

EQUIPE

magazine

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

SOMMAIRE

2-3 PROJETS

Une étude sur la valorisation des rivières.

4-5 DOSSIER

Les résultats d'une enquête sur la mobilité résidentielle des Franciliens.

6 INITIATIVES

"École ouverte": une opération pour lutter contre l'exclusion des jeunes en difficulté.

7 VIE D'ÉQUIPE

Le Brevet de sécurité routière se met en place pour les jeunes cyclomotoristes.

8 PARTENAIRES

Interview de Georges Dobias, vice-président du Syndicat des transports parisiens.



La rédaction
d'Équipe Magazine
vous présente ses
meilleurs vœux
pour l'année
1998



Chantier de la ZAC de Bercy (juin 1997).

FONCIER

Dix ans de réflexion

Le 9 décembre dernier, l'Observatoire régional du foncier (ORF) fêtait ses dix ans d'existence. L'occasion de présenter un bilan satisfaisant des réflexions et des actions menées en partenariat depuis 1987, mais surtout de prendre acte du nouveau contexte de l'aménagement en Île-de-France.

L'ORF a été créé dans un contexte de relance de l'offre foncière afin de développer le partenariat entre les représentants de l'État, de la Région, des départements, des communes et des professionnels. À tour de rôle, les différents partenaires sont venus témoigner de l'intérêt d'une interrogation permanente sur les sujets de la transformation de la ville, du rôle de la puissance foncière publique, des exigences nouvelles en matière

d'offre et de demande de foncier et sur les solutions à inventer pour monter des opérations à un coût raisonnable. Gilles Ricono, préfet, directeur régional de l'Équipement, a, pour sa part, insisté sur «la nécessité affirmée par le SDRIF d'engager une politique ambitieuse de valorisation du tissu existant de l'agglomération centrale et des pôles urbains, et de maîtriser l'ouverture à l'urbanisation des nouveaux espaces». «Cela demande, a-t-il précisé, un **Suite p. 2** ▶

N° 60
JANVIER 1998



De gauche à droite : B. de Korsak, P-dg de l'AFTRP, Gilles Ricona, préfet, directeur régional de l'Équipement, Georges Mercadal, président de l'ORF, P. Pommelet, directeur général des services de la Région Ile-de-France, et J.-P. Dufay, directeur général de l'IAURIF, ont témoigné sur les dix ans d'activités de l'ORF.

► Suite de la p. 1 dialogue entre les collectivités locales et l'État, réunis autour d'un projet de développement global, partagé, et traduit dans des conventions engageant chacun des partenaires. » Georges Mercadal, président de l'ORF, a lui aussi souligné l'importance d'une telle concertation. « Elle est plus que jamais à l'ordre du jour, à l'heure où l'on observe un déplacement de l'offre et de la demande de foncier sur les sites offrant d'emblée un bon niveau de services, a-t-il déclaré. Aujourd'hui, l'enjeu majeur est bien la requalification du tissu urbain existant, la "reconstruction" de la ville sur elle-même. »

Pistes de travail

Persistance de la crise immobilière, recherche de profit à court terme, fiscalité plus forte que dans les pays voisins, insécurité juridique des opérations : élus et professionnels des banques et de la promotion ont exprimé clairement les contraintes auxquelles ils sont confrontés.

Trois grandes idées ressortent de ces débats, qui serviront de pistes de travail à l'ORF pour l'année 1998. La première est celle d'un nouvel aménagement foncier grâce à une meilleure information sur l'état du marché, un "porté à conscience" de chacun de ses acteurs, comme l'a préconisé Georges Cavalier, président de section au conseil général des Ponts et Chaussées. Il s'agit également, par ailleurs, de maintenir le niveau d'intervention du secteur privé bancaire. Cela nécessite une sécurité juridique des investissements et le partage des risques par le biais d'une "titrisation" des terrains. Enfin, comme l'a souligné Georges Mercadal dans sa conclusion, « il n'y a pas d'aménagement sans volontarisme, ni volontarisme sans intervention publique ». Il importe donc d'explorer de nouvelles pistes de financement et, peut-être, de faire désormais payer la ville par l'ensemble de ceux qui en vivent. Le chantier est ouvert. ■

AFTRP : Agence foncière et technique de la région parisienne ; IAURIF : Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Ile-de-France ; SDRIF : schéma directeur de l'Ile-de-France.

EN BREF

Le SIER au congrès mondial sur les systèmes de transport intelligent (ITS)

C'est à Berlin que s'est tenu, en octobre dernier, le 4^e congrès mondial sur les systèmes de transport intelligent, utilisant l'informatique, l'électronique et les télécommunications pour améliorer les déplacements. Le service interdépartemental d'exploitation routière (SIER) de la DREIF exposait

l'écran Sytadin, implanté actuellement sur une vingtaine de sites dans la région, et qui donne, 24 heures sur 24, l'état de la circulation en Ile-de-France. Outre que ces informations sont consultées chaque jour par 7000 appels sur Internet (adresse : <http://www.sytadin.tm.fr>), il est prévu de démultiplier cette diffusion pour atteindre 200 écrans Sytadin installés d'ici à la fin 1998. Le stand d'exposition présentait également des informations sur la politique

des voies rapides en Ile-de-France et sur SIRIUS (système de diffusion de l'information aux automobilistes sur panneaux à message variable).



Vue du stand d'exposition.

Guide pour la valorisation Les dimanches

Le SDRIF prévoit la réhabilitation des cours d'eau, des îles et des milieux humides d'Ile-de-France. Afin de proposer des solutions généralisables en la matière, la mission Patrimoine et Paysage, au sein de la DUSD, a demandé à un bureau d'études d'explorer trois vallées très différentes.

« Nous avons choisi les vallées à étudier sur la base d'études existantes, explique Yves Girard, coordonnateur du projet pour la mission Patrimoine et Paysage. Il s'agissait de rendre compte de la diversité des situations rencontrées dans tout le Bassin parisien, ce qui nous a amenés à sélectionner trois rivières très différentes : l'Epte, à l'ouest, qui constitue la frontière avec la région Haute-Normandie, le Loing et son canal, qui forment un réseau plus complexe se prolon-

Le prêt à taux zéro en Ile-de-France

D'octobre 1995 à juin 1997, 19250 prêts à taux zéro ont été accordés en Ile-de-France, soit 10% environ des effectifs nationaux. Contrairement à la situation métropolitaine, le prêt à taux zéro a été majoritairement affecté à l'achat d'un logement neuf, dans le collectif. Pour la période étudiée, on constate également que près de la moitié (49%)

hes au bord de l'eau

geant en région Centre, et la Marne et ses méandres qui contribuent à créer de vastes plans d'eau dans un paysage partagé avec la région Champagne-Ardenne. » Les cours d'eau du centre de la région ayant déjà fait l'objet de diverses études, l'analyse s'est naturellement orientée vers les territoires des franges franciliennes. Celle-ci ne s'est donc pas bornée aux limites régionales. Elle a associé les régions limitrophes, mais aussi obtenu le concours de la DIREN, de la DRIAF, de l'AURIF et de la mission du Bassin parisien.

Pour chaque cours d'eau, le bureau d'études Thalès a réalisé une étude paysagère classique, cherchant à compiler le maximum de données concrètes, utilisables sur d'autres sites en matière de circulation, d'aménagement et de loisirs. « Dans chaque cas, des préconisations ont été proposées, qui ne semblaient pas toujours évidentes de prime abord, souligne Yves

Girard. Ainsi, alors que le Loing et la Marne disposent de chemins de halage susceptibles d'être aménagés en lieux de promenade, la préservation de la coulée verte de l'Epte, rivière faisant partie du parc naturel régional du Vexin, nécessite la réalisation de liaisons perpendiculaires à la vallée, afin de ne pas perturber la végétation. »

Un guide très opérationnel

Qu'il s'agisse de petits cours d'eau ou de grandes vallées, de réseaux hydrographiques complexes comme celui du Loing et de ses canaux autorisant la navigation de plaisance, ou encore de rivières comme la Marne où de nombreuses gravières ont été exploitées, l'étude permet d'envisager des aménagements adaptés. Elle souligne également l'importance de la coordination entre les différents services de l'État aux niveaux régional et départemental, spécialement



Aux confins de l'Ile-de-France, l'Epte marque la frontière avec la région Haute-Normandie.

lors des propositions d'acquisition d'espaces naturels, mais aussi entre maîtres d'ouvrage avec, par exemple, la nécessité de prévoir une circulation continue le long des berges, notamment sous les ponts.

« Bien loin de prétendre à l'exhaustivité d'un bilan général, cette étude se veut avant tout un guide pratique très opérationnel pour la valorisation des rivières », conclut Yves Girard.

Complétant les études déjà réalisées par la DREIF sur le sujet, ce guide est une contribution à

la redécouverte de leurs rivières par les Franciliens. Un milieu avec lequel ils entretiennent depuis toujours des relations privilégiées. N'ont-ils pas retenu leurs noms pour désigner leurs départements? ■

*DIREN: direction régionale de l'Environnement.
DRIAF: direction régionale et interdépartementale de l'Agriculture et de la Forêt.
DUSD: division de l'urbanisme et du schéma directeur.
AURIF: Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Ile-de-France.
SDRIF: schéma directeur de l'Ile-de-France.*

des ménages bénéficiaires ont des revenus mensuels nets n'excédant pas 11 991 francs; la catégorie socioprofessionnelle la plus représentée étant celle des employés (34%). Compte tenu du niveau des prix constatés à Paris et en proche couronne, c'est dans la périphérie de la région, voire à ses franges, que les ménages ont le plus souvent réalisé une acquisition à l'aide du prêt à taux zéro (70% en grande couronne).

Le rapport d'orientation multimodal (ROM) vient d'être achevé

Réalisé à la demande du ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, le rapport d'orientation multimodal dresse une liste cohérente d'opérations d'infrastructures de transports collectifs et individuels susceptibles d'être réalisées au cours des trois

prochains plans (période 2000 à 2015). Pour l'Ile-de-France, la voie était tracée par le schéma directeur de l'Ile-de-France (SDRIF). Dans un premier temps, cet important travail reste interne au ministère de l'Équipement. Il a mobilisé les personnels de la DIT, les directions départementales de l'Équipement, les partenaires maîtres d'ouvrages nationaux: SNCF, RATP, Voies navigables de France (VNF), Port autonome de Paris, Aéroports

de Paris et les concessionnaires autoroutiers. Une deuxième étape consistera à déterminer les opérations prioritaires à inscrire au XII^e plan, en restant dans un cadre financier rigoureux, afin de préparer la négociation du futur contrat État-Région.

*DREIF: direction régionale de l'Équipement de l'Ile-de-France.
DIT: division des infrastructures et des transports.*

Mobilité résidentielle

Qu'est-ce qui fait bouger les Franciliens?

En 1995, l'Observatoire des loyers de l'agglomération parisienne (OLAP) menait, pour la DREIF, une enquête relative à la mobilité des Franciliens. Réalisée parallèlement à une enquête nationale, elle a permis d'identifier avec précision les nouveaux emménagés, les types de logements occupés et les flux de mobilité.

1 La mobilité francilienne est moins importante que dans les grandes agglomérations de province.

2 Les ménages changent de logement pour mieux adapter leur résidence à leurs besoins. Malgré l'élargissement des réseaux de transport, les mouvements restent très locaux.

3 Le secteur locatif privé joue un rôle central dans la mobilité: il permet aux jeunes cherchant un premier logement et aux ménages qui arrivent en Ile-de-France de se loger, la plupart du temps, dans l'habitat existant.

«**L** a DREIF intervient dans la politique de l'habitat. Nous avons donc besoin de comprendre le marché du logement, l'ajustement de l'offre et de la demande, qui emménage et pourquoi», indique Pascaline Tardivon, responsable du groupe études et stratégies du logement à la division de l'habitat et de la ville (DHV) de la DREIF. C'est pourquoi, alors qu'une étude concernant la mobilité résidentielle était conduite au niveau national à la demande de la direction de l'Habitat et de la Construction du ministère du Logement, la DHV a souhaité qu'un zoom soit fait sur l'Ile-de-France. L'enquête réalisée par l'OLAP a donc porté sur un échantillon de 8 500 emménagés au cours de l'année 1994, soit plus du tiers de l'échantillon national (20 000). «Nous avons utilisé les fichiers d'ouverture de compteur d'électricité. Les nouveaux emménagés ainsi repertoriés ont été interrogés par téléphone ou *de visu* pendant 15 à 45 minutes», précise Brigitte Jousselein, de l'OLAP.

1 Qui sont les nouveaux emménagés?

La mobilité en Ile-de-France atteint un niveau comparable à l'ensemble de la France, mais moindre que dans les grandes unités urbaines de province de 100 000 à 200 000 habitants, qui



accueillent plus de jeunes et plus d'étudiants. En Ile-de-France, les jeunes restent plus longtemps chez leurs parents compte tenu des prix élevés des logements. L'âge moyen des nouveaux emménagés est de 33 ans, et les familles comptent 2,3 membres dont 1,2 actif. La part du budget consacrée au logement est, par ailleurs, plus importante en Ile-de-France qu'ailleurs en France, et les surfaces sont souvent plus petites (59 m² versus 68 en moyenne en France).

Les étapes du cycle de vie rythment les déménagements (début de vie autonome, mise en ménage, naissances, retraites). Ainsi, la mobilité francilienne est particulièrement accentuée pour les jeunes de moins de 30 ans (45,8 % de l'ensemble des ménages mobiles) et les petits ménages sont les plus nombreux à déménager: les célibataires représentent 34,8 % des nouveaux emménagés, les

couples, 29,6 %, et cette proportion décroît progressivement, de 17,8 % avec un enfant à 1,5 % pour six personnes ou plus. Dans un cas sur deux, ces nouveaux emménagés déclarent avoir changé de logement parce que le précédent était jugé "trop petit", "trop cher" ou de "mauvaise qualité". 24 % des ménages ont déménagé pour des raisons familiales (naissance, mariage, divorce...), 11,2 % pour des questions d'environnement et 10,8 % pour des raisons professionnelles.

2 Des "espaces spécialisés"

Ce profil type des familles déménageant en Ile-de-France doit cependant être nuancé. Les écarts de revenu observés entre Franciliens et provinciaux existent également au sein de l'Ile-de-France: un découpage de l'Ile-de-France en zones de prix hétérogènes fait apparaître des "espaces spécialisés". En effet, le nombre moyen de personnes par ménage mobile augmente au fur et à mesure que l'on s'éloigne de la capitale (2,1 à Paris intra-muros, 3,4 en Seine-et-Marne). Même constat pour les surfaces, passant de 65 m² en moyenne à Paris, à 104 m² en Seine-et-Marne, alors que le prix du mètre carré et les revenus par unité de consommation décroissent fortement. Ainsi, même si la très grande majorité des flux de mobilité interne à l'Ile-de-France se fait principalement

à une échelle locale (70% des cas au sein d'un même département, 36% dans la même commune), les ménages sont confrontés aux conditions de l'offre de logement, fortement différenciée à l'intérieur de la région. Dans ce contexte, ils ajustent leurs choix en fonction de leurs contraintes économiques, de la taille de leur ménage et de leur histoire familiale et professionnelle.

3 Prépondérance de l'ancien et du locatif privé

Ces disparités entre départements ne sauraient toutefois masquer deux constantes sur

l'ensemble de la région. Le parc locatif privé et les mouvements dans le parc existant assurent la fluidité du marché du logement, la construction neuve n'accueillant que 8% des emménagements. Dans le parc locatif, on trouve des ménages à bas revenu qui n'ont pu bénéficier d'un logement social, des ménages à revenu moyen qui ne peuvent accéder à la propriété ou préfèrent habiter en zone centrale et des ménages à revenu élevé qui font

le choix d'être locataires. Il est remarquable que très peu de ménages installés dans le secteur public partent pour le privé. L'enquête réalisée par l'OLAP, sous la maîtrise d'œuvre de la DHV, a permis de donner un éclairage précis concernant la mobilité résidentielle des Fran-

ciens. Reste que ces données doivent être appréhendées en tenant compte des évolutions du marché immobilier depuis 1994: diminution des prix de vente et relative stabilité des loyers. Les grandes tendances mises au jour par cette enquête (mobilité tournée vers l'extérieur, conditions de ressource plus élevées qu'en province, prédominance du secteur locatif privé, etc.) demeurent cependant d'actualité. Des constats précieux pour ajuster la politique de l'habitat en Ile-de-France en fonction des besoins des Franciliens. L'accent mis sur l'importance du parc locatif va dans le sens d'une meilleure prise en compte, par les décideurs, du rôle du marché locatif et de l'interdépendance des différents secteurs. La satisfaction des besoins des Franciliens passe, outre le soutien apporté à l'accession et au logement social, par la recherche de moyens incitant les bailleurs à investir ou à conserver leurs biens locatifs, tout en veillant à ce que le marché puisse offrir une gamme de loyers diversifiée. ■



La construction neuve n'accueille que 8% des emménagements.

Prix des logements, niveaux de loyer et revenu des ménages par département*

* Source: OLAP 1994

1- Accédants à la propriété									
	Paris	92	94	78	93	91	95	77	Ensemble
Nombre de personnes	2,1	2,8	2,9	3,1	3	3,2	3,2	3,4	3
Revenu par unité de consommation	13802	11912	9234	9413	7777	8747	8716	7554	9569
Surface (m ²)	65	83	83	91	81	93	94	104	86
Prix en F/m ²	19424	15611	12029	11330	9608	9486	8858	7767	11531
2- Locataires du secteur privé									
	Paris	92	94	78	93	91	95	77	Ensemble
Nombre de personnes	1,7	2,1	2,1	2,4	2,2	2,4	2,4	2,3	2,1
Revenu par unité de consommation	9164	9243	7655	7956	6001	7312	6954	7012	8204
Surface (m ²)	44	52	48	59	49	61	59	63	51
Loyer en F/m ²	87	73	68	64	61	57	57	51	71
2- Locataires du secteur social (HLM et non HLM)									
	Paris	92	94	78	93	91	95	77	Ensemble
Nombre de personnes	2,6	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	2,8	2,7	2,8
Revenu par unité de consommation	7193	5531	5049	5432	4826	4978	5143	4774	5340
Surface (m ²)	64	69	65	70	68	69	74	71	68
Loyer en F/m ²	39	31	31	29	27	28	28	26	30

Transports en commun

Assurer un service de qualité

Georges Dobias est vice-président du Syndicat des transports parisiens (STP), organisme comprenant 24 membres représentant à parité l'État et les huit départements de la région, présidé par Joël Thoraval, préfet de région, préfet de Paris.



Pouvez-vous définir brièvement les missions du STP ?

■ Le Syndicat des transports parisiens est un établissement public de l'État créé en 1959 afin d'organiser le secteur des transports publics de voyageurs en Ile-de-France. À ce titre, il coordonne l'action de la RATP, de la SNCF Ile-de-France et des entreprises privées regroupées au sein de deux organisations professionnelles: l'APTR et l'ADATRIF. Il fixe également les tarifs des 12 millions de déplacements effectués chaque jour en transport en commun et répartit les ressources entre les transporteurs. Aujourd'hui, notre priorité essentielle est la qualité du service offert aux voyageurs mais également l'animation des nombreux partenaires et la prospective.

Dans quel cadre êtes-vous amenés à collaborer avec les services de la DREIF ?

■ Nous sommes très régulièrement en contact avec la DIT et le SIER, ces services étant consultés pour tout projet d'aménagement des lignes de bus, particulièrement en zone centrale de l'agglomération, avant décision du STP. Cette coordination concerne également les infrastructures. La DIT a ainsi la charge d'étudier le bien-fondé de toute création ou modification d'infrastructure de transport avant de transmettre le dossier au STP pour validation. Nous sommes, par ailleurs, des partenaires naturels de la DREIF pour deux grands projets d'envergure: la préparation du XII^e plan, et celle du plan de déplacements urbains, en application de la loi sur l'air. Un travail commun qui permet de développer une politique des transports cohérente, préparant l'avenir dans le respect des objectifs fixés par le SDRIF.

Avez-vous des souhaits à formuler ?

■ Concernant le plan de déplacements urbains, le STP sera particulièrement attentif à la prise en compte de trois sujets d'importance. Le premier, c'est celui de la définition d'une politique générale de stationnement, pour lequel nous animons un groupe thématique visant à préciser les aspects tarifaires, réglementaires et le contrôle. Nous souhaitons, par ailleurs, améliorer la circulation des autobus en développant notamment les sites propres, afin de garantir la régularité des rotations. Enfin, une meilleure relation entre urbanisme et transports nous semble aujourd'hui devoir passer par une densification autour des gares. Cela nécessite de modifier certains plans d'occupation des sols. ■

ADATRIF: Association pour le développement et l'amélioration des transports en Ile-de-France.

APTR: Association professionnelle des transport routiers de voyageurs de la région Ile-de-France.

DIT: division des infrastructures et des transports.

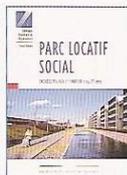
SDRIF: schéma directeur de l'Ile-de-France.

SIER: service interdépartemental d'exploitation routière.

BIBLIOGRAPHIE

■ PARC LOCATIF SOCIAL, ENQUÊTE PLS AUX 1^{ER} JANVIER 1994 ET 1995.

L'ouvrage présente les résultats de l'enquête menée annuellement par la division de l'habitat et de la ville de la direction régionale de l'Équipement d'Ile-de-France, auprès des organismes HLM (offices publics et sociétés anonymes), des sociétés d'économie mixte de construction et des filiales de la SCIC (groupe Caisse des dépôts et consignations), dans le but de connaître la structure du parc locatif social et de suivre son évolution au travers de quelques indicateurs conjoncturels tels que mobilité, vacance et loyers. En vente à la DREIF, 150 francs.



■ BILAN DE LA MAÎTRISE D'ŒUVRE URBAINE ET SOCIALE.

L'étude, réalisée par la division de l'habitat et de la ville de la direction régionale de l'Équipement d'Ile-de-France, procède à l'évaluation du dispositif de maîtrise d'œuvre urbaine et sociale (MOUS) mis en place depuis 1989 pour favoriser l'accès au logement des personnes défavorisées. L'examen du fonctionnement des MOUS en Ile-de-France met à jour quelques-uns des atouts et des faiblesses du système. Consultable au service de documentation de la DREIF.



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

Comité éditorial: Corinne Artoix (DDE 92), Régine Becamél (LREP), Nadia Capitani (DDE 95), Jean-Claude Clesse (CLHS), Sylvie Devaux (DDE 91), Yves Farhi (cabinet), Germaine Ginestar (DIT), Marie Grande (DDE 78), Gisèle Guillaume Bredon (DPAG), Colette Helle (DEITOA), Phuong Mai Huynh (DHV), Yvon Kergoat (DDE 93), France Marechal (ASCEB), Virginie Mateo (SIER), Claudine Micout (LROP), Blandine Sené (DDE 94), Emilio Tempia (DUSD), Michel Thomachot (DERU), Michel Vermot (DDE 77).

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

Coordination de la rédaction: Florence Marlot-Secret.

Diffusion: Gérard Ikhefif.

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

Tél. : 01 53 00 10 00.

Responsables d'édition: Anabel Durrop et Brigitte Doyle.

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.