

EQUIPE

magazine

SOMMAIRE

2-3 PROJETS

Constructions neuves : les Franciliens s'éloignent moins du cœur de la région.

4-5 DOSSIER

Affiner la connaissance des réseaux pour améliorer la sécurité sur les autoroutes.

6 INITIATIVES

Un bilan sur la qualité d'intégration de l'habitat nouveau dans trois territoires des franges.

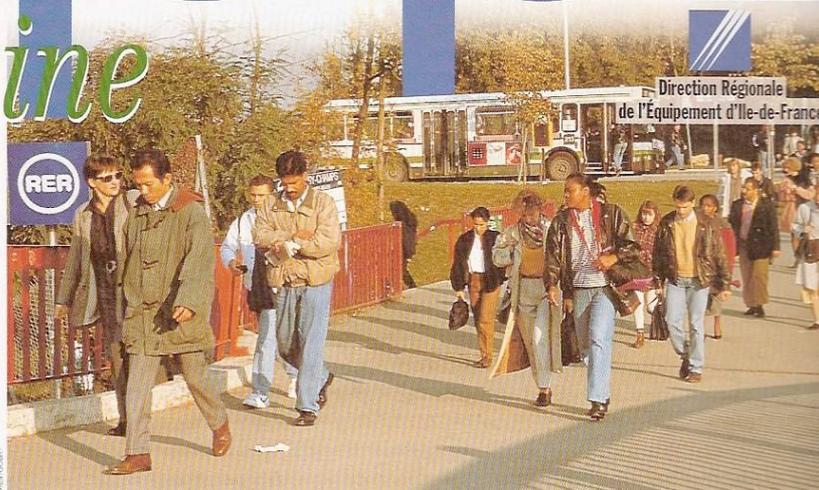
7 TECHNIQUES



Le bois dans les ouvrages de protection acoustique.

8 PARTENAIRES

Interview d'un animateur conseil en prévention des risques professionnels à la CRAMIF.



LIEU DE RÉSIDENCE

Les budgets logement et transports sont liés

Quels sont les critères déterminants de l'implantation géographique des Franciliens dans la région? Une étude menée par l'INRETS, pour le compte de la DREIF, est la première à analyser simultanément stratégies résidentielles et pratiques de déplacement des ménages.

Basée sur un découpage de la région en neuf zones de prix du logement homogènes réalisé par l'OLAP, l'étude confirme avec force l'existence d'un lien étroit entre les budgets transports et logement des Franciliens. En moyenne, le coût du transport est d'autant plus élevé que l'on habite une zone où le prix du logement est faible. Selon les auteurs de l'étude, Jean-Pierre Orfeuill et Anna-

rita Polacchini, « qu'il serve à une location ou à l'accession à la propriété, le budget logement des ménages est encadré par des contraintes fortes, individuelles ou institutionnelles, en lien avec les exigences des banques et des bailleurs. Il se limite à environ 25 % des revenus, et l'ajustement se fait donc par les budgets consacrés aux déplacements ». La dépense mensuelle en transports varie ainsi de **Suite p. 2** ▶



Le coût du transport est d'autant plus élevé que l'on habite une zone où le prix du logement est faible.

► Suite de la p. 1 1 000 F par ménage dans la zone centrale à près de 3 000 F en périphérie. Pour les accédants des zones les moins chères, elle équivaut même à celle du logement: le "taux d'effort transports"⁽¹⁾ atteint son niveau maximum, soit 30%, dans la zone la plus périphérique alors qu'il ne représente que 5% en zone centrale.

C'est donc bien au niveau des dépenses consacrées aux déplacements que se fait l'adaptation nécessairement liée au choix d'une implantation. En effet, quelle que soit la zone considérée, le temps moyen de transport journalier entre le travail et le domicile varie peu, passant de 87 minutes dans l'agglomération centrale à 101 minutes en grande périphérie.

« Dans ce contexte, l'intérêt principal de l'étude de l'INRETS est de constituer un premier essai d'approche globale logement-transports, déclare Pascale Rohaut, du Groupe observatoire régional et études de la DUSD. Elle permet ainsi de formuler des pistes de travail dans le cadre d'une démarche transversale. »

L'étude confirme ainsi que la localisation de l'habitation principale et le choix de l'accès à la propriété sont les deux facteurs déterminants pour la distance domicile-travail. Et contrairement aux idées reçues, selon les calculs de l'INRETS, la "biactivité" d'un couple n'augmente que faiblement la mobilité subie. Alors que la distance moyenne au lieu de travail triple des zones les plus chères (4,6 km) aux zones les moins chères (14,8 km), le fait que l'homme et la femme travaillent tous les deux n'augmente cette distance que de 1,7 km pour les premières et de 1 km pour les secondes. »

Le "vrai" coût du logement

En conclusion, l'étude préconise une désertification des approches "logement" et "transports". Selon les auteurs, « la dépense transports doit aujourd'hui être considérée comme une composante à part entière du coût du logement ». Dans cette optique, ils suggèrent des pistes de réflexion en proposant, par exemple, de réorienter la politique d'allocation d'aide au logement pour la réserver aux zones bien desservies en transports en commun, ou encore de faciliter la mobilité résidentielle en diminuant les droits de mutation. ■

(1) Par analogie avec le taux d'effort logement, le "taux d'effort transports", défini par les auteurs, correspond au pourcentage du budget des ménages consacré aux déplacements.

DUSD: division de l'urbanisme et du schéma directeur de la DREIF; INRETS: Institut national de recherche et d'études sur les transports et leur sécurité; OLAP: Observatoire des loyers de l'agglomération parisienne.

PROJETS

Maisons neuves Les ménages aux franges

Depuis deux ans, le Club Habitat du Bassin parisien regroupe les DRE des huit régions qui constituent ce territoire, les DDE des huit départements limitrophes et celles des quatre départements de la grande couronne. Il vient d'étudier la construction neuve dans les franges franciliennes.

La mise en commun des statistiques relatives aux constructions individuelles neuves, soumises à permis de construire, permet d'identifier une commune d'origine et une commune de destination des demandeurs. Partant de cette idée, la DREIF vient de réaliser une étude sur la période 1990-1995 qui caractérise les flux de migration sur l'ensemble du Bassin parisien. Premier enseignement: le départ des Franciliens à destination des départements limitrophes, dont on estime qu'il

EN BREF



Les zones franches urbaines, un an après

Mises en place en janvier 1997, les neuf zones franches urbaines d'Ile-de-France bénéficient toujours d'une grande attractivité. Les treize communes concernées déclarent avoir été contactées par près de 3 000 entreprises et chiffrent à 857 le nombre d'installations en zone

franche. La part des transferts dépasse légèrement celle des créations. Il s'agit surtout d'entreprises de petite taille (moins de cinq salariés) appartenant le plus souvent aux secteurs des services, du commerce et de la construction. Même si l'impact en matière d'emplois pour les habitants des quartiers demeure limité, le dynamisme

des communes ne se dément pas: nomination des coordonnateurs locaux, partenariat avec les entreprises, réalisation d'hôtels d'entreprises.

La circulation sur les autoroutes et routes nationales

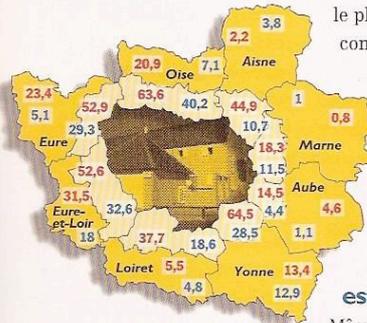
Le trafic a augmenté de 1,3% en 1996 par rapport à 1995 pour l'ensemble

es construisent moins du Bassin parisien

a culminé entre 1987 et 1990, a nettement décliné sur la période 1990-1995. « En 1990, pour l'ensemble des huit départements limitrophes, 30 % des constructions neuves étaient initiées par des "migrants" originaires de la région Ile-de-France, souligne Vincent Legrain, du Groupe observatoire régional et études (GORE) de la DUSD. En 1995, ce

chiffre avait chuté à 13,5 %. Le desserrement de l'agglomération centrale par les constructions neuves continue donc mais à un rythme moindre, et avec une chute de la distance au centre. » De fait, 70 à 80 % des maisons individuelles neuves construites en grande couronne le sont par des personnes qui y résidaient déjà, à l'exception de la Seine-et-Marne où ce pourcentage est moindre. Les habitants de l'agglomération centrale restent ceux qui migrent le plus loin : en moyenne, ils construisent leur nouvelle maison à 29 km de leur résidence d'origine, alors que cette distance n'est que de 16 km pour les "migrants" de la grande couronne.

Pourcentage en 1990
Pourcentage en 1995



PART DE PROPRIÉTAIRES FRANCILIENS DE MAISONS NEUVES EN 1990 ET 1995

Des disparités est-ouest

Même si cette baisse enregistrée ne prend en compte que les constructions individuelles neuves,



L'évolution du marché de l'emploi reste un critère déterminant pour la décision d'une construction individuelle neuve et l'incertitude économique constitue aujourd'hui le principal frein à la migration.

ce qui exclut les personnes choisissant de racheter un logement existant, les Franciliens s'éloignent donc moins, et moins loin du cœur de la région. Mais cette tendance n'est pas uniforme sur l'ensemble du territoire étudié. Contrairement à la fin des années 1980, la Marne, l'Aube et l'Aisne n'attirent pratiquement plus de migrants franciliens, et la baisse est significative vers le Loiret et l'Yonne. Les mouvements de population se polarisent vers l'ouest, en liaison avec la dynamique de l'emploi.

« L'évolution du marché de l'emploi reste, bien sûr, un critère déterminant pour la décision d'une construction individuelle neuve, insiste Vincent Legrain. La baisse des flux de population découle directement

de la conjoncture économique : notamment pour les ménages biactifs, où les deux membres du couple travaillent. L'incertitude constitue aujourd'hui le principal frein à la migration. » Dans ce contexte, la migration des Franciliens vers les départements limitrophes du Bassin parisien semble connaître un palier. Pour les deux dernières années, cette tendance semble se confirmer : l'exploitation en cours des données de l'année 1996 permettra de le vérifier, en mesurant notamment l'impact de la mise en place des prêts à taux zéro, intervenue en octobre 1995. ■

DDE : direction départementale de l'Équipement ;
DRE : direction régionale de l'Équipement ;
DUSD : division de l'urbanisme et du schéma directeur de la DRIEF.

du réseau national de la région Ile-de-France. La croissance se situe surtout dans la zone non agglomérée, notamment sur les autoroutes de rase campagne, avec + 2,1 %. En zone agglomérée, le trafic a crû de 0,9 %. Ces données viennent d'être publiées par le service interdépartemental d'exploitation routière (SIER) de la direction régionale de l'Équipement

d'Ile-de-France dans le Recensement de la circulation en Ile-de-France.



Deux cartes du trafic, en petite couronne (Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis, Val-de-Marne) et en grande couronne (Seine-et-Marne, Yvelines, Essonne, Val-d'Oise) ont été éditées. L'information donnée sur chaque section correspond au trafic journalier moyen annuel (MJA), calculé sur tous les jours de l'année et les deux sens de circulation confondus. Le recueil

des données a été réalisé à partir des stations de mesure de trafic SIREDO (Système informatisé de recueil des données), sur les réseaux routiers nationaux et départementaux gérés par les DDE, et à partir du système SIRIUS (Service d'information pour un réseau intelligible aux usagers), sur le réseau autoroutier géré par le SIER. En vente (280 F) au SIER.

Franges franciliennes

Intégrer l'habitat nouveau aux sites et aux bourgs

Comment l'habitat nouveau s'intègre-t-il aux paysages des franges et aux milieux bâtis des bourgs et villages ? Une étude apporte un éclairage nouveau.

Dans le cadre du programme d'études des DRE du Bassin parisien, une recherche, confiée au cabinet PUAR, évalue la qualité d'intégration des maisons, des lotissements et des immeubles dans trois territoires des franges. « Deux d'entre eux, ceux situés sur les axes Paris-Beauvais et Paris-Vernon, ont été choisis du fait de la mise en place récente de nouvelles infrastructures de transport comme l'A 16, ou d'améliorations de celles existantes avec, par exemple, l'électrification des lignes Paris-Beauvais et Mantes-

Cherbourg, explique Emilio Tempia, de la division de l'urbanisme et du schéma directeur, à la DREIF. Ces deux territoires peuvent en conséquence s'attendre à un développement des constructions neuves. Le troisième, près de Dreux, a connu un développement significatif entre les deux derniers recensements. »

Un bilan contrasté

Le bilan de l'étude, qui couvre sept communes en tout, est contrasté. À Chambly (Oise), commune située sur le premier territoire, la tradition d'aménagements

résidentiels de qualité, remontant aux cités-jardins des cheminots, a été maintenue avec la construction du quartier de La Marnière. En revanche, les lotissements semblent le plus souvent ignorer le contexte dans lequel ils s'inscrivent, et les immeubles en milieu urbain ne respectent pas toujours l'échelle des rues anciennes, à l'exception de ceux récemment construits à Méru. « Dans ce bourg dynamique de l'Oise, l'habitat individuel des années 70 et 80 a eu tendance à ignorer à la fois la qualité des sites, et les lignes de force du tissu urbain existant, reprend Emilio Tempia. La DDE et les autorités municipales actuelles, sensibles à ces problèmes, devraient donc se montrer intéressées par les suggestions de l'étude, dans le cadre d'un développement local prévisible. » Sur le troisième territoire d'étude, dans l'Eure, la construction neuve s'est accélérée depuis 1990, jusqu'à une augmentation de 300 % en rythme annuel dans une des communes. Les difficultés d'intégration des constructions

neuves sont souvent évidentes, malgré la réussite d'un lotissement traversé par une grande coupure verte paysagée et bien entretenue. Quant aux vallées d'Eure-et-Loir, où la pression urbaine s'estompe, la végétation permet d'intégrer facilement les constructions neuves aux sites.

L'étude conduit donc à s'interroger sur la manière dont s'effectuent le développement périurbain et l'intégration des constructions neuves au milieu urbain existant. Vivace par le passé au sein des DDE, la culture d'aménagement a disparu avec la décentralisation et l'affaiblissement des équipes qu'elle a entraîné. Dans le même temps, les petites villes et les communes rurales ne disposaient pas des moyens nécessaires pour se doter des compétences à même de contrôler et guider les constructeurs. Le savoir-faire en matière d'aménagement paysager ou de composition urbaine reste aussi à redécouvrir. ■

DDE: direction départementale de l'Équipement; DRE: direction régionale de l'Équipement.

Quartier pavillonnaire de La Marnière, à Chambly. Ici, la tradition d'aménagements résidentiels de qualité a été maintenue.



Écrans phoniques

Le bois contre les nuisances sonores

Pour la construction de parois de protection contre les nuisances sonores liées à la fréquentation des routes et autoroutes, le bois a la cote. Un matériau qui n'a pas de secret pour le Laboratoire régional de l'Ouest parisien (LROP).



Le bois : un matériau qui allie esthétique et qualités techniques.

En réponse aux préoccupations de la population, la réduction des nuisances sonores est de mieux en mieux prise en compte, notamment lors de la création de nouvelles infrastructures de transport. Depuis une quinzaine d'années, dans la France entière – et particulièrement en Ile-de-France, compte tenu de la densité du réseau de voirie –, on réalise donc des ouvrages de protection acoustique. « En fonction de l'environnement et des résultats des campagnes de mesure de l'amplitude et du niveau sonores, deux types de protection sont envisageables : des écrans réfléchissants ou absorbants, explique Jean Renard, chef

de la section Béton-Matériaux du groupe matériaux-ouvrages d'art au Laboratoire régional de l'Ouest parisien, de la DREIF. Dans les deux cas, le bois est de plus en plus fréquemment employé. » Si celui-ci est utilisé comme matériau dominant, c'est bien sûr du fait de sa capacité d'absorption, liée à sa structure particulière. Mais on le choisit aussi pour des critères esthétiques : son aspect naturel reste le meilleur gage d'une intégration réussie à l'environnement, en particulier lorsque l'écran est implanté près d'habitations. « Les essences employées doivent bien sûr présenter des garanties contre les risques d'agression biologique que constituent les champignons

ou les insectes xylophages, reprend Jean Renard. On a donc beaucoup fait appel à des essences tropicales courantes et naturellement résistantes comme l'iroko ou l'azobe. » Depuis quelques années, le pin, traité spécialement pour garantir sa durabilité, a également la faveur des concepteurs. Les ressources du massif forestier national sont encore largement supérieures aux consommations, et l'exploitation de cette essence à croissance rapide permet de mettre en place une gestion programmée qui assure des débouchés importants pour les industriels français, sans nuire à l'environnement.

Connaissant parfaitement ce matériau noble et ses possibilités d'utilisation, le LROP dispose de nombreuses références tant en matière d'assistance technique que de rédaction des pièces contractuelles, de mise au point des cahiers de clauses techniques particulières ou de suivi des ouvrages. ■

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

BIBLIOGRAPHIE

■ ATLAS DU RÉSEAU DE VOIRIE RAPIDE

Réalisé par la division des infrastructures et des transports de la direction régionale de l'Équipement d'Ile-de-France (DREIF), cet atlas comporte plusieurs documents : la carte du réseau routier du schéma directeur d'Ile-de-France au 1/100 000^e (octobre 1994), la carte du réseau de voirie rapide et autres voies principales, profil en travers, échelle 1/100 000^e (novembre 1997), la carte des dates de mise en service, échelle 1/200 000^e (novembre 1997), la carte de l'équipement routier du contrat de plan État-Région 1994-1998 (situation au 15 janvier 1998), la carte des opérations ayant fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique (novembre 1997). En vente à la DREIF, 280 F.

■ AUTOROUTE A 86, PÉRIPHÉRIQUE D'ÎLE-DE-FRANCE, LE POINT AU 1^{ER} JANVIER 1998

À partir d'un découpage en dix-huit sections de l'autoroute urbaine et à l'aide de cartes, la brochure fait le point au 1^{er} janvier 1998 sur chacune des sections de la rocade : objectifs, historique, description, protection de l'environnement, financement et date de mise en œuvre. Réalisé par la division des infrastructures et des transports de la direction régionale de l'Équipement d'Ile-de-France (DREIF). 95 pages. En vente à la DREIF, 150 F.



■ LES TRANSPORTS TERRESTRES EN 1997

La direction des Transports terrestres (DTT) du ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement vient de publier un memento des données statistiques sur les transports terrestres de voyageurs et de marchandises. L'ouvrage comporte des tableaux de chiffres synthétiques et de nombreuses illustrations graphiques. 70 pages. DTT, Arche Sud - 92055 La Défense cedex.



Sécurité routière

Prévenir les accidents du travail liés à la route

Jean-Pierre Hébert est animateur conseil en prévention des risques professionnels à la Caisse régionale d'Assurance Maladie d'Île-de-France (CRAMIF). Pour renforcer la prévention des accidents du travail liés à la circulation, il collabore étroitement avec la Sécurité routière.

En quoi la sécurité routière constitue-t-elle une préoccupation de votre organisme ?

■ Nous avons en charge l'indemnisation et la prévention des accidents du travail. Or, les deux tiers des accidents mortels que nous indemnisons à ce titre sont liés à l'usage d'un véhicule individuel. C'est pourquoi le conseil d'administration de la CRAMIF a souhaité que nous accroissions nos efforts dans le domaine de la prévention routière de manière à ce qu'elle devienne une préoccupation majeure du monde de l'entreprise, au même titre que tout autre risque professionnel. Nous avons donc commencé par rechercher des partenaires compétents dans ce domaine. La direction de la circulation et de la sécurité routières (DSCR) s'est imposée tout naturellement dès 1993, et la chargée de mission du SIER, à la DREIF, suit désormais de près chacune des actions que nous entreprenons pour favoriser la prévention routière en milieu professionnel.

Concrètement, sur quel type d'action collaborez-vous avec la DSCR ?

■ Dans le cadre de sa politique d'actions interministérielles, la DSCR fait intervenir des partenaires de différents organismes. À ce titre, je suis chargé de mission Sécurité routière à la DSCR et à la CRAMIF. Sur la base de cette collaboration, nous organisons, par exemple pour le second semestre de cette année, une série de sessions de formation pour des responsables ou des représentants d'entreprise. Ces stages ont pour vocation de sensibiliser les entreprises à la prévention routière. Charge ensuite aux représentants d'entreprise formés de démultiplier l'information sur leur lieu de travail. La DSCR est

maître d'œuvre de ces formations.

La première session, fin juin, aura lieu dans le Centre de formation de la CRAMIF.

Par ailleurs, une enquête est actuellement en cours dans le Val-d'Oise. Sa finalité ? Comparer et évaluer l'apport réciproque de nos deux méthodes d'identification des causes d'accident : le programme "Réagir" pour la DSCR, la méthode dite de "l'arbre des causes" – partir de l'accident pour identifier les uns après les autres les liens de causalité entre les différents facteurs d'accident – pour la CRAMIF. Dans le cadre de cette expérimentation, les contrôleurs CRAMIF et les inspecteurs départementaux de Sécurité routière (IDSR) mènent chacun leur propre enquête et nous comparons les résultats. Enfin, lorsque nous mettons en œuvre des partenariats avec d'autres acteurs de la Sécurité routière, comme les centres de formation à la conduite, nous consultons la DSCR pour avis, profitant ainsi de sa longue expérience en matière de sécurité.

Quel bilan dresseriez-vous aujourd'hui de cette collaboration avec la Sécurité routière ?

■ Ceci nous permet de nous intégrer à un réseau et de bénéficier ainsi des échanges d'expérience. Car si, sur les principes de base, nous sommes en totale cohérence avec la Sécurité routière – le risque professionnel routier est aussi inacceptable que n'importe quel accident du travail –, nous mettons en œuvre des moyens très différents, qui s'enrichissent au contact les uns des autres. ■

DSCR : direction de la sécurité et de la circulation routières (ministère de l'Équipement).

SIER : service interdépartemental d'exploitation routière (DREIF).



Jean-Pierre Hébert : « Le risque professionnel routier est aussi inacceptable que n'importe quel accident du travail. »



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

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

Comité éditorial : Corinne Amoux (DDE 92), Régine Becamel (LREP), Nadia Capitani (DDE 95), Sylvie Devaux (DDE 91), Yves Farhi (cabinet), Germaine Ginestar (DIT), (DDE 78), Gisèle Guillaume Bredon (DPAG), Pierre Guillon (DDE 77), Colette Halle (DETOA), Phuong Mai Huynh (DHV), Yvon Kergoar (DDE 93), Virginie Matéo (SIER), Claudine Micourt (LROP), Blandine Sené (DDE 94), Emilio Tempia (DUSD), Michel Thomachot (DERJ).

Directeur de la publication : Gilles Ricono.

Directeur de la rédaction :

Diane Malapert.

Coordination de la rédaction :

Florence Marlot-Secret.

Diffusion : Gérard Ikheif.

Conception, rédaction et réalisation :

REGENCE 41, rue Greneta, 75002 Paris.

Tél. : 01 53 00 10 00.

Responsables d'édition :

Anabel Dutrop et Brigitte Doyle.

Secrétariat de rédaction :

Marie-Madeleine Sabouret.

Maquette : Stéphane Bertinotti.

Impression : Guillaume.

N° ISSN : 1164-6187.

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