de la région Ile-de-France, celui-ci devra être approuvé par le préfet de région.

Les collectivités et autorités chargées de la gestion de la voirie et de la police de la circulation devront alors respecter le PDU. Celui-ci aura également une portée juridique vis-à-vis des plans d'occupation des sols. C'est dire son importance pour l'organisation des transports et le cadre de vie. ■

DREIF: direction régionale de l'Équipement d'Ile-de-France.

PROJETS

Système d'information de l'État en région

Un outil au de la coo

Outil cartographique reposant sur la mise en commun des données régionales, le SIGERIF permet aujourd'hui une meilleure coordination et un réel pilotage des actions des différents services de l'État. En 1998, de nouvelles "couches" augmenteront encore son efficacité.

Le Système d'information géographique de la région Ile-de-France se compose d'une série de "couches", c'est-à-dire de cartes superposables, établies dans le respect d'un standard commun et de règles de qualité», explique Patrick Rigault, chef du groupe SIG à la Division de l'urbanisme et du schéma directeur de la DREIF. Les différents services de l'État - DIREN, DRIAF, DRAC, DRIRE, DDE et, bien sûr, DREIF - ont ainsi numérisé des cartes "théma-

EN BREF



A 14, prix spécial du jury des Rubans d'Or 1997

Lancés en 1991 par la direction des Routes du ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, les Rubans d'Or récompensent les aménagements du réseau routier national jugés les plus remarquables pour leur

inscription dans le paysage et la mise en valeur de notre patrimoine.

Le jury réunit des personnalités issues du monde professionnel médiatique, universitaire ou artistique.

Les Rubans d'Or 97, quatrième édition de ce palmarès des paysages routiers, ont été décernés, le 13 novembre dernier, le prix spécial du jury à l'A14, qui relie Orgeval à La Défense, pour la qualité

de son insertion dans le paysage et les efforts déployés pour la protection de l'environnement.

La DDE de Seine-et-Marne à l'écoute de ses usagers

Le ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement a engagé

n géographique
e-de-France

service dination

tiques" de la région sur la base des cartes IGN au 1/25 000^e. L'intérêt est évident : grâce à la définition de ce standard technique, chaque service dispose de données fiables et compatibles entre elles. Le SIGERIF permet de décider des actions et de conduire les projets en pleine coordination.

Concrètement, la numérisation des cartes est décentralisée au niveau de chaque service compétent : s'agissant des nouvelles "couches" disponibles, la base de données des sites archéologiques régionaux a ainsi été établie par la DRAC, celles des zones d'aménagement différés (ZAD) ou celle des POS, en cours d'établissement, par les DDE et la DREIF.

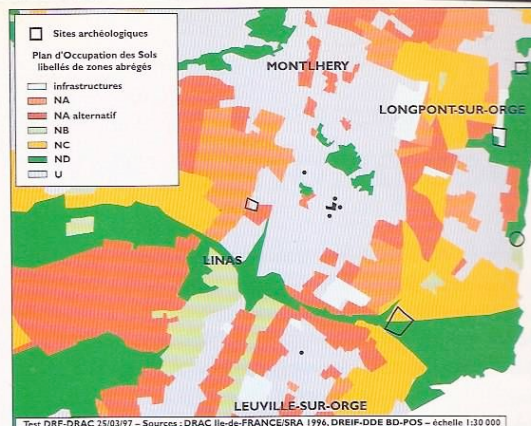
Un outil pour anticiper l'avenir

« Outre l'étude sur la compatibilité des ZAD avec le SDRIF, menée par la Mission Patrimoine

Exemple d'utilisation du SIGERIF :
la base de données des sites
archéologiques régionaux.

et Paysage de la DUSD, qui a constitué la première utilisation concrète des données (voir "brève" ci-dessous), le SIGERIF a également été utilisé dans les premières observations de la consommation des espaces agricoles et naturels, reprend Patrick Rigaill. Dans ce cadre, l'utilisation de la base de données POS est particulièrement importante puisqu'elle permet de fournir des indications détaillées sur les espaces en cours d'urbanisation ou de densification, et d'anticiper sur les consommations à venir. » Outil de coordination, le SIGERIF est également amené à jouer un rôle important dans le cadre de l'élaboration du Plan de déplacements urbains : Géoroute, la base de données IGN décrivant la voirie de l'agglomération parisienne, rend désormais possible l'analyse de l'accessibilité des quartiers, mais également le calcul des temps de parcours pour un itinéraire. ■

DDAF : direction départementale de l'Agriculture et de la Forêt ;
DDE : direction départementale de l'Équipement ; DIREN : direction régionale de l'Environnement ;



Les données du SIGERIF

Données disponibles et utilisations

- Carte IGN de la région au 1/25 000^e : fond de carte pour tous les documents d'étude.
- Base de données Carto de l'IGN : études préliminaires du plan de déplacements urbains.
- Zones d'aménagement différé (ZAD) : étude mesurant la compatibilité des ZAD avec le SDRIF.
- Réseau hydrographique et bassins versants : mesure de l'évolution de la qualité hydrobiologique.
- Sites archéologiques (DRAC) : 1/3 de la région couverte.
- Documents d'urbanisme relatifs aux inondations.
- Données de l'Inventaire forestier national, acquises par la DRIAF pour les besoins de la DIREN, de la DREIF, des DDAF et des DDE.

Les travaux en cours

- Base de données Géoroute de l'IGN : description du réseau de voirie dans l'agglomération parisienne.
- Cartographies de logements, notamment dans le cadre de l'enquête annuelle sur le Parc Locatif Social.
- Base de données POS : 300 POS numérisés à fin 1997.
- Installations industrielles à risque : collaboration DRIRE, STIIC et DREIF.

A terme

- Distribution d'eau (DIREN-DREIF).
- Assainissement (DREIF).
- Zone d'aménagement concerté (DDE-DREIF).
- Localisation des études d'impact (DDE 78).
- Réseau d'autobus (DREIF/DIT).
- Schémas directeurs locaux (DREIF/DUSD-DDE 91).
- Schémas départementaux des carrières (DRIRE), disponibles en 1998.

DIT : division des infrastructures et des transports ; DRAC : direction régionale des Affaires culturelles ; DRIAF : direction régionale et interdépartementale de l'Agriculture et de la Forêt ; DRIRE : direction régionale de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement ; DUSD : division de l'urbanisme et du schéma directeur ; IGN : Institut

géographique national ; POS : plan d'occupation des sols ; SDRIF : schéma directeur de l'Ile-de-France ; SIG : système d'information géographique ; SIGERIF : système d'information géographique de l'État en région Ile-de-France ; STIIC : service technique d'inspection des installations classées, dépendant de la préfecture de police.

une démarche nationale d'amélioration du service aux usagers, expérimentée actuellement dans quelques-uns de ses services territoriaux. La DDE de Seine-et-Marne a, pour sa part, choisi de mettre l'accent sur l'accueil et les relations avec les usagers ainsi que sur l'ingénierie publique. À suivre.



ZAD et espaces naturels protégés au SDRIF

En grande couronne, 64% des zones d'aménagement différé comprennent des espaces protégés au titre du SDRIF. C'est l'un des constats issus de l'étude menée par la mission Patrimoine et paysages de la division de l'urbanisme et du schéma directeur, qui a constitué la première utilisation concrète

du système d'information géographique. Un travail exhaustif, portant sur les 25 000 hectares protégés et pourtant "zadés", qui permettra, à terme, la correction de ces incohérences. Une zone protégée ne peut en effet logiquement pas être destinée à une urbanisation future.

Étude portant sur l'année 1996, disponible à la DUSD, tél : 01 40 61 81 42.

Géographie économique de la région parisienne

Des priorités pour la mise en œuvre du

Pierre Beckouche, Félix Darnette et Emmanuel Vire, géographes du laboratoire Strates, ont réalisé pour le compte du Groupe observatoire régional et études (GORE) de la DUSD (DREIF) une étude portant sur la géographie économique de la région parisienne entre 1982 et 1994. Une approche originale qui analyse les évolutions intervenues dans la zone d'influence économique de la capitale et fournit des pistes de réflexion pour l'avenir.

1 Trente ans après, les intentions exprimées dans le schéma directeur de 1965 ont durablement structuré le développement urbain de la région parisienne.

2 Cependant, les pôles n'évoluent pas de façon homogène : ils se renforcent à l'ouest et connaissent des difficultés dans le proche-est et en périphérie de la région.

3 Aujourd'hui, il importe de définir des priorités d'action afin de renforcer les pôles de développement, tout en confortant le rôle de l'agglomération centrale.

Basée sur les données issues des recensements de 1982 et 1990 et sur l'Enquête régionale sur l'emploi (ERE) pour la période 1990-1994, l'étude menée par le laboratoire Strates (université Paris I) utilise une méthode originale pour appréhender la hiérarchie urbaine. Des cartes de la répartition des grandes fonctions économiques – commerce, recherche, logistique et fabrication-exécution – ont été établies. Les pôles de croissance de la région-capitale et ceux connaissant un recul ont ainsi été identifiés et caractérisés. Leur analyse permet de tirer des enseignements particulièrement intéressants sur l'évolution de la zone d'influence de la capitale qui dépasse les

frontières de la région administrative d'Ile-de-France.

1 L'empreinte du schéma directeur de 1965

« Les auteurs de l'étude avaient carte blanche pour identifier les pôles de développement au sein de la région, explique Pascale Rohaut, qui a coordonné l'étude pour le GORE. Les résultats montrent clairement que les secteurs définis en 1965 pour canaliser l'expansion de la région, notamment les villes nouvelles, ont joué leur rôle de polarisation du développement économique. » Quatre-vingts pôles ont ainsi été mis en évidence. Ils représentent 72 % de l'emploi total et même 83 % des emplois de cadres et d'ingénieurs en région parisienne.

Les objectifs assignés à l'époque au schéma directeur ont donc été atteints. Paris s'est bien affirmée comme une capitale économique et culturelle de taille européenne ; dans le même temps, une politique d'aménagement volontariste a permis d'éviter un "mitage" anarchique, et de concentrer le développement d'activités économiques autour de pôles, dont certains ont été créés *ex nihilo*. Les villes nouvelles ont accueilli une

population importante et sont devenues de véritables pôles d'emploi. Si le bilan est largement positif, certaines nuances doivent cependant être apportées.

2 Les pôles ont évolué de façon très sélective

L'analyse de l'évolution des pôles entre 1982 et 1994 révèle une première opposition entre le centre et la périphérie. Les pôles périphériques, qu'ils soient internes ou externes à l'Ile-de-France, ont connu une évolution défavorable pour l'emploi global et pour l'emploi cadre.

Le poids des espaces "hors pôles" a progressé dans le même temps, ce qui montre l'effort restant à fournir en faveur d'une ville dense, plus propice aux transports en commun.

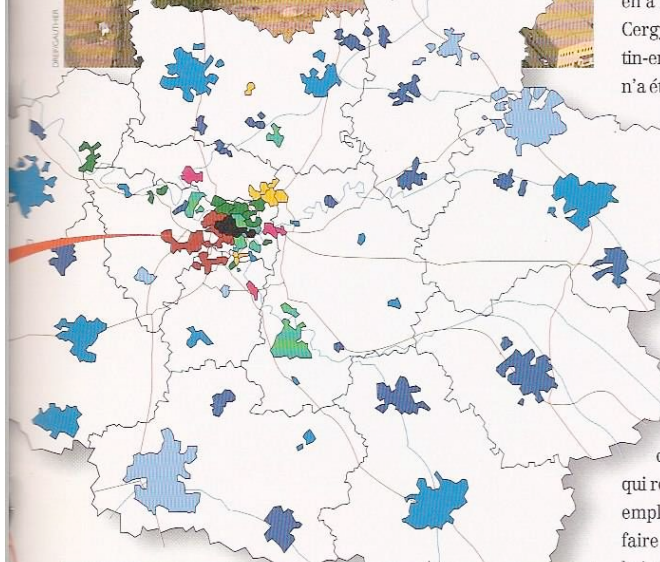
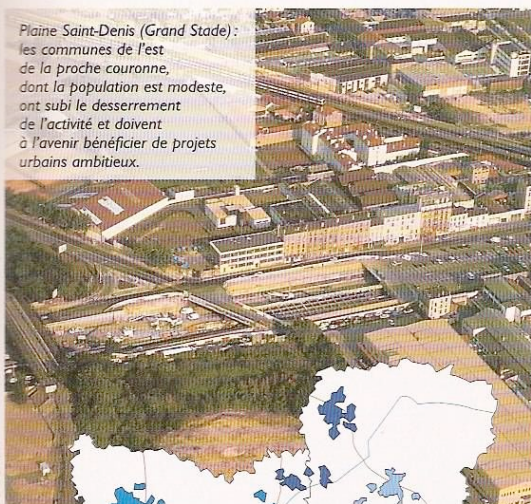
L'enjeu majeur est, sans conteste, l'évolution de Paris et



La création des villes nouvelles, décidée par le schéma directeur de 1965, a permis un développement polycentrique de la région parisienne.

schéma directeur

Plaine Saint-Denis (Grand Stade): les communes de l'est de la proche couronne, dont la population est modeste, ont subi le desserrement de l'activité et doivent à l'avenir bénéficier de projets urbains ambitieux.



Typologie des pôles d'emploi

direction des grands services publics	pôles industriels de haut niveau
direction du système productif	pôles de services de haut niveau
direction du système productif et services locaux	pôles intermédiaires
pôles spécifiques	pôles de deuxième rang - services
	pôles de deuxième rang - industrie

de son agglomération. Les pôles y ont évolué de façon très contrastée: le poids de Paris recule quand les pôles directionnels du système productif (localisés en banlieue ouest pour l'essentiel), les villes nouvelles et Roissy ont vu leur poids progresser pour l'emploi, surtout pour les cadres. Le bilan est mitigé, voire mauvais, pour les autres pôles, notamment ceux du proche nord-est parisien.

Les villes nouvelles n'ont pas décollé simultanément et l'opposition économique sud-ouest/nord-est en a été renforcée: le succès de Cergy-Pontoise, de Saint-Quentin-en-Yvelines ou de La Défense n'a été suivi que tardivement par celui de Marne-la-Vallée, dont la réussite reste isolée. Jean Peyrony, chef du GORE, insiste: «Le desserrement des activités à forte valeur ajoutée s'est fait au profit des communes de l'ouest, notamment celles des Hauts-de-Seine où tendent à se concentrer les emplois cadres. Celles du nord-est, qui regroupaient auparavant les emplois de production, doivent faire face simultanément à une baisse de l'activité et à de graves difficultés sociales et urbaines.

3 Définir des priorités d'action

Il s'agit aujourd'hui, dans le cadre de la programmation, de

définir des priorités d'action à même de conforter les pôles de développement, mais également de redynamiser l'agglomération centrale, notamment dans le proche-est.

«Le SDRIF fixe les grands objectifs à l'horizon 2015, poursuit Jean Peyrony, mais il reste à hiérarchiser les priorités en fonction de la réalité économique de la région à un moment donné, afin de piloter efficacement la mise en œuvre du schéma directeur. Cette étude nous y aidera.»

La priorité doit être donnée au rééquilibrage de la petite couronne. Une tâche délicate, compte tenu de la complexité du système formé par les différents acteurs. L'efficacité passe désormais par la compréhension et la prise en compte des interrelations au sein du système complexe que constitue la région parisienne.

«Cela conforte la politique contractuelle initiée avec les collectivités locales», conclut Jean Peyrony. Les conventions d'équilibre habitat-activités, telles que celle signée récemment par la commune d'Issy-les-Moulineaux, et les contrats de développement urbain, sur le modèle de celui signé par les communes de la Plaine-Saint-Denis, sont donc plus que jamais d'actualité. ■

SDRIF: schéma directeur de l'Île-de-France.

Logement

Au service de l'intérêt général

Directeur général de l'OPAC du Val-de-Marne, Paul-Louis Marty est également président de l'association des organismes HLM de la région Ile-de-France (AOHLM-RIF).



Pouvez-vous définir brièvement les buts de l'AOHLM?

■ L'association regroupe les SA de crédit immobilier, les SA d'HLM, les sociétés coopératives d'HLM, ainsi que les publics d'HLM et OPAC qui ont en charge la gestion de 850 000 logements HLM d'Ile-de-France. Au

sein de l'AOHLM, ces quatre familles d'organismes coordonnent leurs activités et mènent en commun différentes actions au niveau régional : problèmes de mise en œuvre de la programmation et des politiques régionales du logement.

Dans quels domaines êtes-vous amenés à collaborer avec les services de la DREIF?

■ Au cours des années 1995 et 1996, nous nous sommes fortement mobilisés pour la mise en place du plan Périssol en faveur des familles les plus défavorisées. Ce fut l'occasion d'un travail en commun très régulier avec la DREIF, en vue d'atteindre les objectifs assignés par le ministère. Au-delà de cette action à caractère exceptionnel, les occasions de contact avec les services de la DREIF, mais aussi avec ceux des préfectures de département et de la préfecture de région, sont nombreuses. Par exemple, nous instruisons ensemble les dossiers dans le cadre de la gestion du fonds d'intervention HLM et participons également à celle du FSL, en coordonnant les actions au niveau régional. Nous avons également des actions coordonnées avec les services de l'État

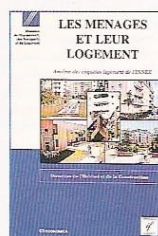
en matière de connaissance du parc locatif social, et collaborons à l'enquête annuelle. Dans ce domaine particulier, nous souhaiterions d'ailleurs intensifier notre collaboration avec la DREIF, afin d'améliorer encore notre connaissance du parc. Je pourrais également citer d'autres actions, par exemple l'opération "1000 parcours d'insertion".

Y a-t-il des domaines où cette collaboration vous semble devoir s'intensifier?

■ En matière de logement des plus démunis, nous nous heurtons à un problème certain de sécurisation des associations qui nécessiterait, à notre avis, d'être pris en compte au niveau régional. Il n'existe pas, pour l'instant, de réelle coordination sur ce sujet. Mais globalement, les rapports avec les différents services de l'État sont satisfaisants et basés sur la confiance : en effet, nous sommes ensemble au service de l'intérêt général. ■

FSL : fonds social du logement.

BIBLIOGRAPHIE



LES MÉNAGES ET LEUR LOGEMENT

La nouvelle édition de cet ouvrage, enrichie et mise à jour, réalisée par la direction de l'Habitat et de la Construction du ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, à partir des enquêtes nationales logement (1984-88-92) de l'INSEE, constitue une synthèse des informations disponibles sur l'évolution des conditions de logement en France durant cette période (éditions Économica, 160 pages, 150 francs).

SCHEMA NATIONAL DES PLATES-FORMES MULTIMODALES

La direction des Transports terrestres du ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, et la Délégation à l'aménagement du territoire et l'action régionale (DATAR)

publient le rapport de mission de Marc-Philippe Daubresse, député du Nord, président du Conseil du transport combiné, sur la localisation et l'optimisation des terminaux du transport combiné et des plates-formes multimodales de fret.



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 Miollis, 75015 Paris
Tél. : 01 40 61 80 80 - Fax : 01 40 61 85 85.

Comité éditorial : Corinne Arnoux (DDE 92), Régine Becamel (LREP), Nadia Capicini (DDE 95), Jean-Claude Clesse (CLHS), Sylvie Devaux (DDE 91), Yves Farhi (cabinet), Germaine Ginestar (DIT), Marie-Grande (DDE 78), Gisèle Guillaume Bradon (DPAG), Colette Helle (DETOA), Phuong Mai Huynh (DHV), Yvon Kergoat (DDE 93), France Maréchal (ASCEB), Virginie Matéo (SIR), Claudine Micourt (LROP), Blandine Sené (DDE 94), Emilio Tempia (DUSD), Michel Thomachot (DERU), Michel Vermor (DDE 77).

Directeur de la publication : Gilles Ricona.
Directeur de la rédaction : Diane Malapert.

Coordination de la rédaction : Florence Marlot-Secré.

Diffusion : Gérard Ikheff.

Conception, rédaction et réalisation : GENICE 41, rue Greneta, 75002 Paris.

Tél. : 01 53 00 10 00.

Responsable d'édition : Anabel Dutoit.

Secrétariat de rédaction : Marie-Madeleine Sabouret.

Maquette : Stéphane Barbier.

Impression : Guillaume.

N° ISSN : 1164-6187.

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