

EQUIPE

magazine

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

SOMMAIRE

2-3 PROJETS

Expérimentations locales pour le plan de déplacements urbains.

4-5 DOSSIER

GENOPOLE d'Évry : un nouveau souffle pour le centre-Essonne.

6 INITIATIVES

Élaboration de l'"Atlas des boulevards urbains".

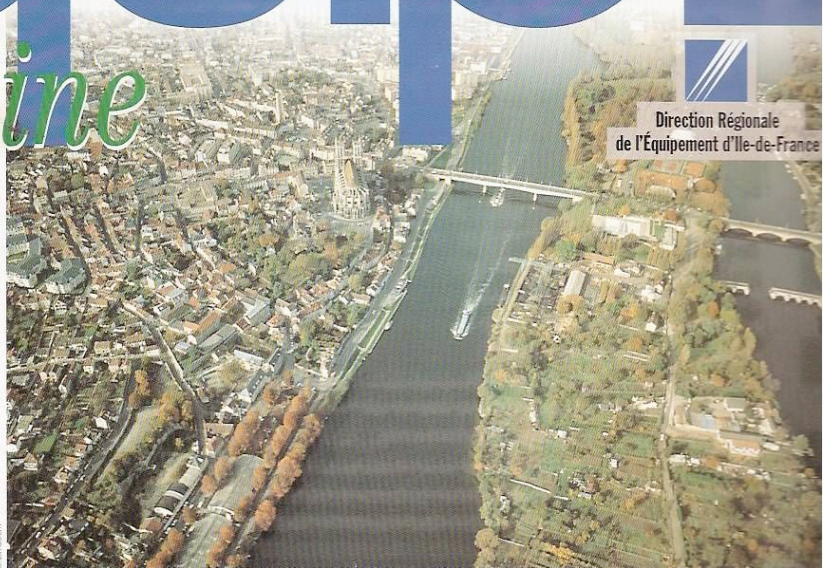


7 TECHNIQUES

Une expertise des dégradations d'un viaduc de l'A15.

8 PARTENAIRES

Pierre Tambourin, directeur de la mission GENOPOLE d'Évry.



Exclusion

La politique de la Ville change d'échelle

Le Comité interministériel des Villes a fixé, le 2 décembre dernier, les orientations de la politique de la Ville dans le cadre du prochain contrat de plan. Celles-ci intègrent largement les préconisations du rapport d'étape remis par le groupe de travail animé par Georges Cavallier.

Le rapport Cavallier, présenté le 28 octobre 1998, a dressé un premier bilan des contrats de ville signés dans le cadre du XI^e plan. « Il met en évidence des acquis à conforter, notamment l'approche globale et partenariale pour lutter contre l'exclusion dans les territoires concernés, explique

Nicole Smadja, chef de la mission Ville de la DREIF, mise à disposition du préfet de région. Mais il propose certaines évolutions, beaucoup d'actions restant encore trop ponctuelles, limitées au quartier. Il est nécessaire d'intervenir à plusieurs échelles et de mobiliser davantage les politiques sectorielles de l'État. » Suite p. 2 ►

N° 70
JANVIER 1999



Parmi les 16 sites de préfiguration désignés au niveau national, 4 sont situés en Ile-de-France: la "boucle Nord" des Hauts-de-Seine (Asnières, Colombes, Gennevilliers sur cette photo, Villeneuve-la-Garenne et Clichy-la-Garenne), le Mantois, les "portes de Paris" (Bry-sur-Marne, Noisy-le-Grand et Villiers-sur-Marne) et enfin la "plaine centrale du Val-de-Marne" (Alfortville, Bonneuil, Créteil et Maisons-Alfort).

► Suite de la p. 1

Des programmes à l'échelle des agglomérations

À partir de ce constat, le Comité interministériel a souligné la nécessité d'une articulation entre programmes d'actions à l'échelle des agglomérations et opérations ciblées à l'échelle du quartier, pour des sites prioritaires. «Les premiers permettront de mobiliser et de coordonner l'intervention des différents acteurs publics au service du développement économique, de l'amélioration de l'habitat, mais aussi les politiques des transports, de l'éducation ou de la justice, explique Françoise Pichon-Varin, de la mission Ville. Les secondes viseront à répondre concrètement aux besoins de développement social, de renouvellement urbain et de gestion de proximité.» Les futurs contrats de ville, définis pour la période 2000-2006, seront, sauf exception, intercommunaux, et s'articuleront avec les futurs contrats d'agglomération.

Spécificité francilienne

« Cette notion d'intercommunalité est particulièrement importante pour l'Ile-de-France, souligne Nicole Smadja. L'unité de l'agglomération parisienne impose, en effet, une prise en compte simultanée de l'interpénétration des problèmes et de la diversité des situations d'exclusion. » La mission Ville coordonnera la réflexion en liaison avec les huit préfectures de département tant sur les méthodes de diagnostic que sur le choix des sites de contrats de ville.

En parallèle, un Comité interservice régional de la Ville participe à la mobilisation des services régionaux en faveur de cette politique. Les politiques régionales des transports, de l'habitat et de l'aménagement sont concernées au premier titre. ■

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

PROJETS

Plan de déplacements

La première phase d'élaboration du Plan de déplacements urbains (PDU) s'est achevée en juin dernier avec la publication du rapport de diagnostic. La phase d'établissement des scénarios est actuellement en cours et, pour alimenter la réflexion, un programme d'expérimentation des actions déclinables localement a été lancé. Objectif: tester les initiatives avant d'envisager leur généralisation.

Le programme d'expérimentation, mené actuellement dans le cadre de l'élaboration du PDU, vise à lister les mesures innovantes proposées par différents partenaires, les tester localement et fournir aux collectivités locales un bilan de ces actions », explique Yves Huart, chargé de mission à la DREIF. Un programme en cohérence avec la

EN BREF



La planification stratégique des aires métropolitaines de Rome, Madrid et Paris

La direction régionale de l'Équipement d'Ile-de-France a participé en novembre dernier, à l'université de Rome, à un séminaire sur les démarches de planification stratégique des aires métropolitaines de Paris, Rome et Madrid. Comme en Ile-de-France,

le plan de la Province de Rome, approuvé à l'unanimité en octobre 1997 par le conseil provincial, s'efforce de faire évoluer l'aire métropolitaine actuellement monocentrique vers un système multipolaire. Encore embryonnaire aujourd'hui, il devrait se développer en un réseau de technopôles desservis par les transports en commun. Le plan s'appuie sur une cartographie fine pour

assurer la protection du patrimoine et des zones à risques, notamment sismiques. En Espagne, un plan d'aménagement de l'aire de Madrid a été abandonné après le changement de majorité au conseil régional, non sans avoir fait l'objet d'une mise en œuvre partielle consistant à urbaniser (pôles logistiques, universités, etc.) tout le long d'une rocade analogue à la Francilienne. Le nouveau projet est essentiellement

L'heure des expérimentations



A Saint-Denis, l'expérimentation porte sur un partenariat de déplacement avec de grandes entreprises.

volonté de concertation et de pragmatisme qui préside à l'élaboration du PDU.

Une dizaine d'actions ont d'ores et déjà été retenues lors des deux premières réunions du comité d'expérimentation, regroupant les principaux partenaires de l'élaboration du PDU et présidé par Gilles Ricono, préfet directeur régional de l'Équipement. « Les critères d'éligibilité sont simples, reprend Yves Huart. Les actions, qui peuvent être proposées par tous les partenaires associés à la définition du PDU, doivent représenter une réelle innovation, et se traduire par une

mise en œuvre effective. Elles seront financées partiellement par les acteurs concernés, comme les collectivités et les transporteurs, une subvention étant attribuée par le Syndicat des transports parisiens (STP). Elles devront être menées en lien avec les responsables de l'élaboration du PDU au niveau local, qui mesureront leur efficacité avec le concours d'experts. » L'intercommunalité est bien sûr, dans ce cadre, une dimension importante qui nécessite d'être prise en compte. Le nombre total d'expérimentations dépendra de la réactivité des partenaires.

Catalogue d'actions à disposition des élus

Toutes ces actions viendront compléter les expérimentations déjà lancées en dehors de la démarche d'élaboration du PDU, mais dont les résultats seront, bien entendu, également pris en compte. Citons par exemple les expériences Allé-

demande par minibus), Praxitèle (voitures électriques en libre-service) ou encore les différentes expériences de covoiturage. Au final, grâce à ces expérimentations, les élus locaux disposeront d'un véritable "catalogue d'actions" dans lequel ils pourront puiser en fonction des besoins spécifiques des territoires. ■

Les expérimentations retenues (certaines sous réserve)

Action	proposée par
Desserte du cœur des zones d'activité par transports collectifs	RATP
Desserte de l'intérieur des "quartiers tranquilles" par minibus électrique	RATP
Guide de transports pour un quartier donné	RATP
Dispositions de stationnement en zone commerçante	Groupe stationnement/CCIP
Perception du stationnement payant par un employé	Groupe stationnement
Complémentarité train-vélo pour la ligne B du RER	RFF/SNCF/RATP/ Réseau Verr/Mouvement de défense de la bicyclette
Navette entre centres commerciaux et livraison des achats sur parking ou à domicile	Syndicat de l'agglomération nouvelle de Cergy
Partenariat de déplacement avec de grandes entreprises (covoiturage/stationnement/transports collectifs)	Mairie de Saint-Denis/STP
Implantation dans une entreprise du calcul sur Internet du meilleur itinéraire par transports en commun	RATP
Régulation d'accès de l'arrivée d'une autoroute sur le boulevard périphérique	Ville de Paris

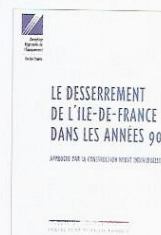
CCIP: Chambre de commerce et d'industrie de Paris.
RFF: Réseau ferré de France.

routier; il propose de réaliser une maille autoroutière relativement serrée couvrant tout l'espace périurbain. L'antériorité et les acquis de l'Ile-de-France dans la planification stratégique ont paru particulièrement démonstratifs.

■ **Le desserrement de l'Ile-de-France dans les années 90**
L'étude concerne la construction neuve dans les franges franciliennes,

sur la période 1990-1995. La problématique est abordée au travers des statistiques de la construction neuve individuelle (SICLONE). Les données sur les permis de construire sont traitées de manière à mettre en relation la commune où sera construit le logement et la commune de résidence du pétitionnaire (permis déposés par des particuliers). L'analyse

a été menée par la direction régionale de l'Équipement d'Ile-de-France pour le club Habitat du Bassin parisien, qui regroupe les DRE des huit régions qui le constituent, les DDE des huit départements limitrophes et celles des quatre départements de la Grande Couronne. Présentée dans le numéro 63, d'avril 1998, d'Équipe magazine, l'étude est consultable au service de documentation de la DREIF.



Requalification urbaine

De boulevard en boulevard

La requalification de la proche couronne parisienne par un réseau maillé de boulevards urbains : une orientation du SDRIF dont la DREIF étudie les possibilités de mise en œuvre. Un *Atlas des boulevards urbains* recense et analyse les voies susceptibles de constituer ce réseau.

A l'origine de la réflexion de la DREIF, un constat : la proche couronne parisienne est traversée par des autoroutes mais aussi par des voiries nationales et départementales souvent dédiées à la circulation automobile, véritables coupures dans la ville. Or le SDRIF met en avant la recomposition de la proche couronne dense, tandis que le Plan de déplacements urbains vise la diminution du trafic automobile et l'usage coordonné de tous les modes de déplacement. Ces voiries, reconquises, pourraient être mises au service de tels enjeux.

Les transports en harmonie avec la ville

La DREIF a lancé depuis 1992 une série d'études pour approfondir le concept d'un réseau constitué d'avenues radiales et de boulevards en rocade conçus comme des lieux de vie, à l'instar des grands boulevards parisiens. Le principe : structurer le territoire et en favoriser la desserte par des transports en

commun cohabitant avec d'autres modes de transport, y ajouter une trame verte, de larges trottoirs : bref, rendre leur primat aux piétons, aux transports en commun et à la circulation douce.

L'«Atlas des boulevards urbains»

Restait à expertiser la viabilité de ce réseau. La DREIF a chargé le bureau d'études Setec de recenser le patrimoine existant de routes nationales et départementales dans la perspective d'une transformation mesurée et progressive de ces voies en boulevards et avenues associés dans un système unitaire. Le résultat de ce travail est l'*Atlas des boulevards urbains*, qui recense 300 km de radiales et 200 km de rocades. Ce relevé des voies, établi kilomètre par kilomètre, détaille les caractéristiques de chaque tronçon (largeur d'emprise, trafic automobile, densité humaine et du bâti, etc.). Il découpe chaque voie en séquences photographiques. À partir de ce travail, une analyse va pouvoir s'effec-



La circulation rapide des voitures : une vraie coupure pour la ville.



Tramway, autobus, mobilier urbain de qualité, allées plantées : l'exemple de la RN 186 à Bobigny (93).

tuer, appuyée par des réflexions de Bruno Fortier, architecte urbaniste associé à la Setec, sur les typologies pertinentes de voies urbaines en banlieue, en vue de proposer un réseau de référence. Les utilisateurs de cette étude ? Les DDE, le STP, la RATP, la Direction des routes du ministère de l'Équipement, les conseils généraux, etc. Reste à trouver un consensus entre ces partenaires

pour aboutir à la constitution du réseau de référence. Mais, d'ores et déjà, cette notion prend corps. La possibilité de la concrétiser devient palpable avec, à terme, l'ambition de changer l'image de la banlieue parisienne. ■

DDE : direction départementale de l'Équipement.

STP : Syndicat des transports parisiens.

SDRIF : schéma directeur de la région Ile-de-France.