

PRÉFECTURE DE LA RÉGION D'ILE-DE-FRANCE
Service régional de l'équipement de la région d'Ile-de-France

**SCHÉMA DIRECTEUR
D'AMÉNAGEMENT
ET D'URBANISME
DE LA
RÉGION D'ILE-DE-FRANCE**

JUILLET 1976

PROCÉDURE D'APPROBATION



**INSTITUT D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME
DE LA RÉGION D'ILE-DE-FRANCE**

**SCHÉMA DIRECTEUR
D'AMÉNAGEMENT
ET D'URBANISME
DE LA
RÉGION D'ILE-DE-FRANCE**

JUILLET 1976

PROCÉDURE D'APPROBATION

SOMMAIRE

AVIS DES ASSEMBLÉES RÉGIONALES	5
CONSEIL D'ADMINISTRATION DU DISTRICT DE LA RÉGION PARISIENNE	7
Rapport sur la révision du schéma directeur de la région parisienne, présenté par M. Jean-Marie POIRIER	7
Délibération n° 76-12 du 9 avril 1976	18
COMITÉ CONSULTATIF ÉCONOMIQUE ET SOCIAL	21
Rapport sur la mise à jour du schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne présenté par M. Gilbert GAUER	21
Annexe au rapport de M. Gauer : les transports par M. Stein	29
Avis sur la mise à jour 1975 du schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne	35
AVIS DES CONSEILS GÉNÉRAUX	37
AVIS DU CONSEIL DE PARIS	39
AVIS DU CONSEIL GÉNÉRAL DE L'ESSONNE	41
AVIS DU CONSEIL GÉNÉRAL DES HAUTS-DE-SEINE	43
AVIS DU CONSEIL GÉNÉRAL DE LA SEINE-ET-MARNE	45
AVIS DU CONSEIL GÉNÉRAL DE LA SEINE-SAINT-DENIS	47
AVIS DU CONSEIL GÉNÉRAL DU VAL-DE-MARNE	49
AVIS DU CONSEIL GÉNÉRAL DU VAL-D'OISE	51
AVIS DU CONSEIL GÉNÉRAL DES YVELINES	53

AVIS DES ASSEMBLÉES RÉGIONALES

**AVIS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION
DU DISTRICT DE LA RÉGION PARISIENNE**

**AVIS DU COMITÉ CONSULTATIF
ÉCONOMIQUE ET SOCIAL**

AVIS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DU DISTRICT DE LA RÉGION PARISIENNE

RAPPORT SUR LA RÉVISION DU SCHÉMA DIRECTEUR DE LA RÉGION PARISIENNE

Présenté par Monsieur Jean-Marie POIRIER, Rapporteur Général du Plan

INTRODUCTION LE NOUVEAU SCHÉMA DIRECTEUR

Le projet de schéma directeur d'aménagement et d'urbanisation de la région parisienne revient devant le conseil d'administration du district au terme d'une longue procédure dont il n'est pas inutile de rappeler les étapes principales :

- Début 1971 : transmission pour approbation par le préfet de la région parisienne au ministre de l'équipement des documents constituant le schéma directeur (rapport de 1965 - modifications de 1969) ;
- février 1971 : prise de position du conseil d'État, refusant de donner un avis sur les S.D.A.U. en l'absence de schéma directeur régional dûment approuvé ;
- 24 mai 1974 : lettre du ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports demandant au préfet de région que soit engagée la mise à jour du schéma directeur ;
- mars-avril 1975 : présentation aux assemblées régionales d'un rapport d'orientation sur le projet de schéma directeur, donnant lieu à un avis du C.C.E.S. en date du 18 mars 1975, et un avis du conseil d'administration du district en date du 15 avril 1975 ;
- septembre 1975 - janvier 1976 : examen du projet par le conseil de Paris et les conseils généraux des sept autres départements de la région parisienne, donnant lieu chaque fois à l'adoption d'avis ;
- février-mars 1976 : transmission de l'ensemble du dossier constitué par le projet de schéma directeur, les avis des assemblées départementales, le rapport de l'Administration sur ces avis, aux assemblées régionales.

Le C.C.E.S. a adopté un avis à la date du 19 février 1976. Il appartient à présent au conseil d'administration de se prononcer, clôturant ainsi la phase de consultations préalable à l'examen du dossier par le Gouvernement. Cette phase comportera l'approbation formelle d'un document qui constituera désormais en droit, et non plus seulement en fait, la charte de l'aménagement régional.

C'est dire l'importance de ce débat.

Avant d'examiner le dossier soumis au Conseil, il n'est pas inutile de présenter rapidement quelques réflexions générales permettant de mieux le situer.

Tout d'abord, le document présenté fait preuve d'un *réalisme* beaucoup plus grand

que la première version du schéma de 1965. Alors que celui-ci était inspiré par une vision ambitieuse de l'extension de l'agglomération, les objectifs retenus dix ans après apparaissent notablement plus raisonnables.

Cette constatation rend vraisemblablement compte de *l'accueil beaucoup plus favorable réservé au nouveau document par les Assemblées départementales*. Sans que l'on puisse faire état d'un véritable consensus, il n'en demeure pas moins que les critiques de fond se sont considérablement estompées, et que les réserves faites aux propositions de l'Administration sont moins nombreuses et présentent au regard de la philosophie d'ensemble du projet un caractère de gravité beaucoup moins marqué.

De fait, l'ambiance générale s'est profondément modifiée depuis dix ans. Tout d'abord, la *maîtrise de l'urbanisme* a fait des progrès considérables, grâce à l'évolution de la réglementation, et à l'acquisition par les élus aussi bien que par les services administratifs d'une expérience solide forgée au feu d'une pratique souvent difficile. De plus, l'idée des *solidarités nécessaires* à l'intérieur de la région a fait du chemin, et paraît aujourd'hui largement admise, avec toutes ses conséquences, c'est-à-dire la différenciation des modes de développement des diverses parties du territoire régional et l'acceptation des péréquations. Expression d'une *volonté commune* désormais aux diverses administrations (ce qui n'est pas négligeable), *commune* aussi aux administrations et aux collectivités, le schéma directeur tend à retrouver et valoriser l'idée initiale de ses inventeurs, qui était d'en faire *un pacte pour l'action*.

Ainsi s'éclairent davantage les discussions inévitables concernant la crédibilité du schéma directeur. Voici un document, en effet, qui n'est pas opposable aux tiers, qui ne constitue pas un document de programmation, qui n'envisage pas toutes les catégories d'équipements, et qui ne comporte aucune indication de financement. Ne peut-on dans ces conditions s'interroger sur sa crédibilité ? Certains élus, certains secteurs de l'opinion, n'ont pas manqué de le faire. Il nous apparaît quant à nous que ces manques n'altèrent pas la force d'un document qui, en cessant par ailleurs d'être élevé au niveau d'une bible, tire désormais ses vertus de son adaptation aux conditions du raisonnable, et de la volonté de ceux qui ont la charge.

PREMIÈRE PARTIE : LES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT

Il n'est pas de réflexion possible sur le contenu d'une mise à jour du schéma directeur régional sans bilan préalable de l'application des principes d'aménagement tels qu'ils furent posés en 1965.

C'est ce bilan que tente de dresser tout d'abord le rapport de la Préfecture de région. Il n'est pas inutile d'en rappeler les principaux éléments.

I - Les trois principes d'aménagement posés en 1965 :

Le schéma qui nous avait été proposé en 1965 reposait sur trois principes :

1. La création de centres urbains nouveaux : des villes nouvelles dans les zones d'extension, des centres rénovés et renforcés dans la banlieue ancienne.
2. Un développement "canalisé" selon deux axes préférentiels tangentiels à l'agglomération avec des points forts constitués par les villes nouvelles.
3. L'unité de la région urbaine, consistant à offrir à la population la plus grande liberté de choix pour le logement, l'emploi, les loisirs, cette unité devait également se traduire sur le plan des institutions.

La mise en application urgente de tels principes paraissait la seule réponse à la situation que connaissait alors la région : l'explosion démographique, un centre congestionné, une banlieue sous-équipée et sans emplois, croissant anarchiquement, un déséquilibre grandissant entre cette croissance parisienne et, selon une expression qui a fait fortune, "le désert français".

II - Bilan de l'application de ces principes :

Il apparaît à l'examen du bilan de la décennie écoulée que les principes rappelés ci-dessus ont été dans l'ensemble suivis par les responsables de l'aménagement de la région et que le diagnostic fait au début des années 1960 s'en est trouvé globalement amélioré.

1. Le parti d'organisation polycentrique a déjà fortement marqué l'espace régional.

Si le décollage des cinq villes nouvelles a été moins rapide que prévu, quelques chiffres attestent qu'elles ont atteint leur point de non-retour :

- 11 000 ha de terrains acquis, soit l'équivalent de la surface de Paris ;
- les grandes liaisons avec Paris largement engagées ;
- des équipements administratifs (dont 2 préfectures), des équipements commerciaux, des établissements d'enseignement créés ;
- 60 à 70 000 logements construits au cours des cinq dernières années ;
- 100 000 m² de bureaux créés ;
- l'accueil de 20 % des surfaces industrielles occupées en région parisienne.

Quant aux pôles restructurateurs de banlieue, si, à l'exception de Créteil, qui a disposé d'espaces et de moyens privilégiés, ils ne réunissent pas chacun toutes les fonctions urbaines, ils n'en ont pas moins accueilli en 10 ans 25 000 logements, 1 million de m² de bureaux et permis la création de centres-relais et de pôles de services dans un tissu urbain qui en était jusque-là gravement dépourvu.

Privilégier vis-à-vis du développement tel ou tel point bien choisi de l'espace et éviter la dispersion des efforts est apparu indispensable pour rompre la domination exclusive du centre.

Chacun sait combien un tel parti est difficile à mettre en œuvre tant sur le plan technique que compte tenu des réticences psychologiques des uns et des autres.

Les 10 années qui viennent de s'écouler montrent, même si le bilan n'est pas toujours parfaitement concluant, que la chose est pourtant possible pourvu qu'on fasse preuve de persévérance.

2. En dehors de ces implantations préférentielles, la maîtrise du développement urbain et son orientation selon les axes retenus en 1965 a toutefois été insuffisante.

Ainsi la construction de logements dans la grande couronne (on pourrait citer par exemple des opérations comme Beynes, Survilliers, Roissy-en-Brie, Chevry II,...) sous la pression d'une demande que ne pouvaient satisfaire encore les villes nouvelles, a été trop diffuse, menaçant les zones naturelles à protéger. De ce point de vue, on pourrait affirmer que la création des villes nouvelles a été décidée trop tard pour contenir l'explosion urbaine des années 60.

De même, la tendance à la concentration des bureaux au centre et à l'ouest de l'agglomération a limité la possibilité d'un réel rééquilibrage de la région.

En particulier, la notion "d'axes tangentiels" ne s'est pas matérialisée sur le terrain : les villes nouvelles comme les pôles de banlieue continuent à axer leur développement sur l'existence, voire le renforcement des liaisons avec le centre.

Le réseau routier et autoroutier, comme le réseau de transports en commun, ont la même structure qu'en 1965 marquée par l'importance des voies radiales. Au cours des V^e et VI^e plans, 280 km d'autoroutes et de voies rapides ont été mises en service, dont environ 210 km de voies radiales, ce qui permet de considérer que, loin de se réduire, le radioconcentrisme aurait plutôt tendance à s'accroître.

3. L'unité de la région urbaine paraît par contre mieux s'affirmer, et l'expérience a montré qu'avec huit départements se partageant les 12 000 km² d'espace régional, la problématique de l'aménagement paraît posée à une échelle convenable, et adaptée en tout cas à l'existence d'une population de quelque 10 millions de personnes.

La solidarité des divers éléments constitutifs de la région s'accroît, solidarité qui ne pourra que se confirmer avec le développement prévu du réseau de transports.

Il reste cependant beaucoup à faire pour développer le sentiment d'une communauté d'appartenance, indispensable si l'on veut que soient acceptées, sans trop de difficultés, les servitudes qu'implique tout aménagement. La mise en place d'institutions administratives et politiques appropriées doit y contribuer, et permettre de faire un pas important dans cette direction.

III - L'émergence de nouvelles données concernant l'urbanisme en région parisienne.

Depuis 1965, hors même les conséquences de l'application des principes d'aménagement du schéma directeur, bien des choses ont changé qui conduisent à de nouveaux modes de pensée.

1. Le freinage de la croissance de la région parisienne paraît désormais acquis. La politique nationale d'aménagement du territoire prend de ce fait une dimension nouvelle dans la mesure où les rapports de solidarité doivent désormais l'emporter sur les oppositions entre la région parisienne et la province.

Rappelons quelques chiffres.

Le rapport de 1965 avait retenu l'hypothèse d'une population de 13 à 15 millions d'habitants vers l'an 2000, ce qui à l'époque traduisait une volonté de freinage par rapport à la simple prolongation de la tendance antérieure qui aurait conduit la région parisienne à accueillir entre 16 et 18 millions d'habitants à la fin du siècle.

Or, pour audacieuses qu'aient pu paraître à l'époque de telles perspectives, les évolutions constatées ces 10 dernières années, et confirmées par les résultats du recensement de 1975, montrent que l'on peut encore les infléchir.

En premier lieu, les estimations de l'INSEE chiffrant à 65-68 millions, et non plus 75, le nombre des habitants de la France en l'an 2000.

En second lieu, le rythme de croissance de la région parisienne s'est abaissé à 0,9 % en moyenne par an depuis 1968 : alors qu'il était de 2 % il y a une vingtaine d'années, soit le double de celui du reste du pays, il a maintenant pratiquement rejoint la moyenne nationale.

On mesure ainsi le chemin parcouru dans la voie du rééquilibrage Paris-province : la région parisienne et le reste du territoire croissent désormais au même rythme.

Dès lors, l'objectif assigné par le Gouvernement en avril 1975 de ne pas dépasser 12 millions d'habitants en l'an 2000, qui avait fait l'objet d'un vif débat devant le conseil d'administration du district, apparaît parfaitement raisonnable et crédible. Il traduit la volonté de voir la région parisienne se maintenir au régime de croisière qui semble être le sien depuis quelques années. Il exprime le fait que nous avons quitté l'époque où chacun pouvait à juste titre s'effrayer des forces poussant au gigantisme parisien, pour gagner des eaux plus calmes où la maîtrise de ces forces paraît acquise.

Faut-il en tirer argument, comme l'ont fait certains conseils généraux, pour réduire certaines des ambitions du parti d'aménagement, et notamment les objectifs assignés aux villes nouvelles ?

Il ne le semble pas, et ceci pour plusieurs raisons.

La première est que, démographie faible ou forte, et le rapport de la préfecture de région insiste sur ce point, l'accroissement des besoins par tête, et singulièrement des besoins d'espace, est tout aussi primordial que l'accroissement du nombre de têtes, et commande "la nécessité et les dimensions d'un urbanisme novateur". Même plafonnée à 12 millions d'habitants, la croissance régionale n'en serait d'ailleurs pas moins de plus de 2 millions d'habitants en 25 ans, qu'il faut accueillir dans les meilleures conditions possibles.

La seconde raison est l'importance du desserrement de la population de la zone centrale vers la périphérie, révélée par le recensement, qui montre la nécessité de "canaliser" ce flux sur des noyaux bien desservis et bien équipés, malgré les mesures qui ne manqueront pas d'être prises pour modérer la baisse de population du centre de l'agglomération, mais qui ne permettront certainement pas de l'enrayer totalement.

2. Plus encore que la croissance démographique, la croissance économique change de nature.

A l'inverse en effet de l'époque où fut préparée la première version du schéma directeur, époque d'explosion démographique, époque où la croissance économique paraissait devoir être éternelle, les temps présents sont empreints d'une lourde incertitude sur cette croissance.

D'aucuns prétendent qu'il ne faut voir dans la situation actuelle qu'un relâchement passager, un trouble conjoncturel qui ne saurait entacher la réflexion prospective. Qui peut en être sûr ?

Toujours est-il que l'on constate combien le nouveau projet de schéma directeur, consciemment ou non, se démarque en fin de compte du précédent d'une façon qui nous paraît être la traduction du nouvel état d'esprit sur la croissance.

Le schéma de 1965 était en effet un schéma d'extension, se préoccupant peu de ce qui pouvait se passer dans l'urbanisation existante.

Le projet de 1975 réduit les ambitions d'extension, et se préoccupe, ce qui est nouveau, de la gestion de l'existant.

On trouve ainsi dans un chapitre sur l'aménagement de l'agglomération centrale une série de recommandations sur "le maintien et la valorisation du patrimoine bâti dans ses formes et ses fonctions actuelles" dans certaines zones (centre et ouest de Paris, secteurs pavillonnaires de banlieue et secteurs résidentiels comme Neuilly, Boulogne, Vincennes, St-Mandé), "le renouvellement de l'habitat, allant de pair avec le maintien des équilibres économiques et sociaux, à l'intérieur des structures urbaines existantes" dans les quartiers périphériques de Paris et la proche banlieue, la réorganisation complète du reste de la banlieue urbanisée le long de la couronne des pôles restructurateurs.

Il est vrai que le schéma de 1965 avait fortement minimisé toute une série de phénomènes ayant leur racine dans une évolution aussi sévère qu'imprévue du patrimoine, et dont les conséquences parfois dramatiques apparaissent aujourd'hui avec :

- la dépopulation de Paris, qui abrite 500 000 habitants de moins qu'en 1962,
- la dévitalisation industrielle de la zone centrale,
- l'indisponibilité en terrains dans la zone dense,
- la persistance d'un déséquilibre entre l'est et l'ouest de l'agglomération.

L'évolution réelle de l'industrie par exemple est en contradiction flagrante avec celle annoncée par le schéma de 1965, qui, tablant sur une croissance globale de ce secteur d'activité, prônait en même temps un desserrement et une décentralisation importante.

On sait ce qu'il en fut en réalité : stabilisation et même baisse du nombre d'emplois industriels. Si le desserrement et la décentralisation ont bien eu lieu, au profit d'ailleurs des villes nouvelles, de la périphérie en général et de la province, l'agglomération centrale a perdu une part non négligeable de sa substance : 150 000 emplois disparus du fait de la décentralisation entre 1954 et 1974, 16 à 18 000 emplois desserrés chaque année au cours des dernières années (dont 12 % au profit des villes nouvelles), 55 000 emplois supprimés au cours du VI^e plan du fait de la disparition pure et simple d'établissements industriels.

Nouvelle croissance donc, se traduisant au plan de l'aménagement par de nouvelles idées intégrant la préoccupation de sauvegarder et de mieux utiliser le patrimoine, mais

aussi nouveaux problèmes et notamment difficultés accrues pour rééquilibrer les forces quand on ne peut plus miser sur des surplus de croissance à répartir.

3. Il est un troisième fait déterminant dans l'histoire récente de l'aménagement, nous voulons parler de la sensibilisation accrue aux questions de l'environnement et, plus généralement, du souci de qualité de la vie.

La satisfaction des besoins quantitatifs n'est plus un objectif en soi : nous entrons dans l'ère de la qualité : qualité du logement, qualité de l'équipement urbain, qualité des sites et des espaces naturels, etc.

Des revendications s'expriment, de façon souvent confuse et anarchique, qui prennent tout d'abord pour cibles les nuisances créées par les éléments pourtant nécessaires du développement, notamment les voies routières et autoroutières.

L'évolution de l'opinion publique s'est manifestée par la multiplication et la force grandissante des comités de défense et des associations de sauvegarde. Des tensions de plus en plus nombreuses se sont produites au niveau des élus locaux. Enfin, le chef de l'État a lui-même effectué en la matière un choix extrêmement net en faveur de la préservation et du développement de la qualité de la vie, qui devient désormais l'une des finalités majeures de toute la politique d'aménagement.

Bien entendu, le conseil d'administration du district s'est largement fait l'écho de ces préoccupations nouvelles. Les controverses auxquelles a donné lieu il y a moins d'un an la révision en baisse des perspectives démographiques, ont été la dernière manifestation de réserve à l'égard de cette nouvelle orientation.

Le conseil de Paris et les conseils généraux des sept autres départements de la région, qui se sont tout à tour penchés sur le projet de schéma directeur à partir du mois de septembre 1975, retiennent dans l'ensemble cette priorité reconnue à la qualité de la vie, et en acceptent les conséquences. Ainsi, sans refuser le principe de certaines voies, ils insistent pour que "les constructions routières et autoroutières, en milieu urbain, soient traitées de telle sorte que soient évitées ou supprimées les nuisances de tous ordres" (Hauts-de-Seine), soulignent "la nécessité de réaliser le paysagement des voies ou pénétrations autoroutières, des voies rapides ainsi que la protection contre le bruit" (Essonne), demandent que "la plus grande attention soit apportée à l'environnement et à la protection des zones traversées" par certains projets (Val-de-Marne), etc.

Ces mêmes soucis avaient déjà conduit l'Administration à proposer un allègement du réseau des autoroutes radiales en zone dense et l'abandon de maillons pour épargner certaines zones suburbaines ou rurales (C 6 dans la vallée de l'Essonne, C 15 et B 15 dans le Vexin, A 88 reporté à l'ouest de la Mauldre). Nous verrons, en abordant la question des transports, que certains problèmes brûlants demeurent cependant, faute d'avoir abouti à des solutions satisfaisantes pour tous.

La préoccupation de sauvegarder l'environnement ne s'applique pas, bien sûr, uniquement aux problèmes routiers : bien d'autres projets sont concernés. Elle n'implique pas non plus nécessairement un conflit avec le thème du développement. Nous le verrons avec la protection de l'espace rural et les zones naturelles d'équilibre.

4. Le dernier fait important est qu'il n'est plus pensable de voir mener un pur urbanisme de technocrates.

Le temps n'est plus en effet où tous, population et élus locaux, ignorants des grands problèmes, acceptaient de gré ou de force, des "bons" conseils et les ukazes d'une administration toute puissante.

Les élus, et maintenant la population, sont beaucoup plus familiarisés avec l'aspect technique de l'urbanisme, et ont fait des progrès considérables en matière de compréhension et, par voie de conséquence, de maîtrise des concepts mis en œuvre. Ce progrès est en partie imputable à la loi d'orientation foncière de décembre 1967 qui a fait de la concertation et de la participation des élus la règle en matière d'élaboration des documents d'urbanisme et de conduite des opérations d'aménagement. Les élus, plus entraînés, mieux formés, ont pris meilleure conscience des problèmes.

La nouvelle loi foncière récemment promulguée par les instances nationales vise à "responsabiliser" encore davantage la collectivité locale.

Depuis l'époque où le district examinait la première version du schéma régional, l'élaboration conjointe des S.D.A.U. et des P.O.S., en associant beaucoup plus que par le passé les représentants de la population à la mise au point des documents d'urbanisme, a permis d'affiner le schéma directeur, de l'améliorer sur beaucoup de points, et en définitive de le rendre plus efficace. Mieux compris, mieux pris en charge, le schéma directeur suscite moins de réserves. Mises à part les critiques d'ordre idéologique, qui portent essentiellement sur le caractère insuffisamment contraignant du schéma directeur, on ne peut manquer d'être frappé par le consensus qui s'est manifesté autour du document régional, et qui marque un progrès considérable par rapport aux discussions relatives à la première version du schéma directeur.

IV - Comment sont repris les principes dans le schéma mis à jour :

Le document qui nous est présenté reprend les mêmes principes qu'en 1965 mais en les complétant pour tenir compte de l'évolution des faits et des idées.

Il les fait répondre à quatre finalités : améliorer le cadre et les conditions de vie des habitants de la région parisienne, protéger et mettre en valeur les ressources naturelles et le patrimoine bâti, assurer l'adaptation de l'appareil de production et de commandement, maintenir le rôle international de Paris et de sa région.

Le conseil d'administration du district a, lors de son débat du 15 avril 1975 sur les grandes orientations, approuvé ces finalités, conformément aux vœux formulés à diverses reprises par le conseil.

Les principes sur lesquels repose le parti d'aménagement sont énoncés comme suit :

1. Une organisation urbaine polycentrique, grâce à la réalisation de cinq villes nouvelles sur des axes canalisant l'essentiel de l'extension urbaine.

C'est là, sous forme condensée, la reprise pure et simple des principes de 1965.

2. La protection et l'aménagement de l'espace rural, notamment au contact de la zone agglomérée, en particulier par la création des "zones naturelles d'équilibre". Ce principe est, en revanche, tout à fait nouveau par rapport au schéma de 1965 qui n'évoquait l'espace agricole et forestier que sous deux aspects :

- les "zones de transition à organiser", mi-rurales, mi-urbaines, dont le mode d'occupation devait être précisé.
- les zones de loisirs : forêts, plans d'eau, vallées à aménager.

La mise à jour du schéma directeur aura donc permis de dessiner les contours d'une véritable politique de la trame verte en région parisienne.

3. Le développement modéré des villes petites et moyennes de la périphérie : ce développement mesuré et contrôlé, est destiné à éviter l'urbanisation diffuse à l'écart des grands axes d'urbanisation et à permettre l'accueil de façon cohérente de la population correspondant à l'accroissement naturel sur place. Ce principe existait déjà dans le schéma de 1965, mais n'avait pas l'importance qui lui est donnée avec sa promotion au rang des principes majeurs du parti d'aménagement. A cet égard, il faut bien dire que son application sera certainement beaucoup plus modeste que l'Administration ne l'avait pensé initialement, c'est-à-dire avant les débats de l'an dernier devant le conseil d'administration qui ont abouti à en réduire considérablement la portée.

4. Une organisation des transports fondée sur la réalisation d'une armature de rocade et de radiales routières et ferrées desservant de façon privilégiée les axes d'urbanisation. Ce principe n'a pas changé par rapport à 1965. Comme dans la première version du schéma directeur, le système de transports doit favoriser :

- l'unité de la région parisienne ;
- l'orientation de la croissance urbaine selon le parti d'aménagement retenu ;
- les relations interrégionales avec le Bassin parisien et l'ensemble de la France.

Malgré d'importantes modifications au niveau des réseaux, c'est-à-dire de l'application sur le terrain des principes retenus, les options en matière de transports demeurent bien celles définies en 1965, avec la priorité aux transports collectifs en zone dense, un réseau routier maillé hors de Paris pour les échanges interurbains complété par quelques lignes ferroviaires tangentiels pour les liaisons les plus importantes.

Les assemblées départementales ne se sont pas réellement manifestées à l'égard des principes d'aménagement qui constituent pourtant la trame de fond de l'ensemble du schéma.

On enregistre tout au plus ici ou là quelques réactions, souvent épidémiques, concernant les villes nouvelles, leurs rôles, et surtout le rythme à assigner à leur développement relativement à celui du reste de la région.

Personne ne semble donc contester le bien fondé du parti d'aménagement, pas plus que le district ne le contestera, puisque, tel qu'exposé, il répond aux vœux exprimés lors du débat d'orientation.

Nous ferons en conclusion quelques remarques.

S'il n'y a pas de changement fondamental quant aux principes d'aménagement par rapport à ceux posés en 1965, il faut noter néanmoins un certain tempérament des ambitions : on a pu le voir déjà à propos des prévisions démographiques, et cela apparaîtra à nouveau à propos de l'examen de la destination générale des sols. Un tel tempérament est souhaitable, mais il ne doit pas faire perdre au schéma toute sa dimension prospective : il faudra prendre garde au fait que tous les besoins futurs en équipements et en espace soient parfaitement satisfaits.

Nous constatons aussi une prise en compte de l'agglomération dense ajoutant un souci de "reconquête" du tissu existant, du patrimoine, etc... à la notion de conquête de l'espace en zones d'extension qui primait en 1965.

L'organisation des réseaux de transports traduit cet état de fait, comme il traduit un certain abandon des "axes tangentiels" de 1965 qui se trouvent déplacés, déformés, modifiés eux-mêmes en vue de l'amélioration du fonctionnement de la zone centrale comprise au sens le plus large.

Concernant ces axes tangentiels, une telle évolution n'est pas finalement à regretter : c'est là un aspect plus mythique que réel du schéma de 1965 qui s'évanouit.

DEUXIÈME PARTIE : LES PRINCIPAUX THÈMES D'AMÉNAGEMENT

1. Les équilibres socio-économiques :

Nous touchons là à l'un des problèmes les plus difficiles de l'aménagement, jamais vraiment résolu car il marque les limites des moyens de la planification à tous ses niveaux : le maintien des grands équilibres, à savoir l'équilibre entre l'habitat et l'emploi, l'équilibre entre la structure socio-professionnelle des résidents et les emplois offerts, le développement harmonieux des diverses parties constituantes du territoire régional, le maintien d'une certaine diversité sociale et d'une diversité des emplois.

Le rapport de la préfecture de région indique une population active au 1^{er} janvier 1976 de 4 900 000 personnes et 4 800 000 emplois.

Il faut souligner que ces estimations, effectuées avant que ne soient connus les premiers résultats du recensement de 1975, correspondent à une population totale de 10.350.000 habitants.

On sait depuis le recensement que la population est beaucoup plus faible (9.863.400 habitants en mars 1975) et le nombre d'actifs et surtout d'emplois lui correspondant est donc certainement lui-même plus faible (surtout si l'on songe aux effets de la conjoncture économique, et aux baisses probables d'effectifs des années 1974 et 1975).

L'INSEE (1) propose le chiffre de 4 231 000 emplois salariés au 1^{er} janvier 1974, auxquels il conviendrait d'ajouter 422 000 emplois non salariés (2) avec la décomposition du tableau ci-dessous.

Pour le 1^{er} janvier 1975, un chiffre de 4 565 000 emplois a été prudemment et officieusement avancé par l'INSEE lors des travaux préparatoires au VII^e plan.

Même si les données restent imprécises, et l'on pourra déplorer au passage cette méconnaissance de la réalité dans ses éléments

(1) "L'emploi salarié par région" - Collections de l'INSEE série D.

(2) Chiffre obtenu par prolongement de l'évolution 62-68 des non-salariés.

	Nombre total d'emplois Recensements		Nombre de salariés	Hypothèse sur les non salariés
	1962	1968		
Agriculture	63 461	52 092	(23 000)	(16 000)
Industrie	1 480 155	1 410 440	(1 305 000)	(63 000)
B.T.P.	297 989	374 356	(368 000)	(36 000)
Tertiaire	2 172 014	2 466 764	(2 534 000)	(307 000)
Total	4 013 629	4 303 652	(4 231 000)	(422 000)

les plus vitaux, les phénomènes que traduisent les chiffres demeurent au moins sur le plan qualitatif :

- perte d'emplois industriels.
- forte croissance du secteur tertiaire.
- ralentissement de la croissance et même décroissance ces toutes dernières années.

S'il est difficile de s'accorder sur le nombre d'actifs et d'emplois dans l'ensemble de la région, il est a fortiori plus difficile encore de localiser ces actifs et ces emplois à l'intérieur du territoire régional.

Il faut en rester là aussi à une appréciation qualitative (1) :

- à Paris et en proche banlieue Ouest, la perte des emplois industriels est plus que compensée par le développement des emplois de bureaux (cette zone concentre 80 % du parc de bureaux de la région). D'où une persistance de suremploi de cette zone, que vient renforcer la diminution de la population active.
- En banlieue Est, où la perte des emplois industriels ne trouve pas semblable compensation, les taux d'emplois restent faibles, diminuant même probablement depuis 1968.
- En grande couronne, malgré un apport important d'emplois industriels résultant du desserrement, la forte progression démographique empêche toute amélioration de l'équilibre habitat-emploi.
- L'évolution des rapports du nombre d'emplois au nombre d'actifs dans chaque département paraît avoir été la suivante :

	1968	1975
Paris	1,47	1,63
Hauts-de-Seine	0,93	1,04
Seine-St-Denis et Val-de-Marne	0,71	0,70
Grande couronne	0,70*	0,66

On voit que beaucoup reste à faire avant d'obtenir enfin un développement plus équilibré des différentes parties dont est composé l'espace régional.

Ces problèmes occupent une place de choix au sein des avis des assemblées départementales. Le schéma directeur ne leur consacre pourtant pas de rubrique particulière, ce qui n'est pas nécessairement un tort car nous nous trouvons là à la frontière entre l'aménagement spatial et la programmation. Il faut remarquer cependant qu'ils figurent en tête de deux des chapitres les plus novateurs du document préfectoral : l'aménagement de l'agglomération centrale, les orientations pour une première phase.

Les départements sont quasi unanimes à réclamer des activités et, sur le plan social, déplorent toutes les ségrégations :

- Le conseil de Paris considère comme une priorité la lutte contre la dépopulation de Paris et le déséquilibre sociologique qui s'ensuit, rappelle son objectif de maintien du nombre des emplois industriels et artisanaux et demande dans ce but la révision de la

législation et de la réglementation actuellement applicables tant aux créations, modernisations ou extensions d'usines, qu'aux artisans et, notamment, de la redevance.

- Le conseil général de Seine-et-Marne craint un trop important afflux de population extérieure vers son département, générateur de migrations alternantes, et redoute à l'inverse une migration de population des zones rurales. Il demande que le développement prioritaire des villes nouvelles ne s'opère pas en fait au détriment de celui du reste du département, et souhaite une politique de l'emploi et de l'implantation de services publics permettant au maximum le maintien sur place des populations et le développement des activités de production agricole. Lui aussi estime nécessaire dans cet esprit une modification des règles actuellement en vigueur concernant l'aménagement du territoire et la révision notamment des procédures d'agrément et des régimes d'aides.

- Le conseil général des Yvelines demande la mise en œuvre d'une politique du logement social reposant sur un véritable effort de solidarité nationale et estime "qu'une attention de tous les instants devra être portée à la solution du problème des activités". Le département estime devoir recevoir la part d'activité indispensable à l'équilibre habitat-emploi dans la ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines aussi bien qu'au rééquilibrage dans les villes anciennes.

- Le conseil général des Hauts-de-Seine développe dans des considérants le regret que soient toujours réaffirmés en priorité la création des villes nouvelles et le rééquilibrage vers l'est, estimant que "sous couvert d'équilibre de la région, il ne peut être envisagé d'appauvrir un département pour en favoriser un ou plusieurs autres, mais qu'il y a par contre nécessité de promouvoir une politique d'ensemble permettant la création et non la restriction". Il demande que soit mis fin à la politique de décentralisation industrielle.

- Le conseil général du Val-d'Oise a émis l'avis que la ségrégation sociale doit être enrayerée par une meilleure répartition des catégories de logements dans les villes et dans la région, que le desserrement des activités tertiaires concentrées à Paris et en proche banlieue Ouest ne doit plus s'effectuer seulement vers les villes nouvelles et vers l'est, mais aussi vers la banlieue Nord et les centres-villes dépourvus d'emplois, que la poursuite de la décentralisation ne doit pas compromettre les équilibres habitat-emploi intra-régionaux, que les régimes de redevance doivent être révisés, que la taxe professionnelle doit subir une péréquation au niveau régional.

- Le conseil général du Val-de-Marne rappelle l'absolue nécessité de ne pas voir le taux d'emploi du département descendre en dessous du taux actuel et retient même comme objectif qu'il atteigne le chiffre de 0,80 "ce qui exige des zones d'activités en nombre suffisant mais aussi un infléchissement nouveau et important de la politique actuelle de décentralisation industrielle, des agréments et des redevances, et de l'aménagement interne de la région parisienne". La concentration des activités dans des zones préférentielles n'est admissible que moyennant une réforme véritable des finances locales et l'existence d'un réseau dense et rapide de transports en commun.

- Le conseil général de Seine-Saint-Denis note le bilan désastreux, pour le département, de l'évolution des années passées : accentuation du chômage, suppression d'emplois secondaires, insuffisance de création d'emplois tertiaires dans l'est, voire limitation volontaire de ces créations ; le gonflement des programmes de logements de standing au détriment du logement social, etc... Il considère alors que doivent être définis les orientations, les moyens et la programmation quant à l'arrêt notamment de la désindustrialisation, la poursuite des zones d'emplois de Paris-Nord et de la ville nouvelle, l'activation des zones industrielles programmées, la réinstallation d'emplois sur les emprises industrielles libérées, le développement à un rythme normal des villes nouvelles et la construction de logements sociaux dans le département (au rythme souhaité de 15 000 par an).

- Le conseil général de l'Essonne, enfin, n'échappe pas à la règle commune et, considérant le déséquilibre emploi-logement du département et le volume des migrations alternantes, souligne les difficultés rencontrées par les industriels pour obtenir l'agrément dans les zones d'activités du département en dehors de celles de la ville nouvelle d'Évry. Il demande "fermement" que le desserrement des entreprises et l'implantation de nouvelles entreprises génératrices d'emplois dont a besoin l'Essonne soient facilités et que le taux de redevance imposé à ces entreprises soit révisé. A propos de la politique de la trame verte, il redoute le contraste grandissant entre le taux d'équipement des zones urbanisées et celui des zones rurales, et le fait que les communes à vocation agricole soient défavorisées (au même titre d'ailleurs que les communes-dortoirs) par rapport aux communes qui possèdent activités commerciales et industrielles, d'où une péréquation nécessaire.

Que propose le rapport de la préfecture de région ?

1. Que dès la première phase de mise en œuvre du schéma directeur, une stratégie différenciée vienne atténuer le déséquilibre habitat-emploi :

- stabilisation du centre avec un contrôle strict de la construction de bureaux neufs, le renouvellement et le desserrement du parc de bureaux anciens ;
- la sauvegarde des équilibres socio-économiques fragiles des zones de "renouvellement" en proche banlieue avec freinage de la désindustrialisation et de la densification des espaces libres ou libérés, ou faiblement occupés ;
- la réalisation des pôles restructurateurs, notamment de la banlieue Est, qui constitue une des actions prioritaires pour le rééquilibrage de l'emploi en banlieue,
- enfin, bien sûr, en zone d'extension, la poursuite des villes nouvelles, action clé dont dépend le rééquilibrage de l'emploi et de l'habitat dans la zone périphérique.

2. Concernant plus particulièrement l'agglomération centrale, est affirmé l'objectif des maintiens de la fonction résidentielle de Paris dans son importance et sa diversité, la stabilisation de l'emploi à Paris et le rééquilibrage vers l'est.

(1) Voir aussi sur ce point l'Annexe I ci-après.

Ce sont là des déclarations d'intention disent certains, quand ils ne les contestent pas sur le fond même.

La question est en effet : quelle garantie de moyens apportez-vous ?

Cela est vrai, mais cette garantie de moyens appartient à la mise en application du schéma plus qu'au schéma lui-même.

Ainsi, les seuls moyens dont dispose à l'heure actuelle la puissance publique pour mener à bien ses projets, sont l'agrément, la redevance, la programmation des zones d'activités, c'est-à-dire ceux-là mêmes qui sont contestés. Il faut cependant dépasser dès que possible le stade de la coercition brutale et promouvoir l'incitation et l'encouragement. Ainsi, il ne suffit pas de multiplier les obstacles à l'encontre des implantations hors villes nouvelles encore faut-il que les villes nouvelles se placent de façon compétitive sur le marché.

Nous incitons fermement les pouvoirs publics à œuvrer dans ce sens.

Ce débat nous conduit, pour conclure, à formuler les prises de position suivantes :

1. Un équilibre total entre nombre d'actifs et nombre d'emplois est en fait un mythe. Ce qui importe, c'est que chacun trouve à une "distance-temps" raisonnable de son domicile l'emploi qui lui convient, et donc que le système des transports soit développé pour le permettre.

Soulignons au passage que l'amélioration des transports, qui va ainsi de pair avec un accroissement de liberté de choix, conduit finalement à une augmentation inéluctable des déplacements.

Il faut donc accepter la solution du développement préférentiel de zones bien choisies et bien desservies.

2. Les zones préférentielles de développement ne peuvent devenir réalité dans le cadre des lois de marché que si l'État est à même de payer à son prix l'anticipation urbaine. Faute de cette participation financière, la réponse aux problèmes à court terme ne pourra que perpétuer les processus passés, et actuels, ou susciter de choquantes inégalités entre collectivités.

2. Le cadre de vie

L'amélioration du cadre de vie n'est pas une idée nouvelle. Elle était exprimée déjà dans le document de 1965, sous l'aspect à vrai dire trop restrictif du développement des loisirs.

Le document de 1975 lui fait une place plus large intégrant l'évolution des préoccupations ressenties ces toutes dernières années.

Au delà des aspects touchant à l'aménagement d'espaces verts urbains et des grandes forêts péri-urbaines et qui ne peuvent que recevoir l'assentiment de tous, l'innovation importante est la création des zones naturelles d'équilibre.

Il ne s'agit pas, dit le rapport, de pratiquer un conservatisme rétrograde au sein de ces

zones, mais tout au contraire de les intégrer dans la composition volontaire de l'espace régional et de leur conférer un rôle dynamique dans le développement agricole et dans l'accueil d'activités de loisirs.

Rappelons brièvement la généalogie de ce nouveau concept :

Il s'agissait, au départ, en vue de la promotion du parti de développement sur des axes préférentiels, de limiter celui des espaces situés entre ces axes, qualifiés de "zones de discontinuité".

Les politiques trop exclusivement coercitives s'avérant impuissantes, force a été d'inventer une conception plus positive de l'aménagement de ces espaces, et le vocable "zones naturelles d'équilibre" est né.

Le contenu concret de la politique correspondante en est encore au niveau des principes et un département a hésité même à s'engager sur ce point précis, soucieux d'en savoir plus. Il s'agit de l'Essonne qui attend pour se prononcer sur la trame verte, qu'un document complémentaire soit soumis à l'assemblée départementale et aux conseils municipaux.

Comme l'Essonne, nous sommes inquiets de l'avenir de ces zones, et souhaitons que, dans le cadre du VII^e plan en particulier, les idées générales qu'exprime à leur sujet le projet de schéma directeur soient précisées et deviennent de véritables programmes d'actions.

Il convient d'en rappeler les grandes lignes :

- contrôler le développement, limité à l'épaississement des bourgs existants, sans ruptures brutales de rythme ;
- satisfaire les besoins en équipements des communes, en évitant tout sur-équipement générateur d'urbanisation, et en ayant recours, au besoin, à des régimes d'aides si les ressources ordinaires possibles s'avèrent trop faibles face aux charges.
- organiser le fonctionnement d'un marché des terrains agricoles accessible aux agriculteurs, grâce notamment à une action renforcée de la S.A.F.E.R. de l'Île-de-France ;
- conserver et valoriser les ressources naturelles et les richesses culturelles, scientifiques, etc. ;
- développer les activités de plein air quand et là où elles seront compatibles avec l'exercice, qui reste prioritaire, de l'activité agricole.

Nous croyons savoir que le coût financier d'une telle politique ne serait en rien exagéré, surtout si on le compare aux efforts fournis à l'égard des villes nouvelles. Ainsi, la totalité de l'effort pour le VII^e plan n'excéderait pas 600 millions de francs, tous financements confondus (État, établissement public régional, départements et communes). Il conviendrait que l'établissement public régional soit mis à même d'apprécier assez rapidement la contribution qui lui sera demandée dans cette affaire.

Les espaces verts, les espaces naturels, ne sont pas les seuls éléments constitutifs du cadre de vie. Tous les équipements collectifs en fait peuvent être considérés comme en relevant.

Les conseils généraux ont regretté le mutisme ou la faiblesse du dossier à leur sujet, qu'il s'agisse d'éléments aussi divers que les terrains de sports, les équipements scolaires, sanitaires et sociaux, et même les nécropoles.

Il semble difficile de mettre cette absence à la charge du document qui nous est soumis, dans la mesure où ces éléments relèvent surtout des documents locaux et de la programmation.

Cela n'empêche en rien bien entendu l'établissement de "cartes d'équipement" au niveau régional (carte scolaire, carte hospitalière, etc.) parfois improprement dénommées elles-mêmes "schémas directeurs". De telles cartes complètent utilement le schéma sans appartenir à sa nature : soulignons simplement la nécessité qu'elles soient compatibles entre elles et avec lui.

Pour en terminer avec les éléments manquant au schéma selon les assemblées départementales, et bien qu'on s'éloigne ici un peu du cadre de vie, il en est un de grande importance : l'assainissement, les déchets urbains et l'alimentation en eau. Sans exiger de complétude au schéma sur ce point, nous tenons à rappeler l'intérêt que le district attache à être saisi d'un "plan global" dans ce domaine.

3. Les transports

La mise à jour du schéma de structure des réseaux de transports rend compte tout d'abord des opérations engagées et des décisions survenues depuis 1969 mais elle traduit également un double souci de réalisme et de respect de l'environnement.

Aussi les modifications proposées visent-elles :

- d'une part une utilisation plus sélective et plus intensive des infrastructures existantes ou en cours de réalisation,
- d'autre part la protection des sites et la sauvegarde du cadre régional, tant en zone urbaine qu'en zone rurale.

Il s'ensuit, dans la zone agglomérée centrale, une limitation des projets d'infrastructures autoroutières et corrélativement une priorité reconnue au développement des transports collectifs.

a) Transports collectifs

● Radiales

La desserte radiale s'organise à deux niveaux :

- L'extension du réseau métropolitain hors de Paris. Les prolongements de lignes doivent assurer en priorité la desserte de la proche banlieue. Dans ce but, il est prévu qu'ils aboutissent aux pôles restructurateurs de banlieue, où les lignes radiales seront en correspondance avec des liaisons tangentielles dont il sera question plus loin.

Les prolongements prévus par le schéma directeur figurent sur un croquis qui fait apparaître les extensions vers Bobigny, Vélizy, Orly-Rungis par Villejuif, Rosny et Saint-Denis.

Les conseils généraux ont fait de nombreuses remarques sur ces options, et, en particulier, divers prolongements ont été demandés au-delà des pôles restructurateurs. Il ne paraît pas utile, sur ce point, de modifier substantiellement la carte n° 2 sur la proche banlieue ni la carte n° 4 sur les infrastructures de transports en commun à l'horizon 2000 mais, dans l'esprit d'une adaptation régulière du schéma directeur, il paraît raisonnable que soit retenue l'éventualité de prolongements ultérieurs au-delà des terminus actuellement proposés. Cette remarque paraît d'ores et déjà devoir concerner tout particulièrement la ligne n° 1 à l'ouest, la ligne n° 5 à l'est et la ligne n° 4 au sud. La représentation graphique devrait en tenir compte. Il ne serait pas inutile, non plus, d'établir indépendamment des cartes mentionnées une liste des prolongements.

- L'organisation systématique d'un "Réseau régional interconnecté". Ce réseau a pour vocation première la desserte des zones urbanisées plus lointaines. Il reliera les pôles de l'agglomération centrale aux secteurs d'extension préférentielle de l'urbanisation situés en grande banlieue. Simultanément, il assurera dans Paris la diffusion des trafics aux points nodaux du réseau métropolitain. L'idée d'un tel réseau figurait déjà au schéma directeur de 1965, mais la structure des liaisons qui était alors prévue a été considérablement modifiée, eu égard au souci de rechercher une utilisation optimale des opérations engagées, telles que le prolongement de la ligne de Sceaux jusqu'à la station Châtelet et le tronçon central du RER Est-Ouest, et aux progrès technologiques en matière d'exploitation du matériel roulant. Les modifications apportées peuvent être classées en deux catégories : celles qui ont été décidées au cours des dernières années ; celles qui sont présentées pour la première fois aux assemblées régionales à l'occasion des discussions concernant la mise à jour du schéma directeur.

Parmi les opérations de la première catégorie figurent notamment :

- La substitution aux parties nord et sud d'une grande transversale nouvelle prévue par le schéma directeur de 1965, d'antennes piquées sur des artères existantes de la S.N.C.F. pour la desserte d'Évry et de Roissy-Charles-de-Gaulle.
- La substitution à la partie centrale de cette même transversale d'une interconnexion à la gare du Nord du réseau de banlieue Nord de la S.N.C.F. avec la ligne de Sceaux, elle-même prolongée de Luxembourg à Châtelet puis à la gare du Nord et d'une interconnexion banlieue Nord-banlieue Sud-Est par gare du Nord, Châtelet et gare de Lyon.
- La substitution d'une desserte de Cergy par la S.N.C.F. à partir de la gare St-Lazare - via Nanterre - (avec raccordement ultérieur au RER Est-Ouest) à la partie nord d'une autre grande transversale nord-sud prévue par le schéma directeur de 1965 et à la desserte ajoutée en 1969 par une branche entièrement nouvelle du RER Est-Ouest via la forêt de St-Germain et l'Hautiv.
- La substitution d'une desserte de Saint-Quentin-en-Yvelines par la ligne S.N.C.F. de Chartres, dûment renforcée dans la région de Versailles, à la desserte par la branche

sud de cette autre transversale nord-sud du schéma directeur de 1965.

- L'orientation de cette desserte de Saint-Quentin-en-Yvelines dans Paris vers Invalides avec exécution de la liaison Invalides-Orsay permettant la constitution d'une seconde grande transversale Est-Ouest rive gauche non prévue au S.D.A.U. de 1965-1969.

Les opérations nouvelles figurant au schéma directeur révisé sont les suivantes :

- réouverture de la Petite Ceinture sud
- Utilisation de la Petite Ceinture ouest et de la ligne d'Ermont par Gennevilliers pour constituer une 2^e branche ouest (Invalides-Ermont-Pontoise) de la nouvelle grande transversale sud-est-ouest (Juvisy-Invalides-Versailles).

Les liaisons vont permettre des trajets sans rupture de charge entre la ligne de Sceaux et le faisceau S.N.C.F. d'Aulnay-Mitry-Mory, entre le faisceau S.N.C.F. du Sud-Est et les lignes S.C.N.F. de Creil ou d'Ermont, ainsi qu'entre la Vallée de Montmorency et le faisceau S.N.C.F. Sud-Ouest. La jonction des lignes n° 13 et 14 du métropolitain prolongées en banlieue au nord et au sud constitue par ailleurs un nouvel axe de diffusion nord-sud dans Paris.

● Déplacements inter-banlieue

Le document qui nous est soumis porte également une attention plus aiguë au développement des déplacements inter-banlieue.

Il propose tout d'abord qu'en proche banlieue, à une distance de 2 ou 3 kilomètres du boulevard périphérique, soit progressivement réalisée une rocade de transports collectifs en site propre.

Il conviendra également, afin d'apporter un soulagement à l'encombrement de la voirie et pour satisfaire la demande de déplacements à terme, d'organiser des liaisons tangentielles par des transport collectifs en site propre sur les axes de forte densité d'emplois et de population reliant entre eux pôles restructurateurs de banlieue et centres des villes nouvelles. Il s'agit :

- à l'ouest, d'un axe reliant la vallée de Montmorency à St-Quentin-en-Yvelines, par Ermont-La Défense et Versailles.
- au sud d'un axe St-Quentin-Marne-la-Vallée par les pôles de Vélizy-Orly-Rungis et Créteil.
- au nord-est d'une liaison entre Ermont-Le Bourget-Bobigny-Rosny et Marne-la-Vallée.

Toutes ces liaisons constituent des propositions nouvelles. Elles utiliseront pour l'essentiel des voies existantes.

● Technologies nouvelles

Le schéma directeur consacre l'abandon du projet de liaison Orly-Roissy par l'aérotrain. Il semble bien en effet que cette liaison, attendu les possibilités offertes par la connexion de la ligne de Sceaux et du faisceau S.N.C.F. d'Aulnay, et ses difficultés d'inscription dans les sites traversés, ne présente plus qu'un intérêt socio-économique réduit.

D'une façon générale, le chapitre transports laisse percevoir un désenchantement vis-à-vis des promesses ou espoirs que suscitaient il y a quelques années les technologies nouvelles. Mais il semble simultanément qu'on appréhende plus précisément leur champ d'utilisation potentiel en région parisienne : transports hectométriques de masse, liaisons ponctuelles, desserte locale, axe de diffusion en tissu de moyenne densité

Aujourd'hui, certains systèmes ont été développés jusqu'à l'expérimentation technique tels le TRAX, tapis roulant accéléré pour un transport hectométrique de masse, étudié sous le contrôle de la R.A.T.P. ; le V.E.C., système de desserte locale ou transport de rabattement, dont une expérimentation commerciale est envisagée à Rungis ; le POMA 2000 en cours d'expérimentation technique à Grenoble.

Enfin ARAMIS, système de desserte point à point à moyenne distance envisagé pour l'axe tangential sud, fait actuellement l'objet d'études techniques (moteur, automatisme) et d'opportunité (comparaison avec un système de desserte par autobus), à la suite desquelles très prochainement sera examinée, sous l'égide d'un comité directeur, l'opportunité d'une expérimentation technique. Un projet de liaison entre Créteil et Choisy par ce système est actuellement à l'étude.

Parmi ces quatre systèmes, seul le dernier relève vraiment du schéma directeur. Les autres ne le concernent qu'indirectement, en ce qu'ils diminuent les inconvénients des ruptures de charge.

Le chapitre "Transports" constate la lenteur et les difficultés de développement de ces technologies nouvelles mais on regrette qu'il ne souligne pas plus fortement l'intérêt de la desserte de surface, complémentaire des infrastructures lourdes, dont l'importance ira croissante avec le développement de la banlieue et de ses pôles urbains quand bien même l'autobus, en site propre ou non, en resterait l'élément prépondérant.

b) Voiries

● Les modifications

En ce qui concerne le réseau de voirie, le schéma directeur est marqué par un souci de réalisme qui ne peut qu'être approuvé. Il est en effet proposé de modifier comme suit le réseau routier du document de 1969 :

- Dans Paris, le nouveau document prend acte des conclusions de la commission Etat-Ville et, à la demande du conseil de Paris, ne devra indiquer que la voie sur berge rive droite, l'aménagement des pénitentes est et ouest sur la rive gauche, l'aménagement de la rue de Flandre et de la percée Vercingétorix. Il y a là, une modification par rapport au projet initial de l'administration, qui avait été établi avant que la commission Etat-ville ait achevé ses travaux et fait connaître ses options.
- Entre A 86 et le boulevard périphérique, la suppression de certains maillons d'auto-routes radiales est jugée favorablement par les conseils généraux.

Il s'agit : d'A 16, F 3, A 17 en Seine-Saint-Denis ; de A 18, F 14, B 15 dans les Hauts-de-Seine.

En revanche, les conseils généraux des Hauts-de-Seine et du Val-de-Marne demandent que soient réservées, entre A 86 et Paris, les emprises des maillons d'A 10 et d'A 5 en vue d'aménagement des axes d'intérêt local, qui pourraient être partiellement affectés aux transports collectifs de surface.

- Au delà de A 86, un certain nombre de maillons autoroutiers, qui traversaient des forêts ou des zones naturelles d'équilibre, sont supprimés ou modifiés dans leur tracé.

Il s'agit des autoroutes B 15 et C 15, respectivement entre A 88 et A 15 et entre C 13 et C 15 dans le Vexin.

- de l'autoroute C 6 dans l'Essonne, entre Arpajon et l'autoroute A 6 ;
- de l'ensemble G 5 - H 5 dans la forêt de Sénart ;
- de l'autoroute A 88 reportée sur la rive gauche de la Mauldre.

En acceptant ces propositions, les conseils généraux indiquaient donc clairement leur triple souci de limiter aux possibilités d'absorption de Paris intra-muros la pression des flux routiers radio-concentriques, de protéger la qualité de la vie des populations locales et de préserver l'espace rural.

● L'autoroute A 86

Les mêmes préoccupations animent tout naturellement l'avis qu'ils ont émis concernant les autoroutes de rocade, notamment de l'autoroute A 86. En effet, tout en acceptant son principe et en reconnaissant son urgence, ils se sont trouvés unanimes, et c'est là un point capital, pour exiger des assurances quant à la réalisation et la prise en compte des avis et suggestions des populations concernées.

L'accent mis sur la rocade A 86 correspond bien aux débats de notre assemblée ; le tracé choisi est dans ses grandes lignes celui que nous avons approuvé. Dans certaines zones, il n'est plus tout à fait exact puisque certaines rectifications sont envisagées, notamment à La Courneuve : la seule inquiétude à ce sujet porte sur le délai de réalisation, le schéma prévoit bien sa réalisation dans la première phase, mais la récente discussion budgétaire laisse craindre un dérapage important ; c'est pourquoi il faut insister pour que la priorité accordée à cette rocade essentielle pour le fonctionnement du réseau se traduise bien dans les faits et que des engagements précis soient pris ; il faudra aussi que les négociations entre l'administration et les collectivités sur l'insertion de l'autoroute se déroulent avec une compréhension réciproque de l'intérêt régional et des légitimes intérêts des populations directement concernées par le tracé.

● Trois problèmes : F 15, A 87, A 5

Si, pour l'essentiel, les observations relatives au détail du réseau ne semblent pas de nature à compromettre l'avenir des voies ou donner lieu à de longs débats quant à leur suppression ou changement de nature (ainsi pour A 10 entre Paris et A 86 ; pour

C 6 dans l'Essonne ; pour A 16 entre A 1 et A 86), il n'en va pas de même pour au moins trois problèmes particuliers : il s'agit du prolongement de F 15 au-delà de l'Oise, d'A 87 à l'est et d'A 5 entre A 17 et C 5.

• F 15

On peut se demander concernant F. 15 si les limites assignées au développement de Cergy-Pontoise, la suppression de l'autoroute B 15 en banlieue plus proche et surtout l'atteinte portée au site d'Auvers-sur-Oise par l'éventuel prolongement de F 15 jusqu'à A 88, ne constituent pas des raisons suffisantes pour abandonner ce projet.

• A 87

Le projet proposé pour A 87 traverse quant à lui à l'Est les côtes de Chennevières.

S'agissant d'un site particulièrement sensible, il suscite des oppositions importantes sur le plan local.

Malgré toutes les améliorations qu'il peut être possible d'apporter au projet pour limiter l'agression au site et les nuisances phoniques, des inconvénients graves n'en subsisteraient pas moins.

Le conseil général du Val-de-Marne a donc demandé le réexamen du projet quant à son utilité réelle, et si cette utilité se confirmait, la mise en souterrain de la partie du parcours traversant les sites des boucles de la Marne et des côtes de Chennevières.

Il ne peut être question en effet de revenir à la variante constituée par le tracé primitif de l'ancienne ARISO, plus à l'est, qui "massacrerait" les bois de la Grange et Notre-Dame pour la protection desquels tant d'efforts ont été déployés.

Or, pour l'administration, l'utilité de cette voie ne fait aucun doute :

- différentes sections de A 87 constitueront des déviations de voies urbaines nationales ou départementales, délestant ainsi des voies locales très chargées (déviation de la RN 5 à Villeneuve-St-Georges, déviation de la RN 4 à Joinville et Champigny, substitution à la RN 370 en traversée de la Seine-St-Denis, déstagement du CD 136 reliant les RN 5, 19 et 4, du CD 33 entre Boissy-Chennevières-Villiers, du CD 29 en bord de Marne entre Boissy-Chennevières-Champigny, du CD 30 Champigny-Bonneuil).

- A 87 reliera des pôles économiques, régionaux et départementaux importants : (aéroport d'Orly - Evry, Melun-Sénart - Créteil - Port de Bonneuil - Marne-la-Vallée) et constituera de ce fait un axe structurant de l'Est parisien en offrant une bonne accessibilité aux nombreuses zones d'activités qui se sont installées d'ores et déjà ou sont en voie de l'être de part et d'autre du tracé réservé sur les plans d'urbanisme correspondants (Limeil-Brevannes, Sucy-en-Brie, Bonneuil, Chennevières, Champigny).

- A 87 ne fait pas double emploi avec A 86 : la capacité apportée par ces deux voies est en effet nécessaire aux besoins croissants de déplacements de banlieue à banlieue.

On estime en effet à plus 45 % l'accroissement possible de la masse des migrants

banlieue-banlieue d'ici à la fin du siècle, et à plus 60 % à 100 %, l'accroissement du total du trafic banlieue-banlieue.

La capacité des itinéraires de rocade existant au niveau de la coupure sud-est constituée par la Seine, la Marne et la vallée du Morbras représente environ 11 000 véhicules par sens et à l'heure de pointe (boulevard périphérique plus ponts de Conflans, de Charenton, de Maisons-Alfort, de Créteil et Bonneuil, plus CD 29 et CD 136).

A 86 offrira pour le trafic banlieue-banlieue une capacité supplémentaire d'environ 3 500 véhicules/heure.

L'administration paraît estimer dans ces conditions comme à tout le moins prudent de maintenir le projet de A 87.

Si l'on suit ces conclusions, et puisque s'il y a A 87 ce ne peut être que dans son tracé actuel et aucun autre, on ne peut que demander, comme l'exige le conseil général du Val-de-Marne, que le projet soit étudié avec le plus grand soin pour une réalisation en souterrain.

Une étude détaillée démontrant plus clairement le bien-fondé du projet et explicitant les améliorations à lui apporter est à demander à M. le Préfet de région.

• A 5

Pour ce qui concerne A 5, et plus particulièrement la section allant de A 87 à Troyes, on peut également se demander si l'intérêt est certain de la portion située à l'ouest de Melun : deux autoroutes radiales F 5 et A 5 à quelques kilomètres l'une de l'autre, cela semble beaucoup compte tenu de la capacité d'accueil du centre et, d'autre part, A 5 est très nuisante aux abords de A 87 (Bois de la Grange). Peut-être serait-il plus sage de limiter A 5 à l'autoroute C 5 qui, grâce à F 5, permettrait de gagner A 87.

Ces deux derniers points paraissent les seules réserves importantes qu'appelle encore le schéma routier.

● Quelques suggestions complémentaires

Outre les considérations qui viennent d'être développées, certaines actions d'ordre général mériteraient de faire l'objet d'une attention plus particulière.

Le schéma directeur n'envisage que les problèmes d'extension. Il conviendrait de rechercher aussi une amélioration des réseaux existants, en ce qui concerne la capacité de ces réseaux comme en ce qui concerne les conditions de transport (confort).

Par ailleurs, le souci d'une meilleure adaptation des solutions techniques aux besoins devrait conduire à donner une place accrue, à côté de l'application d'éventuelles technologies nouvelles, à des formules plus traditionnelles, comme le tramway et le semi-métro.

4. L'occupation du sol

Nous terminerons cette revue des grands thèmes d'aménagement évoqués dans le schéma directeur par ce qui, en fin de compte, constitue l'essence de ce schéma, puisqu'il est avant tout un document d'orientation spatial : la définition de la destination générale des sols.

Le document qui nous intéresse plus particulièrement est le document graphique central, la "carte de synthèse", qui se substitue aux cartes bien connues de 1965 et 1969.

Sans s'étendre sur l'évolution de la légende et du graphisme (qui pourrait gagner en lisibilité), on retire de l'examen de cette carte l'impression immédiate que l'infléchissement des prévisions démographiques se traduit sur le plan spatial par une réduction conséquente des zones urbanisables à long terme.

A tel point même que les axes "tangentiels" dont se confirme décidément l'atténuation, au lieu, comme il était prévu il y a dix ans, de se prolonger hardiment en leurs extrémités, se voient bloqués sur des frontières nettes marquées par des fronts ruraux, ou des zones à protéger de par leur caractère paysager.

Nous avons déjà eu l'occasion de dire qu'il n'y avait pas lieu de regretter semblable évolution.

Les modifications les plus notables concernent :

- la suppression des zones futures d'urbanisation nouvelle de Meaux-Sud à l'est du Grand Morin, de Mantes-Sud, du Vexin à l'Ouest de l'autoroute C 13, de Melun-Sénart à l'est de la route nationale 5,
- l'inscription de protections de certaines aires comme les fonds de vallées correspondant à la suppression de "zones de transition à organiser" les concernant,
- la définition schématique de "zones d'urbanisation discontinuée", notamment autour des villes moyennes de la périphérie, que devront préciser les S.D.A.U. locaux,
- l'apparition d'une rubrique "espaces réservés" pour désigner les terrains dont l'affectation sera maintenue en première phase, si elle est agricole, et qui permettront en seconde phase de répondre à des besoins apparaissant alors.

Les assemblées départementales n'ont pas dans l'ensemble formulé d'observations notables sur ces propositions de destination générale des sols.

Il faut noter cependant certaines d'entre elles, qui portent toutes sur l'avenir des "espaces réservés".

- Ainsi, les Yvelines demandent une affectation pour la plaine de Montesson. Cette affectation ne semble pas devoir être autre qu'agricole.
- Le Val-d'Oise demande la suppression du pôle de Beauchamp et sa répartition dans la vallée de Montmorency avec un point fort à Ermont.

Compte tenu de la situation de desserte d'Ermont à terme, cette option est très souhaitable, et n'interdit d'ailleurs pas le maintien d'un "espace réservé" à Beauchamp.

- Le Val-d'Oise demande également la désaffectation définitive de l'aérodrome du Bourget et sur l'emplacement libéré, "la meilleure reconversion génératrice d'emplois", comme par exemple la création d'un Marché-Gare Nord d'intérêt régional. S'il est peut-être souhaitable que cet aérodrome soit désaffecté, encore qu'il y ait des impératifs de niveau national à respecter, il paraît prématuré de s'engager sur une affectation du type de celle proposée. La figuration actuelle de la carte nous semble par conséquent devoir être maintenue.

- Enfin, l'Essonne a demandé la suppression de la mention d'espace réservé pour le plateau de Saclay qui doit rester agricole et, pour partie, en parc urbain. Il ne devrait pas y avoir d'objection là-dessus compte tenu des décisions gouvernementales à ce sujet.

Quant à nous, nous ferons deux remarques d'intérêt général.

- La première est qu'il n'y a pas, comme c'était le cas il y a 10 ans, de nouveaux grands projets structurants. Il y a déjà fort à faire pour achever ceux prévus, et cet état de fait paraît naturel.
- D'autre part, on peut se demander si une mesure correcte de la réceptivité de ce schéma a bien été prise. Les auteurs du projet ne sont-ils pas allés un peu trop loin dans la voie du "protectionnisme"? Le schéma conserve-t-il une véritable dimension prospective allant au-delà même de l'horizon qu'il se fixe? L'offre qu'il propose excède-t-elle suffisamment la demande pour permettre un minimum de choix, c'est-à-dire des mécanismes d'allocation de l'espace qui ne soient pas autoritaires? Le schéma directeur autorise-t-il un minimum de souplesse quant à sa mise en œuvre, c'est-à-dire la possibilité de conduire des politiques de l'habitat relativement diversifiées, et notamment une politique de l'habitat individuel?

On ne trouve pas, dans le projet, une réponse satisfaisante à ces questions.

On peut considérer, sur la base d'une estimation simpliste, en négligeant la réceptivité de l'espace rural et en amalgamant zones agglomérées et zones d'urbanisation discontinuée (bien que figurées de façon symbolique) que le schéma offre presque le doublement de la surface urbanisée de 1968 (130 000 hectares).

Selon plusieurs hypothèses de densité, cela permet de loger 12 à 18 millions d'habitants.

Mais cette réponse est en fait assez sommaire et l'on peut souhaiter à bien des égards des recherches plus fouillées, distinguant la part prise par chaque élément dans la consommation d'espace.

Il est possible de préciser que l'espace actuellement construit couvre 122 500 hectares (non compris un certain nombre de villes de la périphérie), l'habitat en occupe

59 % (72 000 hectares [1]), les activités 19 %, les grandes emprises publiques (y compris les autoroutes, grandes voies, parkings) 19,5 % et les équipements le reste.

Il s'agit là de l'espace construit *stricto sensu* : il faut y ajouter les espaces verts et plans d'eau qui occupent une place non négligeable.

Si, en première approximation, il n'y a pas lieu de craindre que la réceptivité se révèle trop étroite, y compris pour un certain développement de l'habitat individuel, des précisions complémentaires n'en seraient pas moins les bienvenues.

(1) Dont 51 000 hectares d'habitat pavillonnaire.

TROISIÈME PARTIE : LA MISE EN ŒUVRE DU SCHÉMA DIRECTEUR

1. Les orientations pour une première phase :

Dans le cadre d'un débat sur le schéma directeur, on ne peut éviter, même si l'on sort quelque peu de son cadre qui est la simple formulation d'orientations, de parler de sa mise en œuvre.

C'est au reste ce qu'amorce le document lui-même puisqu'il comporte, et c'est là une innovation importante, un chapitre sur sa première phase d'application, à l'horizon 1985-1990.

Certes, il ne s'agit pas d'une description complète de ce que pourrait être cette première phase, description qui empièterait par trop sur la programmation.

Nous ne trouvons dans ce chapitre, et cette formule paraît la bonne, que les éléments d'anticipation et non tous ceux qui concourent à l'amélioration du fonctionnement actuel.

Il est proposé d'organiser dans cette première phase la mise en œuvre du schéma directeur autour de trois éléments essentiels :

- "une stratégie différenciée pour atténuer le déséquilibre habitat-emploi.
- l'exécution d'un programme prioritaire d'infrastructures de transports.
- une seconde phase de réalisation des villes nouvelles".

Nous avons eu l'occasion d'analyser le premier de ces trois éléments en évoquant le problème des équilibres socio-économiques.

Le sens général des évolutions souhaitées est décrit selon quatre zones comme nous l'avons dit plus haut : zone de stabilisation au centre, de renouvellement en banlieue proche, de restructuration autour des pôles de même nom et d'extension canalisée enfin.

Un point précis concernant Paris est signalé dans cette première phase : l'aménagement du secteur Seine Sud-Est.

Il faut bien préciser qu'à l'intérieur de cette opération, seule la partie concernant la gare de Lyon pourra être réalisée dans les 10 ans, et qu'il est souhaitable que l'aménagement des terrains de Bercy n'intervienne qu'ultérieurement.

Cela rejoint au reste le souhait du conseil de Paris.

En matière de transports, il ne peut être question de s'engager sur un réseau réalisé en 1985 et seules les opérations paraissant essentielles sont retenues : il s'agit des rocades routières, de l'interconnexion, de l'amorce de tangentielles pour les transports en commun, et de tout ce qui concourt à la desserte des pôles restructurateurs et surtout des villes nouvelles.

Certains élus départementaux ont cédé à la tentation de demander l'inscription dans

cette première phase de tous les projets considérés par eux comme importants à un titre ou un autre, comme notamment les prolongements des lignes de métro.

Sans considérer pour autant que ces opérations doivent être rejetées en une phase ultérieure, il ne semble pas qu'il y ait lieu de les admettre au schéma directeur 1^{re} phase, sauf à ouvrir un débat d'issue incertaine sur les VII^e, VIII^e et IX^e plans réunis.

Un certain nombre de demandes méritent toutefois une prise en considération. C'est le cas de l'autoroute F 6 pour l'Essonne et de l'inscription de la liaison ferrée Ermont-Maillot-Invalides au même titre qu'Ermont-Défense.

Le troisième élément enfin est l'accélération de la réalisation des villes nouvelles. Ces villes, dit le rapport, doivent recevoir les deux tiers des zones industrielles créées en Région parisienne, le quart des surfaces de bureaux effectivement occupés (soit alors au moins le tiers des surfaces de bureaux neufs agréés), et 25 % de la construction annuelle de logements pour accueillir au moins la moitié de la croissance de population de la zone extérieure. (Soulignons que rien n'est dit concernant les agréments données en matière de création d'emplois industriels.) Quoi qu'il en soit, le rapport estime que ces mesures devraient permettre de créer par conséquent un emploi nouveau par actif nouveau, et respecter par conséquent les objectifs d'équilibre habitat-emploi. Nous ne pouvons qu'être d'accord avec ces objectifs ambitieux, mais, rappelant une fois encore que faire des villes nouvelles n'implique pas l'oubli du reste de la région, nous souhaitons qu'une juste conciliation soit trouvée entre la "justice distributive" de l'aménagement et un développement équilibré des diverses parties de la région. Une zone qui n'est pas secteur préférentiel n'est pas une zone qui peut déperir.

2. Souhaits quant à la mise en œuvre.

Ainsi, malgré le chapitre sur la première phase, qui ne prétend qu'à la description de repères vitaux pour la réalisation du parti d'aménagement, le schéma ne se suffit pas à lui-même et doit être relayé par d'autres documents plus proches des réalisations pour asseoir son autorité et le faire entrer dans les faits.

— Ce sont d'abord, bien entendu, les S.D.A.U. et les P.O.S. : Au 1^{er} janvier 1976, 733 P.O.S. ont été prescrits, 360 sont en cours d'étude, 190 en cours de procédure, 71 sont rendus publics et 12 approuvés. En ce qui concerne les S.D.A.U., 83 arrêtés de délimitation ont été pris, 48 directives régionales notifiées et 7 S.D.A.U. sont approuvés.

Il faut attirer l'attention sur la nécessaire compatibilité de ces documents avec le schéma régional mis à jour, et ne pas hésiter dans certains cas à procéder à des ajustements.

Des documents à l'échelle départementale pourront se révéler utiles, notamment en petite couronne où le découpage des S.D.A.U. présente par trop d'arbitraire.

— En second lieu, on ne peut qu'approuver la proposition de constitution d'un document de planification décennale qui est faite : un plan, c'est court en effet, compte tenu de l'échelle des problèmes d'aménagement. Il faut asseoir la programmation sur des vues à une échéance plus éloignée.

— Enfin, il faut ici insister sur la nécessité d'un dispositif de suivi de la mise en œuvre du schéma, qui permette, en améliorant la connaissance permanente de l'évolution de la région, l'application en temps utile de mesures correctrices, ou l'infléchissement de certains objectifs.

On notera en conclusion que même si le schéma ne contient pas en lui-même toutes les garanties de sa réalisation, les moyens de maîtrise de l'aménagement ont considérablement progressé en 10 ans et autorisent à penser que cette réalisation est en tous cas possible.

La loi foncière de 1967, celle de 1975, l'arsenal législatif et réglementaire en matière de protection des espaces verts, des sites sensibles, d'implantation des activités, les outils de maîtrise foncière que sont la Z.A.D., la Z.A.C., la vigilance de la population et des associations de défense, etc... : tous ces éléments, judicieusement utilisés, sont désormais des armes précieuses entre les mains du planificateur.

ANNEXE I**L'évolution de l'emploi entre 1968 et 1976**

	Recen- sement de 1968	Estimation au 1-1-76
Paris	1 990 000	1 940 000
Hauts-de-Seine	667 000	735 000
Val-de-Marne	368 000	395 000
Seine-Saint-Denis	428 000	450 000
Seine-et-Marne	210 000	350 000
Yvelines	280 000	362 000
Essonne	190 000	238 000
Val-d'Oise	171 000	220 000
Total	4 304 000	4 590 000

Sur ce total, les villes nouvelles représentent :

en 1968 80 500 emplois

en 1976 128 000 emplois.

ANNEXE II**La répartition de la croissance en l'an 2000**

L'orientation permanente de la politique nationale d'aménagement du territoire visant à rechercher un meilleur équilibre entre la croissance de l'ensemble du territoire français et celle de la région parisienne, la tendance à la baisse du nombre moyen d'enfants par ménage, l'apparition d'un solde migratoire en faveur de la province conduisent à écarter l'hypothèse d'une nouvelle accélération de la croissance parisienne.

Une poursuite alors de cette croissance au même rythme que celle de l'ensemble du pays amènerait la région parisienne à abriter au maximum 12 millions d'habitants en l'an 2000, ce qui est conforme aux objectifs fixés par le Gouvernement en avril 1975.

Qu'en serait-il de la répartition de cette population sur le territoire régional ?

La période récente a connu une accélération de la dépopulation de Paris, une stabilisation de la première couronne et un niveau élevé de croissance en grande couronne.

Même si des efforts sont déployés pour freiner ces tendances, ils ne pourront les renverser avant les 15 ou 20 prochaines années, et il faut s'attendre à ce que la population de Paris diminue encore un peu et à ce que la grande couronne accueille toute la croissance démographique, dont la moitié au moins doit être localisée en villes nouvelles.

AVIS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DU DISTRICT DE LA RÉGION PARISIENNE

DÉLIBÉRATION N° 76-12 DU 9 AVRIL 1976 SUR LA MISE A JOUR DU SCHÉMA DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME DE LA RÉGION PARISIENNE

Le conseil d'administration du district de la région parisienne,

VU la demande d'avis formulée par M. le préfet de région, délégué général au district, sur l'orientation de la mise à jour du schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne en date du 10 février 1976.

VU l'avis émis par le C.C.E.S. en date du 19 février 1976,

SUR le rapport de M. Jean-Marie POIRIER, rapporteur général du plan,

ÉMET L'AVIS SUIVANT :

Constatant que le schéma directeur est la charte de l'aménagement régional.

Demande l'aboutissement rapide de la procédure d'approbation actuellement engagée.

Approuve le nouveau choix de priorités que comporte le projet mis à jour, qui met l'accent sur les pôles préférentiels de développement, et la restructuration de la banlieue, affirmant ainsi avec plus de netteté les deux thèmes de l'unité de la région urbaine et de l'organisation polycentrique de l'agglomération.

Souligne l'importance qu'exercent sur le contenu et les méthodes de l'aménagement régional la modération de la croissance démographique, les conditions nouvelles de la vie économique, les préoccupations désormais prioritaires en matière d'environnement et de qualité de la vie.

Approuve à cet égard les modifications proposées par l'administration, afin de transcrire dans le schéma directeur l'objectif de 12 millions d'habitants en l'an 2000 pour la population de la région parisienne.

Admet l'idée que le schéma directeur doit faire l'objet de remises à jour régulières, l'adaptant à l'évolution des réalités et des idées sans remettre en cause les principes essentiels sur lesquels se fonde la volonté de maîtrise de l'aménagement régional.

Se félicite de constater que le schéma directeur révisé présente un caractère beaucoup plus réaliste et raisonnable que ses versions antérieures, recueillant de ce fait un assentiment beaucoup plus large de la part des assemblées départementales.

I. PROBLÈME DE FORME

Demande que les cartes n° 2 et n° 4 comportent en annexe la liste des opérations qui y sont figurées.

Souhaite que la cartographie fasse l'objet d'une manière générale d'un effort de présentation, notamment par :

1. L'amélioration de la qualité des teintes choisies ;

2. La mise en concordance de la carte n° 7 (correspondant aux opérations de la 1^{re} phase d'aménagement) avec les éléments retenus dans les documents écrits ;

3. Le report sur les cartes d'un minimum d'indications de noms de lieux, afin de faciliter les repérages ;

4. L'adjonction à chaque carte d'un mode d'emploi simple permettant une consultation plus aisée.

II. OCCUPATION DU SOL

Constata que l'infléchissement des prévisions démographiques se traduit sur le plan spatial par une réduction substantielle des zones urbanisables à long terme.

Approuve l'abandon de fait de la politique des axes tangentiels, qui voient leur développement bloqué par les fronts ruraux et par les zones de protection paysagère.

Donne son accord aux modifications suivantes que l'administration propose d'apporter aux documents de 1965 et 1969 :

1. Suppression des zones futures d'urbanisation nouvelle de Meaux-Sud à l'est du Grand-Morin, de Mantes-Sud, du Vexin à l'ouest de l'autoroute C 13, de Melun-Sénart à l'est de la Nationale 5.

2. Protection des fonds de vallées et des secteurs précédemment couverts par des "zones de transition à organiser" (notion qui est désormais abandonnée).

3. Définition de "zones d'urbanisation discontinuée", notamment autour des villes nouvelles de la périphérie.

4. Apparition d'une rubrique "espaces réservés" pour désigner les terrains dont l'affectation agricole sera maintenue en première phase et qui permettront ultérieurement de répondre à des besoins apparaissant alors, et en particulier à la création d'espaces verts publics.

Estime qu'à cet égard l'affectation prévue pour les plaines de Montesson et de Pierrelaye ne semble pas devoir être autre qu'agricole.

Accepte la suppression du pôle de Beauchamp et sa répartition dans la vallée de Montmorency avec un point fort au droit du nœud ferroviaire d'Ermont ; **souhaite** cependant le maintien d'un "espace réservé" à Beauchamp - Plessis-Bouchard.

Approuve l'inscription en espace réservé de la partie de l'aérodrome du Bourget qui ne sera pas affectée à l'aviation civile.

Donne son accord à la demande de suppression de la mention d'espace réservé pour le plateau de Saclay, qui soit rester agricole et, pour partie, être aménagé en parc urbain.

Souhaite que des études complémentaires permettent d'apprécier la réceptivité du schéma directeur du point de vue des possibilités de développement de l'habitat individuel.

III. TRANSPORTS EN COMMUN

Constata que l'organisation des transports en commun exprime une volonté de simplification. Le parti général des transports comprend :

1. Pour la desserte radiale, un système à deux niveaux, avec l'extension du réseau métropolitain hors de Paris, et l'articulation d'un réseau régional interconnecté ;

2. Pour les déplacements interbanlieues, la réalisation d'une rocade de transports collectifs en site propre située à 2 ou 3 kilomètres du Boulevard périphérique, et l'organisation de liaisons tangentielles.

Approuve, dans cet esprit, les propositions de l'Administration :

1. Les extensions du réseau métropolitain hors de Paris vers Bobigny, Vélizy, Orly-Rungis par Villejuif, Rosny et Saint-Denis ;

2. Les éléments constitutifs du réseau régional interconnecté :

– dessertes d'Évry et de Roissy-Charles-de-Gaulle par des antennes S.N.C.F. piquées sur des artères ferrées existantes ;

– prolongement de la ligne de Sceaux de Luxembourg à Châtelet et à la gare du Nord ;

– interconnexion à la gare du Nord entre le réseau de banlieue Nord de la S.N.C.F. et de la ligne de Sceaux prolongée ;

– interconnexion banlieue Nord-banlieue Sud-Est par la gare du Nord, Châtelet et la Gare de Lyon ;

– desserte de Cergy par la S.N.C.F. à partir de la gare Saint-Lazare via Nanterre (avec raccordement ultérieur au R.E.R. Est-ouest) et par Ermont-La Nancelle ;

– desserte de Saint-Quentin-en-Yvelines par la ligne S.N.C.F. de Chartres ;

– orientation de cette desserte de Saint-Quentin-en-Yvelines dans Paris vers Invalides avec l'exécution de la liaison Invalides-Orsay.

Toutes ces opérations ont déjà fait l'objet d'accords antérieurs du conseil d'administration. S'y ajoutent des propositions nouvelles de l'Administration, utilisant pour l'essentiel des voies existantes :

– réouverture de la Petite Ceinture sud ;

– utilisation de la Petite Ceinture ouest et de la ligne d'Ermont par Gennevilliers pour constituer une 2^e branche ouest (Invalides - Ermont - Pontoise) de la nouvelle grande transversale sud-est-ouest (Juvisy - Invalides - Versailles).

3. Le principe de la rocade inter-banlieue.

4. L'organisation de liaisons tangentielles entre les pôles restructurateurs de banlieue et les centres des villes nouvelles.

– à l'ouest, entre la vallée de Montmorency et Saint-Quentin-en-Yvelines par Ermont, la Défense et Versailles ;

– au sud, entre Saint-Quentin et Marne-la-Vallée par Vélizy, Orly-Rungis et Créteil ;

– au nord-est, entre Ermont, le Bourget, Bobigny, Rosny et Marne-la-Vallée.

Propose de retenir les adjonctions et modifications suivantes demandées par les assemblées consultées et la S.N.C.F. :

1. Étendre la liste des "gares mixtes" par l'adjonction de Montreuil, Bruyères-sur-Oise, Achères.

2. Faire figurer sur la carte n° 7 (1^{re} phase) la ligne Ermont-Invalides.

3. Faire figurer sur la carte n° 4 la petite Ceinture est et nord.

4. Supprimer sur la carte n° 4 la ligne de la Bastille et inscrire son emprise en zone réservée.

5. Ajouter sur la carte de synthèse et la carte n° 4 le prolongement de la ligne de Robinson.

6. Indiquer le tracé actuellement étudié pour le T.G.V.

7. Prévoir un prolongement de la ligne n° 8 du métro desservant Valenton et Limeil-Brevannes et rejoignant le R.E.R. à Boissy-Saint-Léger.

8. Prévoir la possibilité de prolongements ultérieurs au-delà des terminus actuellement proposés pour la ligne n° 1 à l'Ouest et la ligne n° 5 à l'Est.

9. Étudier la jonction à Juvisy des réseaux Sud-Ouest et Sud-Est.

Suggère que la prise en compte des problèmes d'extension de l'agglomération ne conduise pas à négliger l'amélioration des réseaux existants, tant en ce qui concerne la capacité de ces réseaux que les conditions de transport, et **souhaite** que la recherche menée en faveur des technologies nouvelles fasse une place à des formules plus traditionnelles comme le tramway et le semi-métro.

Exprime le vœu formel que l'unité de la région parisienne se traduise à la fois dans l'organisation administrative des transports et dans l'unité de la tarification.

IV - VOIRIES

Constata que l'organisation des voiries correspond à un parti général d'allègement et de simplification.

Approuve les modifications suivantes proposées par l'administration :

1. Suppression de certains maillons autoroutiers entre A 86 et le Boulevard périphérique : A 16, F 3, A 17 en Seine-Saint-Denis, A 18, F 14, B 15 dans les Hauts-de-Seine ;

2. Suppression de certaines maillons autoroutiers situés au-delà de A 86 et traversant des forêts ou des zones naturelles d'équilibre :

• B 15 et C 15 respectivement entre A 88, A 15 et C 13 ;

• C 6 dans l'Essonne entre Arpajon et l'autoroute A 6 ;

• G 5 - H 5 dans la forêt de Sénart.

3. Report de A 88 sur la rive gauche de la Mauldre, avec la réalisation rapide des voies G 12 et B 12.

4. Suppression de A 87 entre A 14 et la future A 86.

Retient les propositions suivantes des assemblées départementales :

1. Dans Paris, limiter la liste des opérations retenues à l'achèvement de la voie sur berge rive droite, l'aménagement des pénétrantes Est et Ouest sur la rive gauche, l'aménagement de la rue de Flandre et de la percée Vertingé-torix.

2. Étudier le rétablissement du tronçon de A 5 situé entre A 86 et le boulevard périphérique pour réaliser ultérieurement une voie express d'intérêt régional.

3. Compléter les études sur la préservation par A 87 d'un environnement particulièrement sensible dans l'Est.

4. Réaliser F 15 jusqu'à son débouché sur A 88.

5. Supprimer A 10 entre A 86 et le boulevard périphérique.

6. Modifier la représentation de A 14 et l'ouest de A 86.

7. Rectifier le tracé de B 15 sur la carte de synthèse.

8. Arrêter F 2 à son débouché sur B 3.

9. Renforcer le graphisme de A 16 entre A 1 et A 86.

10. Modifier le tracé de F 6. L'inclure dans les opérations de la première phase et rectifier en ce sens la carte n° 7.

11. Ne pas considérer le CD 117 comme un axe d'importance régionale.

Maintient le choix déjà effectué en faveur de la réalisation complète de A 86, en insistant pour que la priorité accordée à cette rocade essentielle pour le fonctionnement du réseau se traduise dans les faits.

Considérant la position de l'administration pour qui l'utilité de A 87 à l'est ne fait aucun doute,

Demande que son tracé soit considéré comme un tracé en discussion et que soient déposées sur le bureau du conseil général du Val-de-Marne et du conseil d'administration du District les études relatives à des variantes possibles, et notamment à un éventuel tracé au sud des communes de Chennevières, Sucy-en-Brie et Ormesson.

Demande que le problème de la réalisation de A 5, et plus particulièrement de la section allant de A 87 à la limite de la Seine-et-Marne, soit réexaminé avec soin afin de déterminer l'utilité réelle de ce projet.

Rappelle son souci constant de voir les tracés et aménagements retenus pour l'ensemble des projets autoroutiers :

– tenir le plus grand compte des exigences de l'environnement et de la qualité de la vie ;

– offrir les mêmes garanties aux populations intéressées ;

– rechercher la réduction des servitudes.

V. LOGEMENT

Constate que la révision en baisse des prévisions démographiques conduit à modérer l'urbanisation, avec pour conséquences :

1. de donner la priorité aux opérations en cours ;
2. de limiter les opérations nouvelles ;
3. de développer la politique de réhabilitation.

Approuve les objectifs définis en matière de politique du logement par l'administration et les assemblées :

1. lutter contre la ségrégation spatiale ;
2. développer une politique sociale active du logement ;
3. prévoir un financement adapté en matière de réhabilitation de l'habitat ancien.

VI. ACTIVITÉS

Réaffirme la nécessité de maintenir le potentiel d'emploi de la région parisienne, et notamment dans le domaine industriel.

Approuve les propositions de l'administration tendant à rétablir un meilleur équilibre entre l'habitat et l'emploi :

1. Stabilisation du centre avec un contrôle strict de la construction de bureaux neufs, le renouvellement et le desserrement du parc de bureaux anciens.
2. Freinage de la désindustrialisation et de la densification des espaces libres ou libérés en proche banlieue.
3. Réalisation des pôles restructurateurs, notamment de la banlieue Est.
4. Poursuite de la réalisation des villes nouvelles.

Souhaite que des mesures appropriées soient prises afin d'engager dès la première phase de réalisation du schéma directeur un redressement significatif de la situation.

Retient l'intérêt à cet égard des propositions formulées par les conseils généraux et notamment :

1. La compensation des mesures de décentralisation industrielle inévitables par l'implantation prioritaire d'industries non polluantes complétée par la création d'emplois tertiaires et un effort particulier de formation professionnelle.
2. La révision des règles d'implantation des entreprises ainsi que du régime des aides et des taux de la redevance.

Le conseil d'administration demande en outre la réorganisation du Comité de décentralisation avec la participation d'élus de la région parisienne.

3. Un freinage de la politique de décentralisation.

4. La création des zones d'activité en nombre suffisant pour maintenir le taux d'emploi.

Reconnaît la nécessité de zones privilégiées d'accueil pour la création d'emplois en zone d'extension.

Souhaite qu'une meilleure organisation de la fiscalité locale facilite l'acceptation des disciplines nécessaires qu'impose une politique régionale en matière d'emploi.

Donne son accord aux propositions contenues dans le rapport de l'administration.

Approuve les orientations retenues en ce qui concerne le développement du pôle de Bercy, dont l'aménagement d'ensemble doit se réaliser.

Demande que les espaces libérés de l'aéroport du Bourget fassent l'objet, le moment venu, d'une étude concernant leur affectation.

VII. ENVIRONNEMENT, CADRE DE VIE

Constate que la mise à jour du schéma directeur consacre l'importance des thèmes de la défense et de la protection de l'environnement comme principes majeurs de l'aménagement en région parisienne.

Attire l'attention sur les répercussions possibles sur l'environnement des grands équipements collectifs - dont les aéroports - et en particulier de l'aéroport de Roissy-en-France et **demande** que toutes précautions soient prises à cet égard.

Approuve les orientations proposées avec la politique des zones naturelles d'équilibre et l'organisation d'une trame verte.

Demande que le contenu concret de la politique des zones naturelles d'équilibre soit précisé rapidement afin que de véritables programmes d'action puissent être mis en place sans délais.

Rappelle que les équipements collectifs constituent, y compris dans ces zones, au même titre que les espaces verts, un élément essentiel du cadre de vie et regrette, comme l'ensemble des conseils généraux, la faiblesse du dossier à ce sujet. A cet égard, il serait souhaitable que soient établies après consultation des assemblées départementales et régionales des cartes d'équipement au niveau régional, notamment dans les domaines suivants : scolaire, universitaire, culturel, hospitalier, sportif, sanitaire et social, nécropoles, déchets urbains, alimentation en eau et assainissement. Ces cartes complèteraient utilement le schéma directeur.

EN CONCLUSION

Constate avec satisfaction que la mise à jour du schéma directeur a comporté une part considérable de travail en commun de l'administration régionale et des assemblées départementales.

Estime que cette situation ne peut que favoriser une crédibilité et une efficacité accrues du schéma directeur.

Note que le document proposé se garde avec raison d'apporter des changements majeurs au parti d'aménagement et à la doctrine d'urbanisme en région parisienne, mais qu'il prolonge l'action engagée depuis la création du district en lui apportant les compléments et les inflexions qu'imposent les résultats de cette action, l'évolution du cadre démographique et économique, les idées et aspirations nouvelles relatives au style d'urbanisation et au type de développement souhaités par les habitants de la région.

Souligne que le nouveau schéma directeur, qui bénéficie des progrès considérables faits dans la voie d'une maîtrise plus grande de l'urbanisme et d'une plus large acceptation de l'idée de solidarité régionale et des contraintes qu'elle implique, exprime des préoccupations désormais communes aux diverses administrations et aux collectivités.

Appelle les responsables et l'opinion à marquer leur adhésion à un document qui, tirant ses vertus de son adaptation aux conditions du raisonnable, ne peut réellement asseoir sa crédibilité que sur la volonté de tous.

RAPPORT SUR LA MISE A JOUR DU SCHÉMA DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME DE LA RÉGION PARISIENNE 1975

présenté par M. Gilbert GAUER au nom de la Commission Aménagement et Urbanisme

Le 9 mars 1966, le C.C.E.S. adoptait par 37 voix et 14 abstentions le projet d'avis qui constituait une approbation de la substance du schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne. Dès lors, notre assemblée le considérait comme la charte de l'aménagement régional et y faisait référence à chaque occasion.

Dix ans se sont écoulés et ce schéma, déjà amendé en 1969 et remis à jour récemment revient devant le C.C.E.S. en vue de clôturer la procédure d'approbation qui n'est pas encore parvenue à son terme.

I. POURQUOI UN SCHÉMA ACTUALISÉ

* * *

Le schéma directeur est un document d'orientation qui demande à être actualisé en fonction de l'évolution. Une remise à jour s'imposait donc, d'abord parce que les hypothèses de départ s'étaient modifiées.

A la suite de l'évolution démographique constatée :

Le rapport de la préfecture de région rappelle les hypothèses et objectifs retenus en 1965 à savoir 14 millions d'habitants sur 75 millions d'habitants de la France à l'horizon 2000, hypothèses basées sur le recensement de 1962. Le recensement de 1968 ne confirme pas ces prévisions ; les premiers résultats de celui de 1975 accentuent les tendances décelées en 1968. Quelles sont-elles ?

D'abord un ralentissement du rythme de croissance du développement démographique de la France en général et de la région parisienne en particulier. De 1,20 % entre 1962 et 1968, le taux de la croissance nationale est tombé à 0,80 % entre 1968 et 1975 ; celui de notre région de 1,40 % à 0,90 % soit sur un rythme voisin du taux national. Dans la perspective d'une France de 65 à 68 millions d'habitants en l'an 2000, il est raisonnable de s'en tenir pour l'heure à une région parisienne de 12 millions d'habitants à la fin du siècle.

Ensuite, alors qu'entre 1954 et 1962 la région parisienne représentait 31 % de la croissance de la population de la France, entre 1962 et 1968, ce pourcentage tombait à 24 % et à 22 % entre 1968 et 1975. Ces

chiffres montrent, étant donné son rythme de développement voisin du rythme national, que sa croissance repose maintenant essentiellement sur l'accroissement naturel alors qu'il était fondé, surtout auparavant, sur l'excédent migratoire, notamment interne. Entre 1954 et 1962, ce solde migratoire entrait pour 62 % dans l'augmentation de la population, entre 1962 et 1968 pour 47 % seulement.

Actuellement, l'excédent des naissances sur les décès contribue pour 86 % à l'augmentation de la population enregistrée. (1).

Quelles sont les causes de ce renversement de tendance dans les mouvements migratoires internes ? A n'en pas douter la politique d'aménagement du territoire avec ses différentes composantes : la décentralisation industrielle, la création d'une solide armature urbaine avec des métropoles d'équilibre dotées d'équipements lourds, la modernisation du réseau de villes moyennes, les efforts d'aménagement du milieu rural. S'y ajoute une certaine désaffection de la région parisienne considérée un peu artificiellement comme moins favorable à l'épanouissement de la personne et comme moins conforme aux aspirations, nouvellement mises en vedette, à un certain cadre de vie.

Il est également intéressant de souligner l'évolution comparée des différents secteurs géographiques de la région :

Paris intra-muros continue à se dépeupler et représente 23 % de la population totale contre 40 %, il y a seulement 20 ans.

Les trois départements de la petite couronne qui continuent à croître mais beaucoup plus lentement.

Ceux de la périphérie dont la croissance démographique est plus rapide.

A la suite de l'évolution de l'emploi

Dans le rapport de présentation d'avril 1975 du projet de schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne mis à jour, transmis aux assemblées, il est fait état de données concernant la population active et l'emploi.

La population active en région parisienne était estimée à 4 900 000 au 1^{er} janvier 1976, et les emplois à 4 800 000.

Concernant l'évolution de l'emploi, les chiffres traduisaient un fléchissement par rapport aux périodes antérieures, mais une progression plus soutenue que celle qui avait pu être prévue en 1965. Cette évolution combinait une baisse importante du secteur industriel et une forte croissance du secteur tertiaire :

- perte de 86 000 emplois industriels entre 1962 et 1975.
- gain, par contre, de 814 000 emplois tertiaires.

Affirmant alors un objectif de stabilisation du secteur industriel et de moindre croissance du tertiaire, le rapport ne se hasardait toutefois pas à d'arbitraires projections à l'horizon 2000, indiquant simplement une fourchette possible d'accroissement de la population active de 500 à 800 000.

Depuis l'élaboration de ce rapport, ont été connus les résultats du recensement de 1975 en ce qui concerne la population, révélant une croissance démographique régionale beaucoup plus réduite que prévue.

Compte tenu de ce que le recensement n'est pas encore connu sur le plan des emplois, il est extrêmement hasardeux d'avancer dans ce contexte des données précises pour 1975, encore moins d'effectuer des projections à long terme.

Tout au plus peut-on se reporter au rapport d'orientation générale pour le VII^e plan.

Si les chiffres cités plus haut risquent de se révéler plus ou moins éloignés de la réalité, les phénomènes qu'ils traduisent sur le plan qualitatif demeurent, et les objectifs énoncés par le rapport d'avril 1975 restent hautement affirmés.

On peut dire que depuis 1968, la croissance de l'emploi se serait établie autour de 0,9 % par an, soit un accroissement moyen de 40 000 emplois par an, contre 48 000 de 1962 à 1968. Cet accroissement moyen est en fait le résultat d'une forte hausse de 1968 à 1971, d'un fléchissement de 1971 à 1974, et d'une baisse en 1974 et 1975.

A moyen terme, le rapport d'orientation générale pour le VII^e plan avance une perspective d'augmentation des emplois de 185 000 entre le 1^{er} janvier 1976 et le 1^{er} janvier 1981, cette évolution pouvant résulter :

- d'une stabilisation de l'emploi agricole.

(1) Note de la préfecture de région parisienne conformément aux orientations fixées par le conseil restreint du 17 avril 1975.

- d'une stabilisation de l'emploi industriel, ce qui suppose déjà un arrêt de la décroissance et notamment que soient prises des mesures pour stopper la désindustrialisation.
- d'une baisse dans le bâtiment et les travaux publics (de l'ordre de moins 8 000/an).
- d'une croissance de l'emploi tertiaire moins rapide que ces dernières années.

Cette évolution (désindustrialisation, tertiarisation) influencera fortement nombre de choix du schéma directeur.

Avec le rapport de la préfecture de région, nous pouvons dire que "ces considérations sur la population de la région parisienne donnent une première approche de la dimension du futur. Mais à elles seules, ces indications sont insuffisantes" (1), parce que toute prévision démographique est aléatoire ; par exemple, une politique résolument familiale peut infléchir en hausse ces prévisions alors qu'un fléchissement du marché de l'emploi peut l'accentuer en baisse.

L'évolution des besoins et des aspirations de cette population corrigeait en partie ces données.

A la suite des conditions économiques et de l'infléchissement des aspirations des habitants de la région parisienne.

En 1965, la croissance économique était considérée comme "sans doute plus déterminante encore que la croissance démographique..." et "la majeure partie de la tâche de l'aménageur" était "surtout de faire face aux désirs solvables du fils et du petit-fils de l'habitant (1) d'alors qui apparaissaient comme quasiment infinis.

Il convient, semble-t-il, aujourd'hui de nuancer cette assertion. S'agit-il de satisfaire tous les désirs, dont quelques-uns artificiels, nés de la dynamique de la société de consommation en période d'expansion ? Alors "il serait tout à fait hasardeux de prétendre que la croissance des ressources par habitant - qui ont été multipliées par 1,5 entre 1962 et 1972 - se poursuivra au même rythme dans l'avenir" (2).

S'agit-il de répondre aux aspirations profondes "qui touchent au mode d'existence c'est-à-dire, de manière très directe, à l'utilisation de l'espace et à l'usage du temps". Aujourd'hui plus encore qu'en 1965, s'affirme la volonté de tous les Parisiens de disposer d'un logement confortable dans un environnement aussi libre de nuisances que possible, ayant avec la localisation de ses activités de bonnes liaisons, s'affirme également celle de travailler dans un cadre moderne, adapté et humain, celle de se voir offrir - quitte à ne pas les utiliser souvent - des équipements commerciaux, sociaux, culturels et sportifs.

Cette volonté conduit à une beaucoup plus importante consommation d'espaces et à la mise en service d'une variété plus grande d'équipements publics : prenons le seul exemple du secteur scolaire primaire et maternelle : l'affinement des méthodes d'enseignement vers lequel tendent de multiples

réformes, amène à faire naître des services nouveaux, classes décloisonnées pour une pédagogie éclatée avec leurs ateliers et leurs terrains de jeux sophistiqués, classes d'adaptation, centres médico-psycho-pédagogiques (G.M.P.P.) et groupes d'adaptation psychopédagogique (G.A.P.P.) où l'on corrige les difficultés d'adaptation des enfants à l'enseignement ou d'insertion dans le milieu scolaire. Il est donc indispensable de prévoir largement les assiettes foncières et le texte du schéma directeur souligne très justement les dimensions de l'urbanisme en région parisienne.

La défense de l'environnement est heureusement devenue une préoccupation plus lancinante : Elle l'était déjà en 1965, témoin les dispositions prises contre les nuisances (résorption des décharges publiques non contrôlées, lutte contre les dégagements de fumées nocives, fixation de zone *non-aedificandi* le long des autoroutes). Une deuxième phase s'amorce par la lutte au moins théorique, contre le bruit et la condamnation, très verbale encore, des excès de l'utilisation de l'automobile : se multiplient les comités de défense contre les grandes voies de circulation ou même les élargissements de rues en milieu urbain. Une décision officielle va dans le même sens : l'abandon du projet de la voie express rive gauche dans son tracé parisien pour éviter l'afflux d'automobiles vers le centre de Paris et préserver un ensemble architectural de rare qualité.

Le même souci de la qualité de la vie conduit au respect de l'existant : préservation de l'habitat existant, sauvegarde de quartiers anciens ou pittoresques, adaptation de l'architecture au site.

Les habitants de la Région Parisienne ont davantage pris conscience de la valeur de l'agriculture, des forêts, des parcs et jardins et plus généralement des zones de verdure.

* *

Cette évolution démographique, cette affirmation plus nette des aspirations nouvelles, notamment l'accent mis sur l'écologie, se conjuguent avec la situation nouvelle créée par les résultats d'un des éléments de la politique nationale d'aménagement du territoire : la décentralisation industrielle.

Le schéma prenait en compte le souci exprimé par cette politique d'aménagement de l'ensemble français, d'un meilleur équilibre des forces économiques entre la région parisienne et les autres régions. Comment dans la réalité y est-il répondu en 1975 ? Écoutons cet extrait du rapport préfectoral sur les "orientations générales de la région parisienne pour le VII^e plan" :

"Au terme de 20 années de pratique intensive, la politique de décentralisation tend à s'institutionnaliser et elle donne parfois l'impression de confondre fin et moyens. D'autre part sa "réussite" a été telle qu'elle est devenue quelque chose "allant de soi". On a parfois tendance à considérer l'agglomération parisienne comme une sorte de réserve privilégiée de dynamisme économique dans laquelle on peut puiser librement lorsqu'une région moins bien pourvue appelle à l'aide... A l'avenir ceci risque de ne plus être le cas".

En effet, dès maintenant, comment ne pas tenir compte de la situation décrite dans le rapport sur "la mise en œuvre du schéma dans la période 1969-1972" :

"Une évolution alarmante se manifeste en matière d'emploi industriel qui a commencé dans les dernières années de la période sous revue et s'est poursuivie depuis. Alors que l'objectif de croissance de l'emploi industriel en région parisienne avait été fixé à 0,5 % par an au cours du VI^e plan, soit plus de 7 000 emplois par an en moyenne, on assiste en fait à une diminution du nombre de salariés dans l'industrie depuis 1971 :

1971 : 0,4 %

1972 : 1,7 %

1973 : 0,6 % (sans la Seine-et-Marne)

Ce recul représente une suppression de 12 000 emplois industriels par an en moyenne. Si cette évolution se poursuit d'ici 1975, le niveau de l'emploi industriel à la fin du VI^e plan serait en région parisienne inférieur de 120 000 au chiffre prévu.

Cette régression des emplois dans les activités industrielles et artisanales ne va pas dans le sens d'un meilleur équilibre emploi-population. Elle se traduit en outre par une inadéquation croissante entre l'offre d'emploi par qualification et les caractéristiques de la population active en quête de travail.

Elle reflète non seulement la prépondérance accrue du secteur tertiaire mais encore la "tertiarisation" accélérée des emplois dans les entreprises industrielles de la région. C'est ainsi que dans les industries des métaux la proportion des ouvriers est tombée de 68,9 % en 1960 à 58,5 % en 1972 alors que celle des employés et des ingénieurs, techniciens, cadres augmentait en correspondance.

Cette évolution conjuguée avec celle de l'habitat jouait un rôle important dans l'amplification du phénomène de ségrégation sociale : "au centre de l'agglomération, les catégories les plus aisées, à la périphérie, celles aux revenus les moins élevés" (1).

* *

Il convient également d'ajuster ou éventuellement de réformer le schéma directeur "en fonction des changements concrets qui se sont inscrits dans l'espace, non seulement suite aux "coups partis" dont les effets se font sentir nombre d'années après, mais encore suite au résultat des actions engagées pour acquérir la maîtrise des sols, pour contenir l'urbanisme sauvage, pour restructurer le tissu urbain alors en croissance anarchique, pour créer les villes nouvelles et plus généralement pour faire face aux besoins exprimés.

Depuis l'origine jusqu'à ce jour, les pouvoirs publics ont constitué des réserves foncières importantes grâce à la procédure de Z.A.D. et grâce aux acquisitions de l'A.F.T.R.P. et des communes par l'exercice

(1) SDAURP : 1965.

(2) SDAURP : 1975.

(1) Rapport sur la mise en œuvre du SDAURP 1969-1972.

du droit de préemption. S'il est presque impossible de chiffrer les surfaces acquises par les collectivités locales et les organismes semi-publics (la S.C.I.C. par exemple), on sait que l'A.F.T.R.P. a acheté environ 20 000 ha.

Toutes les opérations engagées ont profondément modifié la physionomie du paysage de la région.

A Paris, ont été lancées nombre d'opérations de réhabilitation et de rénovation ; conçus avant ou après 1965 : les Halles, le Marais, les Hauts de Belleville, la Villette, le Front de Seine, le secteur Italie, Plaisance, Vandamme, Maine-Montparnasse, la Rapée, Porte Maillot. Ces réhabilitations et rénovations en même temps que le départ d'établissements industriels, la construction de grands programmes de bureaux ont entraîné de profondes modifications de la composition sociale des secteurs concernés, accentué le déséquilibre entre l'Est et l'Ouest, et dans certains cas, détérioré des sites, densifié plus fortement les quartiers rénovés, fait disparaître les espaces libres.

Dans le reste de la région : il faut admettre que la localisation de logements dans la grande couronne n'a pas toujours respecté le parti d'urbanisme arrêté en 1965.

De grandes opérations publiques lancées antérieurement, certaines zones d'aménagement concerté se sont faites en dehors des axes d'urbanisation et ont menacé des zones naturelles à protéger. Il s'agit notamment du secteur de Survilliers, Roissy-en-Brie, Pontault-Combault, ces deux dernières le long de la ligne S.N.C.F. de Gretz, ceux de la haute vallée de la Mauldre et des contreforts de la vallée de Chevreuse.

Les urbanisations prévues en 1965 sont maintenant réalisées. De nouveaux pôles restructurateurs sont en place : Créteil, nouveau chef-lieu du Val-de-Marne avec son centre universitaire, ses zones d'activités ; Bobigny, préfecture de la Seine-Saint-Denis ; Villeneuve avec ses facultés de Droit, de Lettres et de Sciences ; la Défense, le grand quartier d'affaires ; Vélizy, ville équilibrée avec son centre commercial d'intérêt régional ; l'aéroport de Roissy.

Les villes nouvelles, en 1975, ne sont plus des projets et s'inscrivent maintenant sur le sol comme M. BESNARD-BERNADAC l'a remarquablement souligné dans son rapport sur l'état de réalisation des villes nouvelles. Elles "sont sans conteste parvenues au point de non... retour" étant donné l'ampleur des travaux d'aménagement dont elles ont déjà fait l'objet. Il est bon de rappeler que les établissements publics, qui ont, avec le concours de l'A.F.T.R.P., l'initiative de leur lancement se sont assurés la maîtrise des sols : 14 000 ha étaient acquis en fin 1975. Evry est desservie par une antenne S.N.C.F. avec 4 gares ; un transport interne en site propre est mis en place. L'autoroute A 4 desservira Marne-la-Vallée vers la mi-1976 ; le R.E.R. y arrivera en 1978.

Une nouvelle gare est mise en service à Saint-Quentin-en-Yvelines. L'antenne de desserte de Cergy depuis Saint-Lazare et Nanterre est en cours de réalisation.

80 % des autres équipements structurants sont réalisés pour près d'un milliard de francs. 47.000 logements sont maintenant achevés. 35.000 emplois secondaires et 22 000 emplois bureaux sont créés. Les équipements scolaires primaires prévus sont en service en même temps que les logements. Les structures administratives locales fonctionnent partout encore qu'il ne soit pas certain qu'elles répondent aux besoins de la population.

Quelles sont les perspectives de développement ?

Il serait imprudent de répondre d'une façon précise, mais il est probable qu'elles accueilleront un peu moins d'habitants qu'envisagé en 1965, ne serait-ce que du fait de l'évolution démographique et économique.

Cependant, le recensement de 1975 montre que le développement démographique de la "grande couronne" est resté fort, en dépit de la diminution du taux de croissance régionale, observée entre 1968 et 1975.

La forte diminution du développement démographique de la petite couronne et la diminution de près de 300 000 habitants de Paris intra-muros amènent d'abord à souhaiter, pour le moins, l'infléchissement de ces tendances, grâce à un effort considérable de construction de logements sociaux et de restauration urbaine. Mais ces constatations conduisent aussi à prévoir encore pour le VII^e plan un solde démographique positif de plusieurs centaines de milliers d'habitants tant pour la grande couronne que pour les villes nouvelles.

* *

Actuellement si le problème du logement n'est pas résolu pour les catégories sociales les plus défavorisées, il n'est plus quantitativement et dans son ensemble aussi crucial. Chaque année, environ 100 000 logements ont été construits et 20 000 à 30 000 existants ont été réhabilités ou modernisés. Ainsi a été facilité le desserrement nécessaire des familles déjà installées dans la région. La résorption de l'habitat insalubre, en particulier des bidonvilles, a suscité une action énergique.

L'effort dans le domaine des communications commence à porter ses fruits. Sauf aux heures de pointe, les difficultés de circulation ne sont pas aggravées bien que le nombre des voitures ait doublé. A partir de 1969 surtout, la S.N.C.F. et la R.A.T.P. ont intensifié leurs réalisations, des centaines de kilomètres de voies ferrées ont été électrifiées, des voitures nouvelles mises en service, des gares parisiennes modernisées, des stations et même une ligne créées. La R.A.T.P., outre la mise en service de deux tronçons de R.E.R., a accéléré la réalisation de prolongements de lignes de métro. En outre, l'extension des couloirs d'autobus et la récente création de la carte orange ont ramené nombre "de migrants" à l'utilisation des transports en commun.

* *

D'autres changements importants dans l'affectation des sols résultent des documents d'urbanisme (S.D.A.U. et P.O.S.) déjà adoptés. La loi foncière de 1967 a en

effet substitué la procédure des schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme (S.D.A.U.) à celle des schémas de structures de 1965. Malgré la lenteur mise à les élaborer et les difficultés rencontrées pour les adopter, 7 S.D.A.U. et 12 P.O.S. sont approuvés, en outre, 71 P.O.S. ont été rendus publics. Leurs conclusions modifient certaines affectations des sols.

* *

Enfin il convient de mentionner qu'en 1965, la complémentarité entre le bassin parisien, au contour toujours mal défini, et la région parisienne était moins mise en lumière. En 1970 le gouvernement a souligné le rôle que pouvaient jouer les villes moyennes du bassin parisien bien équipées telles que Rouen, Compiègne, Reims, Troyes, Orléans, pour accueillir une partie de la population parisienne ; le bassin parisien a d'ailleurs largement bénéficié de la décentralisation industrielle.

"Dans ces conditions, un parti général d'aménagement qui précise la répartition de la croissance entre la région parisienne et les régions du bassin appelées également "régions de la couronne" doit s'inspirer des deux principes suivants :

- orienter vers les régions de la couronne les activités qui doivent s'implanter à proximité de Paris et qui, autrement, alimenteraient de manière excessive la croissance parisienne,
- organiser le développement de l'ensemble du bassin parisien de telle sorte que chacune de ces parties en tire le meilleur profit" (1).

II. LES MODIFICATIONS APPORTÉES DANS LE S.D.A.U. DE LA RÉGION PARISIENNE

1. Concernant les hypothèses démographiques et économiques

Les constatations précédemment faites sur les hypothèses de croissance démographique conduisent tout naturellement à retenir un plafond de 12 millions d'habitants pour la région parisienne à l'horizon 2000.

Le C.C.E.S. constate que ces perspectives cernent de plus près la prévision raisonnable et répondent à ce souhait de maintenir la région à une dimension humaine, s'en félicite dans la mesure où elles ne conduiront pas à réduire les prévisions et les réservations d'espaces pour le cadre de la vie quotidienne liée au logement et à l'emploi et pour les équipements divers.

2. Concernant les options d'aménagement

● Des villes nouvelles : "Des zones d'urbanisation nouvelles" prévues à Meaux-Sud à l'est du Grand Morin, celles de Mantes-Sud, du Vexin à l'ouest de l'autoroute C 13, de Melun-Sénart à l'est de la nationale 5 ont

(1) SDAURP : 1975.

été abandonnées. Celles du plateau de Saclay et de Tigery-Lieusaint se sont vu affectées en "espace réservé". Ces changements répondent à la volonté des pouvoirs publics souvent manifestée et approuvée par notre assemblée de s'en tenir à cinq villes nouvelles et de concentrer sur elles l'expansion prévisible.

● De l'urbanisation extérieure : pour répondre aux objectifs de défense de l'environnement soit sous l'aspect de la forêt, soit de l'agriculture, soit de zones d'intérêt écologique ou paysagé ou récréatif, des surfaces classées sous la rubrique "zones de transition à organiser" qui semblaient permettre n'importe quelle affectation, sont devenus des aires à maintenir en espace rural, ou à urbaniser d'une façon discontinue avec des coupures vertes. Les premiers feront l'objet de protection particulière comme les vallées de l'École, de l'Essonne, de la Juine, de la Haute-Chevreuse, de la Mauldre, de la Vaucouleurs, d'une partie de l'Oise, du Morbras, du Réveillon et du Val d'Yerres. Sont l'objet de préoccupations similaires, les franges nord de la forêt de Fontainebleau, les franges sud des forêts de Chantilly, d'Ermenonville, la vallée de l'Ysieux, et le ru de Presles, maintenus en espace rural.

La protection du plateau de Montfort-l'Amaury est mieux assurée par la suppression de la zone de transition située à l'ouest de Saint-Quentin-en-Yvelines, remplacée sur la seule rive droite de la Mauldre par une zone d'urbanisation discontinue.

En le mesurant à sa juste proportion, rappelons l'accent un instant mis sur le rôle des gros bourgs de la grande couronne comme centres d'équipements et de services. Leur vocation n'est pas d'attirer la population de la campagne voisine ou d'absorber l'éventuel "surplus" de la population de l'agglomération, mais de se développer à partir de leur proximité propre pour être le centre de rencontre et d'échange de leur zone d'influence.

En outre le schéma directeur s'enrichit d'une carte au 1/75 000 qui décompose la banlieue en secteurs suivant trois types d'orientation :

1. Maintien et valorisation du patrimoine bâti dans ses formes et ses fonctions actuelles :
 - secteurs résidentiels de moyenne et forte densité,
 - secteurs résidentiels de faible densité pavillonnaire.
2. Renouvellement de l'habitat tout en maintenant les équilibres économiques et sociaux, à partir et dans le respect des structures urbaines existantes.
3. Mise en place de nouvelles structures urbaines (centres de services, d'équipements et d'emplois, infrastructures de transport).

Sont indiqués en outre deux niveaux de centres d'emplois et de services :

- les pôles restructurateurs (centres tertiaires principaux),
- les autres centres et axes d'équipement importants : tel que Boulogne, Vincennes, Montreuil, Châtillon-sous-Bagneux, Fontenay-sous-Bois, l'axe RN 20, l'avenue

de la Reine à Boulogne, les RN 2 Auberwilliers, RN 3 Pantin, RN 302 à Montreuil, etc.

Par ailleurs une autre carte traite de l'espace rural et détermine un quatrième type d'orientation pour la banlieue.

4. Les zones naturelles d'équilibre

Il est indispensable de développer un peu le rôle des zones naturelles d'équilibre, dans la mesure où il constitue une innovation importante par rapport aux versions antérieures du schéma directeur.

Ces dernières ne faisaient pas en effet au monde rural la place qui lui revenait.

Il est apparu que la réussite du parti d'aménagement retenu était conditionné par la protection des zones de discontinuité placées entre les axes de développement, protection difficile à assurer uniquement par une politique d'interdits, et impliquant une intégration volontaire de ces zones dans l'espace régional assurée par des actions positives.

Leurs fonctions sont d'organiser l'espace régional, de "gérer" le paysage par le maintien de la production agricole, de maintenir le cadre de vie rural, en cohérence avec les zones agricoles de discontinuité.

3. Concernant les transports

Sous ses aspects transports, la mise à jour du schéma directeur se traduit par des inflexions sérieuses qui dépassent la simple actualisation.

Certes la modification de quelques données de base d'ordre national et régional en matière de démographie et d'emploi n'est pas sans influence sur l'organisation et les services attendus des réseaux et cela dans le sens d'un certain recalibrage des objectifs. De même les préoccupations nouvelles inspirées d'un plus large dégagement de zones naturelles d'équilibre et d'exigences accrues en matière d'environnement et de nuisances, ont amené à des remodelages partiels de la consistance et du tracé de certaines voies, voire à leur suppression.

Mais comme, à l'inverse, l'objectif rapprochement emploi-habitat ne se concrétise que bien lentement et que la soif de mobilité ne cesse de s'affirmer, qu'il s'agisse de l'emploi comme des loisirs, la masse des déplacements à assurer continue de croître (17 à 18 millions de déplacements journaliers tous modes, sauf à pied, à l'heure actuelle : peut-être 25 millions vers 1985-1990). La fonction "transports" reste donc une préoccupation majeure et c'est à juste titre que, dans leur ensemble, les nouvelles dispositions du S.D.A.U.-R.P. ne marquent pas de véritable retrait et que le rapport de présentation fait une large place à leur exposé.

Si le maintien d'un potentiel transports élevé reste donc une caractéristique des nouveaux documents, la distribution prévue entre modes et les moyens proposés pour chacun d'eux dénotent des changements d'orientation sensibles qui s'inscrivent à l'intérieur d'une politique globale des transports supposée volontariste et stable, et bien entendu, fermement appliquée.

Il s'agit essentiellement :

- de l'inscription sur le terrain de la priorité donnée à l'usage des transports collectifs en zone dense,
- d'un développement accéléré des rocades essentiellement routières,
- d'un souci de réalisme qui se traduit par le choix de solutions crédibles parce qu'à l'échelle des moyens financiers mobilisables, même si elles sont imparfaites, de préférence à des solutions plus complètement satisfaisantes mais hors de portée,
- de la prise en compte des transports de biens qu'engendre la vie journalière de la cité ou qui en conditionnent le développement, transports qui partagent avec ceux des personnes l'usage d'infrastructures en voie de saturation.

L'ensemble de ces tendances semble avoir recueilli le plein accord des assemblées délibérantes consultées au premier stade de la procédure (conseil de Paris et conseils généraux), certaines ayant même mis d'elles-mêmes l'accent sur les deux premières.

Le schéma directeur s'enrichit également de 2 cartes explicitant les éléments transports à l'horizon 2000 (carte n° 3 pour les infrastructures routières et n° 4 pour les infrastructures de transports en commun) et d'une carte (n° 7) concernant les orientations pour une première phase (horizon 1985-1990).

Au S.D.A.U. proprement dit (horizon 2000) les inflexions susvisées en matière de transports se traduisent par :

- la limitation à A 86 de voiries rapides radiales primitivement tracées jusqu'au boulevard périphérique dont il n'est plus question de doubler la capacité. Ce sont A 18, F 14, B 15, A 16, A 17, A 5 ; on discute encore de la suppression de A 10.

Ont été également supprimées les autoroutes qui devaient traverser les "zones naturelles d'équilibre" : A 88 dans la plaine de Versailles (remplacée par A 88 à l'ouest de la Mauldre), C 6 dans la vallée de l'Essonne, C 15 et B 15 dans le Vexin, C 5 dans la plaine de France remplacée par B 4 le long de Roissy.

- en contrepartie le tracé d'éléments nouveaux de rocades, notamment au nord-est et au sud-est au-delà de A 87 (B 4, C 5 entre A 4 et A 6) et à l'ouest de Paris (prolongement de A 88 jusqu'à A 10).
- l'indication d'éléments locaux participant à la structuration du réseau de voirie régional.
- la mise à profit maximal d'infrastructures ferrées existantes tant radiales que de rocade et l'exploitation des possibilités d'interconnexion des réseaux S.N.C.F. et R.A.T.P. ouvertes par les progrès techniques récents de ces entreprises.
- l'innervation de la première couronne par le prolongement de lignes de métro urbain.

Dans un document annexe (carte n° 7) traduisant la pré-programmation des opérations envisageables à 10 ou 15 ans, ces mêmes tendances sont confirmées par :

- une priorité donnée aux rocades routières (bouclage de A 86, larges développements de A 87 au nord et au sud de Paris suivant les axes supports d'aménagement régional)

- la poursuite de l'amélioration des liaisons avec les villes nouvelles (Cergy : A 15 ; Marne-la-Vallée : A 4 ; Melun-Sénart : F 5).
- la réalisation des interconnexions ferroviaires nord sud-nord sud-est-est ouest rive droite (Cergy) - est ouest rive gauche (Invalides-Orsay) qu'il y aurait lieu de compléter par Ermont-Maillot-Invalides.
- La réouverture au trafic voyageurs de la partie sud de la Petite Ceinture S.N.C.F. et de tronçons de la Grande Ceinture.
- des liaisons entre villes nouvelles et pôles "structureurs" par des lignes ferroviaires existantes (Saint-Quentin-Défense et si possible vallée de Montmorency ; Roissy-Vallée de la Marne) ou par d'autres techniques (techniques nouvelles, tramways, bus en site propre) au nord, à l'est et au sud de Paris.

4. Concernant le cadre de vie :

Les zones de protection de l'environnement ont été mieux marquées. Sont précisés dans un document nouveau :

- les espaces verts ouverts ou "à ouvrir" au public,
- les forêts ouvertes ou "à ouvrir" au public,
- les zones pavillonnaires boisées,
- les zones naturelles d'équilibre.

III. CONTINUITÉ DU SCHÉMA 1975 AVEC CELUI DE 1965

Après avoir admis la valeur des nouvelles hypothèses démographique et économique, souligné l'inflexion des aspirations des habitants de la région, pris en compte les coups partis et mesuré leurs répercussions, constaté les transformations découlant des réalisations prévues dans le document de 1965, noté les propositions de modifications faites par le rapport de l'administration, il convient d'examiner la conformité de ce schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne dans sa version 1975.

* * *

Une nouvelle hypothèse démographique était dans la logique de l'évolution de la population de la France et de la région. Passer d'une perspective de 14 millions à 12 millions ne pouvait que satisfaire tous ceux - et le C.C.E.S. était du nombre - qui ne considéraient pas ce chiffre comme un objectif souhaitable mais comme le terme d'un effort d'aménagement pour freiner le gigantisme de la région.

Cette judicieuse hypothèse, surtout insérée dans le contexte économique actuel, peut susciter une crainte : celle de voir le schéma directeur restreindre ses ambitions, concernant son vrai domaine, l'affectation de l'espace. Il faudra veiller à ce que les dimensions de l'urbanisme en région parisienne restent à la mesure des besoins d'espace.

Une première constatation s'impose : le parti d'aménagement adopté par le schéma directeur de 1965 modifié en 1969 est, pour l'essentiel, entré dans les faits : dans leur majorité, les documents d'urbanisme, les S.D.A.U. en particulier puisqu'un certain nombre ont été soumis à l'examen du C.C.E.S. s'y sont conformés. Ceux qui y dérogent pour un détail, ne le mettent pas globalement en péril.

Les grandes infrastructures et les équipements structurants réalisés le rendent irréversible. Les villes nouvelles, sujet de contestation, même dans la région, sont parvenues à un point de non-retour. L'aménagement de la région parisienne s'est poursuivi dans son ensemble selon les principes énoncés par le schéma directeur, avec les exceptions inévitables déjà mentionnées.

Ce parti ne pouvait donc plus être modifié. Les options essentielles sur lesquelles il repose, demeurent toujours primordiales.

- refus d'une croissance anarchique de la région,
- développement contrôlé et orienté essentiellement sur deux axes préférentiels, parallèles à la vallée de la Seine,
- sauvegarde de zones naturelles d'équilibre,
- restructuration du tissu urbain existant autour de pôles forts, très bien équipés et jouant le rôle de cœur de la ville.
- orientation d'une partie importante de la croissance démographique vers les villes nouvelles, villes au vrai sens du terme, avec logements, emplois, équipements de tous ordres et reliées entre elles et avec Paris-Centre,
- équilibre actifs-emplois,
- importance des rocadés routières pour les trafics interbanlieues et interrégionaux,
- priorité aux transports en commun.

Le schéma, loin d'abandonner ces options, les a affinées.

Il a beaucoup insisté sur la qualité de la vie et le C.C.E.S. doit s'en féliciter. C'est une incitation à une lutte plus vigoureuse contre l'urbanisation sauvage, pour la sauvegarde et la mise en valeur des zones naturelles d'équilibre. Les pouvoirs publics et les élus locaux disposent maintenant de moyens de contenir les poussées d'urbanisation que la récession démographique devrait ralentir : ce sont, en premier lieu, les documents d'urbanisme notamment les P.O.S. qui devraient être approuvés dans les mois qui suivront les élections municipales.

Le C.C.E.S. insiste à nouveau sur leur importance et rappelle ses avis renouvelés concernant les dispositions à prendre pour que l'ensemble de la région soit rapidement couverte par les S.D.A.U., P.O.S. Encore faut-il ne pas y dérogier et ne pas céder, comme on l'a fait dans le passé, à l'illusion des terrains bon marché situés loin de tout où se sont édifiés des pavillons au confort sommaire ; ces initiatives conduisent à compromettre l'environnement en même temps que les options d'urbanisme et se révèlent par ailleurs très coûteuses car, rapidement, il s'avère nécessaire de les équiper.

Dans le même sens, le C.C.E.S. a souligné l'importance de paysages diversifiés, où alternent urbanisation et espaces verts sous toutes ses formes. Cette évocation risque de devenir réalité lorsque les plans d'aménagement ruraux seront adoptés en périphérie de l'agglomération, les zones naturelles d'équilibre précisées. Ces instruments trouveront leur efficacité, aussi bien face aux ambitions de construire des promoteurs publics et privés que face aux tentations de ruraux, de vendre à bon prix, un terrain moins rentable.

Il a gardé la même détermination d'étendre les espaces boisés à offrir au public.

Il a rappelé l'impérieuse nécessité de réconcilier l'homme et la ville, objectif plus que jamais nécessaire à une époque où se popularise le sentiment que la ville secrète beaucoup des maux dont souffrent l'individu et la société. Rendre des citoyens heureux exige une action sur les divers éléments de la vie urbaine : logements, transports, éducation, loisirs. Cette ville doit réhabiliter et mettre en valeur son patrimoine bâti et y intégrer harmonieusement l'architecture de son temps, non celle qui flatte l'architecte mais celle qui épouse les besoins des hommes modernes.

Le schéma directeur ambitieux d'assurer l'adaptation des appareils de production et de commandement, d'une part pour que la population active puisse y trouver un confort, d'autre part, pour que cet appareil de production devienne un outil économique plus efficace "apte à mieux servir la collectivité nationale et à affronter avec succès la compétition internationale". Et le rapport précise les moyens de réaliser cet objectif : le développement du potentiel scientifique et économique ; une répartition plus harmonieuse des activités, le maintien d'une activité industrielle et la limitation des activités tertiaires dans la zone centrale de l'agglomération.

Enfin dans la ligne de l'étude de Madame BEAUJEU GARNIER, "Place, vocation et avenir de Paris et de sa région", le schéma directeur a plus nettement insisté sur le rôle de Paris capitale et métropole internationale aux multiples fonctions, explicitant l'une des idées forces du S.D.A.U.R.P. de 1965 que le rayonnement de Paris et de sa région résulte de la qualité de son cadre urbain, de ses fonctions : directions politique, administrative et économique, recherches, créations, accueil.

* * *

Pour répondre à ces objectifs plus précis, le schéma directeur a repris les trois mêmes principes sur lesquels repose le parti d'aménagement régional :

1. Orienter l'expansion urbaine selon des axes préférentiels.

2. Structurer le tissu urbain autour de centres ou sera regroupé l'essentiel des fonctions urbaines (centres restructurateurs et villes nouvelles, qui devraient ne plus être appelées villes nouvelles dès qu'elles joueront le rôle de pôles d'attraction, structurant leurs zones d'influence).

3. Faire en sorte que les départements "parisiens" constituent une véritable région et que son unité soit réelle. En d'autres termes, tous ses habitants doivent avoir conscience que cette région constitue leur marché de l'emploi, leur cadre privilégié de vie ; ils doivent se rendre compte que l'organisation du réseau de transports y facilite leurs liaisons résidence-emploi, résidence-culture, résidence-loisirs. Ils doivent mieux y percevoir les solidarités politiques et administratives.

* *

Le schéma n'a pas varié quand il énonce les quatre composantes du parti général d'aménagement : polycentrisme du tissu urbain dont le développement sera orienté sur des axes préférentiels. Protection et aménagement de l'espace rural - développement modéré des villes petites et moyennes de la périphérie - Réalisation d'infrastructures routières et ferrées permettant d'organiser une complémentarité de l'automobile et des transports collectifs, modulée selon les types et les motifs de déplacements.

* *

Il convient de s'arrêter sur deux de ces composantes parce que la version nouvelle du schéma explicite davantage ces choix.

"Le développement mesuré et contrôlé des villes petites et moyennes de la périphérie est le corollaire de la politique de sauvegarde de l'espace rural et notamment de la création des zones naturelles d'équilibre".

Après une période de stagnation, correspondant à la décroissance de la population agricole, ces villes qui ont une fonction de marché et de services ont retrouvé un regain de vitalité et sont des centres d'attraction pour la région rurale environnante. Elles se développent selon leur vocation en sauvegardant leur caractère. Elles ne concurrenceront en aucun cas les villes nouvelles. Cette indication est moins une innovation par rapport au schéma primitif qu'un apaisement suite à quelques rumeurs.

Le réseau de transport en commun dont la priorité de réalisation est réaffirmée répond mieux aux besoins dégagés depuis dix ans. La lutte contre les nuisances, le souci de ne pas faciliter l'invasion de Paris par l'automobile a conduit à supprimer les grandes percées dans la capitale et à limiter les radiales. La volonté de préserver l'environnement a suscité l'abandon des projets d'autoroutes traversant les secteurs sensibles. La structure des réseaux ferrés est modifiée, il utilise les infrastructures existantes avec leur interconnection au Châtelet du R.E.R. Est-Ouest, et du prolongement de la ligne de Sceaux jusqu'à la gare du Nord et avec la jonction Orsay-Invalides. Le réseau est complété par des liaisons tangentielles (transport en commun souvent en site propre) qui permettent de relier les centres restructurateurs (avec leurs zones d'emplois) entre eux et avec les villes nouvelles.

IV. LES MODIFICATIONS SUGGÉRÉES PAR LES CONSEILS GÉNÉRAUX

Les conseils généraux de la région parisienne à l'exception de celui de la Seine-Saint-Denis se déclarent favorables aux grandes options du S.D.A.U.R.P.

Ces avis favorables sont assortis de nombreuses réserves.

Les uns portent sur la procédure : la plupart des assemblées départementales insistent pour que leurs remarques soient prises en considération, certaines voudraient réexaminer le S.D.A.U.R.P. après le vote du C.C.E.S. et du C.A. et même demander l'avis des communes, celle de Seine-et-Marne aurait aimé se voir proposer plusieurs options d'aménagement.

Les autres concernent certains choix : ainsi les Hauts-de-Seine regrettent la priorité accordée aux villes nouvelles et le rééquilibrage de Paris vers l'est au détriment de l'ouest.

Certaines propositions précisent ou explicitent des données - contenues au moins actuellement dans le document soumis aux instances départementales et régionales et concordant avec les orientations du S.D.A.U.R.P. Elles concernent :

1. l'hypothèse démographique :

● La Seine-et-Marne souhaite voir limiter l'afflux de population extérieure et contenir l'émigration vers la ville de sa population rurale. Le C.C.E.S. pense que ne pas se ranger à cet avis reviendrait à favoriser l'urbanisation en tache d'huile.

● Le Val-d'Oise suggère de réactualiser l'hypothèse démographique dans une dizaine d'années pour, si possible, ne pas dépasser le seuil de 12 millions en 2000.

C'est dans la logique d'un document d'orientation qui, par essence, doit être souple.

● Le Val-d'Oise, l'Essonne et les Yvelines demandent de limiter l'expansion démographique de la région. La commission d'aménagement et d'urbanisme du C.C.E.S. souligne que c'est la volonté expresse du S.D.A.U.R.P. La région parisienne ne s'accroît plus que par son propre dynamisme démographique et par une immigration de travailleurs étrangers. Le solde migratoire est déjà négatif, il conviendrait de l'analyser car les courants s'accroissent vite et une expansion trop mesurée risquerait de réduire la proportion de jeunes et d'actifs.

2. Les options d'aménagement :

● La Seine-et-Marne, le Val-d'Oise et les Hauts-de-Seine ne veulent pas que les villes nouvelles se développent au détriment du reste des départements. Ces vœux sont conformes à ceux de la commission d'aménagement et d'urbanisme du C.C.E.S. : si les

villes nouvelles doivent accueillir la majeure partie de l'accroissement démographique de la région, elles doivent être de vraies villes attractives, ce qui ne signifie pas l'abandon des efforts d'aménagement nécessaires pour améliorer le cadre de vie de l'ensemble de "la population parisienne" et parfaire l'équipement notamment des autres centres de restructuration de la banlieue.

● Le Val-d'Oise insiste sur le desserrement du tertiaire vers les villes nouvelles et les pôles restructurateurs de la banlieue Est et Nord ainsi que vers les villes dortoirs. La politique de rééquilibrage de la région vers l'est est conforme au S.D.A.U.R.P. mais risque en cette époque de faible croissance de susciter de vives réactions des Hauts-de-Seine par exemple. Un rééquilibrage se conçoit facilement en période d'expansion, moins aujourd'hui.

● Le Val-d'Oise aimerait voir remis en cause le rôle de Beauchamp : cette ville avait été proposée comme centre de restructuration en 1965. Le département a déjà satisfaction puisque ce secteur s'ordonne surtout autour d'Ermont.

● Avec pertinence, les Yvelines demandent que soit précisée la vocation de la plaine de Montesson. Il était primitivement envisagé de la réserver à une extension du quartier d'affaires de la Défense. Maintenir cette affectation, pensons-nous, irait à l'encontre de la politique de rééquilibrage de Paris vers l'est ; cette plaine a vocation de **zone naturelle d'équilibre**.

3. Les équipements :

Les Hauts-de-Seine voudraient l'aménagement des bords de la Seine et la création d'espaces verts de proximité. Paris se joint aux Hauts-de-Seine et aux Yvelines pour demander de prévoir des emplacements pour les cimetières et des réserves pour équipements sportifs. La Seine-Saint-Denis propose un parc de loisirs des bords de Marne. Le Val-de-Marne estime que les communes rurales du sud-est du département devraient être intégrées à la zone naturelle d'équilibre du plateau de Brie.

Ces demandes trouvent leur place dans le S.D.A.U.R.P. La prévision d'emplacements pour les cimetières intercommunaux est absolument indispensable.

4. Les logements et les activités :

Tous les conseils généraux, sous des formes diverses, demandent l'arrêt de la désindustrialisation (77, 91, 92, 93, 94, 95), s'insurgent contre la ségrégation spatiale (95) ; réclament une politique active de logement social (92, 95, 75), insistent sur la restructuration (75). Les Hauts-de-Seine aimeraient qu'on ne facilite pas la substitution d'habitat aux industries non gênantes. L'Essonne s'inquiète d'une éventuelle concentration des installations d'emplois à Evry.

Paris et le Val-d'Oise demandent la révision des positions concernant la redevance d'équipement, facteur de désindustrialisation.

5. Les transports :

Les propositions, très nombreuses émanant de tous les conseils généraux, et relatives aux infrastructures de transport trouvent leur justification ou leur critique dans le rapport de la commission des transports joint et que la commission aménagement et urbanisme a repris intégralement à son compte.

6. Le cadre de vie :

● Le Val-d'Oise prône, d'accord avec le S.D.A.U.R.P., la protection des espaces verts, les Hauts-de-Seine condamne les nuisances causées par les autoroutes tandis que la Seine-Saint-Denis suggère des moyens de les réduire.

7. Documents graphiques :

A ces observations de fond, s'ajoutent de judicieuses suggestions concernant les documents cartographiques du schéma et leur présentation.

D'autres remarques ouvrent des perspectives intéressantes mais, ne répondant pas nécessairement à l'esprit du schéma directeur, n'entrent pas dans ses attributions ou ne trouvent pas leur place dans un document d'affectation de l'espace mais plutôt dans le cadre des plans et programmes.

Elles concernent :

1. La démographie :

Le Val-d'Oise suggère de limiter à 1 million la population nouvelle en villes nouvelles, souhait artificiel et difficilement réalisable dans un pays libéral. Plût au ciel que les villes nouvelles accueillent cette population dès les abords de l'an 2000.

2. Les équipements :

Les demandes du Val-d'Oise et de la Seine-Saint-Denis de rattraper les retards dans la mise en place du réseau primaire d'assainissement ou dans l'implantation d'espaces verts relèvent plus, semble-t-il, de la programmation que du schéma.

Même réaction pour Paris qui demande un échancier de ses grandes opérations, les Yvelines, un plan programme des usines de traitement d'ordures ménagères et leur implantation, les Hauts-de-Seine, la mise en œuvre d'équipements collectifs (C.H.U. et maternelles).

D'autres conseils généraux proposent des modifications de règlement et de procédure, ce qui n'est pas le rôle du S.D.A.U.R.P.

3. Le logement et les activités :

● La Seine-et-Marne voudrait conditionner la venue de population en villes nouvelles aux créations d'emplois : cette disposition est dans la conjonction actuelle inutile, car les candidats à la location ou à l'accession sont soucieux de conserver leur emploi. S'ils s'installent en ville nouvelle c'est conscient de leurs migrations nécessaires. En outre, une telle disposition relève du syndicat communal de la ville nouvelle et non du schéma directeur.

V - COMMENT DONNER AU SCHÉMA ACTUALISÉ SON EFFICACITÉ ET SON INTÉRÊT

Une "auscultation" permanente de l'évolution démographique :

"Il n'est de richesse que d'hommes" : cette vérité première ne peut manquer de jaillir quelquefois de notre subconscient lorsque nous nous félicitons du ralentissement de la croissance démographique de la région parisienne. En effet, logique avec notre affirmation souvent répétée de ne pas considérer la poursuite de la forte expansion démographique d'il y a dix ans comme un atout, heureux de voir l'aménagement du territoire devenir, au-delà de nos espérances, la réalité plus forte que nous demandions, il paraît cependant nécessaire de s'interroger sur la pyramide des âges qui sera, dans vingt ans, celle de notre région, si la tendance demeure. Quelle sera la proportion d'actifs ? Si elle était trop faible, la poursuite de la modernisation permanente de nos équipements serait compromise ou son coût serait trop lourd. Quelle sera la proportion d'anciens ? Il peut se poser le problème du dynamisme de la région. Cette inquiétude, si elle ne risque pas de se faire jour pour l'ensemble de la région, ne sera-t-elle pas celle d'un secteur, le Centre peut-être ? Cette remarque tend seulement à rappeler comme l'a fait d'ailleurs le conseil général du Val-d'Oise qu'une auscultation permanente de la population est une sécurité.

Une plus grande rigueur dans la mise en œuvre du parti d'urbanisme :

Si le parti d'aménagement du schéma directeur doit essentiellement interdire le développement désordonné avec ses désastreuses conséquences pour la vie quotidienne, il est capital d'interdire les dérogations qui instaurent ce désordre. En 1975 les urbanisations en dehors des axes n'ont plus la justification ou l'alibi du coup parti ; l'expérience a, sans aucune exception, démontré que les programmes de construction à "calicot-social" en rase campagne, en marge des données arrêtées pour le schéma s'avéraient vite point de départ d'urbanisations sauvages, et qui plus est, coûteuses.

La puissance publique est maintenant mieux armée pour résister à la pression éventuelle d'un promoteur ou d'un élu. Le public est vigilant - quelquefois exagérément ou à contre-temps - dans la défense de l'environnement. Les documents d'urbanisme seront, il faut l'espérer, bientôt promulgués. Les S.D.A.U. fixent les grandes lignes de l'affectation de l'espace et les P.O.S., opposables aux tiers en précisent le détail. Les procédures de réservation foncière se sont améliorées et à celles de Z.A.D. et Z.A.C. ont été adjointes celle qui assurera la défense des zones naturelles d'équilibre, des zones de protection des paysages et des zones de discontinuité où s'épanouira l'agriculture et le maraîchage. Le droit de préemption judicieusement utilisé est le moyen décisif pour dissuader nombre d'opérations de nature à compromettre les équilibres nécessaires, logements, équipements ou logements de standing et logements sociaux par exemple. Il facilitera la réhabilitation du patrimoine bâti. Subsistent les difficultés financières des collectivités pour passer de la réservation

à l'acquisition, les dispositions de la dernière loi foncière ne paraissent pas devoir les résoudre. Elles peuvent trouver leur solution dans la profonde réforme des finances locales et une nouvelle répartition des attributions et des moyens entre l'État, la région, les départements et les communes.

Un effort reste à faire pour préciser et renforcer les dispositions prises pour protéger les coupures vertes, les zones naturelles d'équilibre, l'agriculture interstitielle, les forêts, les parcs.

L'accent n'est pas suffisamment mis sur l'importance des terres de culture, souvent excellentes, de la région parisienne. Leur utilisation rationnelle devrait être défendue éventuellement contre leurs propriétaires vendeurs.

La réalisation plus rapide "des éléments" qui feront des cinq villes nouvelles les pôles d'attraction sans lesquels on ne maîtrise plus la croissance de l'agglomération. Les villes nouvelles ont atteint un point de non-retour... c'est indiscutable mais sont-elles déjà des pôles d'attraction ? Il serait imprudent de l'affirmer. Un fait à lui seul autorise à poser la question : alors que nombre de foyers aux ressources modestes courent la banlieue à la recherche de logements sociaux, plusieurs centaines sont libres en villes nouvelles et des travailleurs migrants constituent une partie non négligeable des occupants des H.L.M. Cette situation s'explique : la crise économique n'a pas facilité le remplissage des zones d'activités, les voies de communication sont pour une part à l'état de projet et le citoyen moyen ne manque pas de raison de ne croire aux promesses qu'en cours d'exécution.

Les conditions nécessaires seront remplies lorsqu'une harmonieuse composition sociologique de la ville se dessinera, lorsqu'un certain équilibre résidence-emplois réduira la perspective de migration quotidienne inhumaine, lorsque des quartiers entiers seront dotés de tous leurs équipements, lorsque les liaisons rapides avec Paris et d'autres centres les désenclaveront, lorsque les résidents eux-mêmes auront découvert les activités de loisirs et de culture qui les tentent et même tout simplement lorsqu'une signalisation à partir des rocade ou du périphérique permettra de les découvrir. Ces éléments seront-ils suffisants pour en faire des pôles d'attraction ? Les Parisiens y trouveront-ils ce qu'ils cherchent : une nature proche qui n'engendre pas l'ennui ? des lieux de rencontre où le contact enrichit la personne et où "la fête" épanouit ? une architecture où l'homme trouve la satisfaction de ses tendances profondes et contradictoires : recherche de l'intimité et de l'ouverture vers l'extérieur, lumière et ombre, harmonie et originalité. Ces villes provoqueront-elles "le coup de foudre" que donnent certaines cités ou certains quartiers ? De toutes façons, étaler le délai de réalisation d'au moins un quartier attractif risque de réduire les chances de réussite de la ville, en effet "les mœurs" évoluent plus vite que la pierre et l'acier et ce qui est lentement conçu, lentement réalisé risque de dater à sa mise en service. Il paraît pour le moins prématuré de fixer aujourd'hui même très approximativement le niveau maximum de l'expansion démographique des villes nouvelles. Il faut

que, selon les affirmations du Président de la République et du Premier ministre, l'effort amorcé soit énergiquement poursuivi.

Le rééquilibrage de l'agglomération. Il s'impose avec autant d'acuité, mais risque, au moins à moyen terme, de s'effectuer difficilement. Il est patent que le départ d'industries de certaines parties de la banlieue et le développement excessif des activités tertiaires dans d'autres compromettent le bon équilibre de l'agglomération. En période d'expansion économique, une réorganisation progressive pourrait résulter de l'implantation de nouvelles entreprises. En période de récession ou même d'expansion modérée, il est difficile d'envisager les transferts qui causeraient des problèmes d'emplois dans les départements que commencent à affecter déjà la désindustrialisation.

Il ne faut pas oublier que ce rééquilibrage n'est pas dicté par un souci intellectuel d'harmonie du développement mais par la nécessité de procurer aux collectivités locales les moyens d'offrir de meilleurs équipements dans un cadre de vie mieux adapté à leurs habitants et des emplois diversifiés aux travailleurs pour égaliser leur niveau de vie avec celui des mieux pourvus.

Une réglementation plus sévère, des constructions de bureaux et une aide plus sélective apportée aux collectivités locales en fonction de leurs ressources propres, de leur effort fiscal et de leurs besoins réels pourraient aider à progresser dans cette voie.

Ce rééquilibrage indispensable dans le domaine de l'emploi l'est aussi dans celui du logement. Le C.C.E.S. s'est déjà clairement prononcé à ce sujet le 22 avril 1975 dans l'étude de M. NERY sur le logement :

- "des problèmes graves subsistent ou apparaissent en ce qui concerne la concordance de l'urbanisation avec les prescriptions du schéma directeur,
- une ségrégation sociale et spatiale s'est malheureusement développée sous différentes formes :
 - rejet à la périphérie des habitants des quartiers rénovés, et plus généralement des ménages modestes,
 - constitution de rentes de situation au profit des accédants à la propriété et de certains locataires fortunés, abusivement logés dans le parc locatif très aidé,
 - ségrégation physique des catégories de logements, en corrélation avec leur mode de financement, rendant difficile l'intégration des ensembles au tissu urbain.
- le coût du logement neuf a subi très fortement les conséquences de l'inflation liées à certaines de ses composantes :
 - spéculation foncière et hausse ininterrompue des prix du terrain,
 - imputation excessive des dépenses d'infrastructures et d'équipements,
 - frais annexes dus aux multiples contrôles, aux charges fiscales et surtout aux frais financiers etc.
- à l'heure actuelle, on doit déplorer l'effet ségrégatif par les coûts des modes de traitement du tissu existant, reproche dont

parfois les collectivités locales propriétaires d'îlots anciens ne sont malheureusement pas exemptes".

La priorité à donner aux transports en commun.

Sauf quelques adjonctions ou confirmations d'options précisées dans le rapport de la commission des transports visant le long terme (concernant des tronçons de A 14 et A 16, Petite Ceinture est et nord, prolongements de lignes de métro) ou le moyen terme (F 6, Ermont-Invalides) les réseaux représentés par les cartes n° 3, 4 (long terme) et 7 (première phase) donneront bien à la région parisienne des infrastructures transports cohérentes avec les objectifs généraux poursuivis, si l'usage et l'exploitation de ces réseaux se font en fonction de la politique des transports qui a inspiré leur conception, ce qui suppose que cette politique soit fermement poursuivie par les pouvoirs publics, comprise, respectée par les usagers et que sa juste part soit faite au transport des marchandises, non moins vitale que celle des personnes.

La commission, qui a déjà souligné à plusieurs occasions son approbation du principe de la priorité à donner aux transports collectifs en zone dense, donne donc son accord, sous les quelques réserves rappelées ci-dessus, au S.D.A.U.R.P. mis à jour qui lui est soumis.

Le maintien des mêmes prévisions d'espaces pour les zones d'activités :

M. Louis NETTER dans son rapport sur les orientations générales de la région parisienne pour le VII^e plan a très clairement esquissé les perspectives de l'évolution de l'emploi à moyen terme et préconisé, d'accord avec le rapport préfectoral, qui était soumis à notre assemblée, les mesures nécessaires pour parvenir à un équilibre entre le nombre des actifs et celui des emplois. Il n'est pas inutile de rappeler ceux qui ont des incidences sur les prévisions de réserves d'espaces.

● l'arrêt de la désindustrialisation qui suppose "l'utilisation judicieuse des règles d'urbanisme dans l'agglomération centrale en augmentant les C.O.S. industriels dans les zones industrielles de fait et dans le tissu mixte, l'aménagement de structures d'accueil pour l'extension ou l'installation d'entreprises artisanales, petites et moyennes..."

● un encouragement et une aide aux initiatives allant dans le sens d'un redéploiement quantitatif et qualitatif du secteur secondaire.

● amélioration du cadre de travail par l'attention portée "au paysage" et à l'équipement des zones d'activités.

Une conclusion se dégage nettement. Le ralentissement de l'expansion, conjugué avec l'évolution démographique, ne constitue pas une incitation à la réduction de la surface des zones d'activités à prévoir ; un effort important reste à faire pour créer des emplois secondaires, pour donner aux entreprises des possibilités d'un environnement plus humain et plus agréable, pour faciliter le rapprochement des lieux de travail et de résidence. Même sans accroissement du nombre des emplois, par transfert, possible

en cas de réserves d'espaces à vocation industrielle, la distorsion résidence-emplois peut être corrigée. En attendant il ne faut pas se dissimuler que la conjoncture tend à une plus grande mobilité de l'emploi.

Inventer des terrains pour la construction de logements sociaux et utiliser au mieux ceux qui sont mal occupés.

Le rythme très élevé des constructions neuves qui a d'ailleurs amené une progression rapide du confort et la régression du surpeuplement des logements a rempli les espaces libres et les terrains les plus rentables. En outre cette urbanisation a contribué à opérer une ségrégation sociale, rejetant à la périphérie les familles aux ressources modestes.

Le problème du logement et notamment du logement social n'est pas résolu et les objectifs d'une bonne urbanisation ne sont pas atteints. Il est indispensable d'inventer de l'espace.

Les P.O.S. fixeront dans le cadre des S.D.A.U. les zones de constructions neuves, les zones de rénovation et de restauration. La pénurie des terrains à des prix raisonnables, la défense du cadre de vie poussent à utiliser aussi souvent que possible la restauration immobilière qui maintiendrait les occupants dans leur quartier.

Cette restauration de l'habitat ancien qui devrait aider à l'arrêt de la diminution de la population au centre de l'agglomération en général et à Paris en particulier (1) n'a de sens que si elle assure le maintien des habitants dans leurs quartiers et la diversité sociale de ceux-ci, sans quoi on risquerait de reproduire certains effets néfastes, maintes fois dénoncés de la rénovation urbaine.

Apparemment beaucoup de Parisiens se sentent attirés vers la maison unifamiliale. Ce goût ancestral ne peut en général trouver satisfaction que grâce à des terrains périphériques aux centres existants, il s'ensuit le prolongement des voiries et une consommation d'énergie accrue, les transports en commun ne pouvant desservir tous les écarts.

* * *

Ce schéma directeur actualisé est un excellent document d'orientation de l'aménagement de la région parisienne à condition que les réalisations s'y conforment.

La puissance publique est mieux armée pour l'exiger. Les instances régionales seront bientôt en place, notamment un conseil élu ; les documents d'urbanisme seront maintenant rapidement approuvés. La loi foncière, sans résoudre toutes les difficultés, apporte des possibilités accrues aux collectivités locales. L'opinion doit mieux prendre conscience de l'importance d'une urbanisation organisée et les maires peuvent y contribuer lors de l'élaboration des P.O.S.

Il reste à terminer la procédure d'approbation rapidement car quelques années de nouveau passées, et de nouvelles consultations seront nécessaires.

(1) Avis du C.C.E.S. du 27 avril 1975.

ANNEXE AU RAPPORT DE MONSIEUR GAUER : LES TRANSPORTS DANS LA MISE A JOUR 1975 DU SCHÉMA DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME DE LA RÉGION PARISIENNE

présenté par M. STEIN, au nom de la Commission TRANSPORTS ET CIRCULATION

CHAPITRE I SAISINES ANTÉRIEURES

La commission des transports a délibéré depuis cinq ans à de nombreuses reprises sinon sur le S.D.A.U. lui-même, du moins sur certains aspects de sa mise en œuvre et pris position notamment dans les documents ci-après :

- note sur le P.R.D.E. (novembre 1971).
- note sur la mise en œuvre du schéma directeur en 1970 et 1971 (novembre 1972)
- rapport et projet d'avis sur un plan de transport de la région parisienne (novembre 1972)
- rapport et projet d'avis sur l'interconnexion (juin 1972)
- contribution à la communication de la commission des plans sur l'exécution du VI^e plan à fin 1973 (juin 1974)
- rapport et projet d'avis sur la desserte de Cergy-Pontoise (octobre 1974)
- rapport et projet d'avis sur le tracé de A 86 dans l'ouest parisien (avril 1974)
- rapport et projet d'avis sur la desserte de l'aéroport Charles-de-Gaulle (avril 1974)
- rapport sur les voies ferrées nouvelles et transports collectifs en site propre (juillet 1975)
- contribution aux rapports et projets d'avis de la commission des plans sur les orientations préliminaires du VII^e plan (février 1975), l'exercice de préférences régionales (octobre 1975) et sur le rapport d'orientation générale (décembre 1975).

A l'occasion de plusieurs de ces saisines, un certain nombre de modifications au schéma directeur de 1965 ont été examinées et approuvées par la commission des transports puis par le C.C.E.S. Notamment :

- la substitution aux parties nord et sud d'une grande transversale nouvelle prévue par le schéma directeur de 1965, d'antennes piquées sur les artères existantes de la S.N.C.F. pour la desserte d'Evry et de l'aéroport Charles-de-Gaulle.
- la substitution à la partie centrale de cette même transversale d'une interconnexion à la gare du Nord du réseau de banlieue Nord de la S.N.C.F. avec la ligne de Sceaux, elle-même prolongée de Luxembourg à Châtelet puis à la gare du Nord et d'une interconnexion banlieue Nord/banlieue Sud-Est par gare du Nord, Châtelet et gare de Lyon.

- la substitution d'une desserte de Cergy par la S.N.C.F. à partir de la gare St-Lazare - via Nanterre - (avec raccordement ultérieur au R.E.R. Est-Ouest) à la partie nord d'une autre grande transversale nord-sud prévue par le schéma directeur de 1965 et à la desserte ajoutée en 1969 par une branche entièrement nouvelle du R.E.R. Est-Ouest via la forêt de Saint-Germain et l'Hautil.
- la substitution d'une desserte de Saint-Quentin-en-Yvelines par la ligne S.N.C.F. de Chartres, dûment renforcée dans la région de Versailles, à la desserte par la branche sud de cette autre transversale nord-sud du schéma directeur de 1965.
- l'orientation de cette desserte de Saint-Quentin-en-Yvelines dans Paris vers Invalides avec exécution de la liaison Invalides-Orsay permettant la constitution d'une seconde grande transversale est-ouest rive gauche non prévue au S.D.A.U. de 1965-1969.

* *

La commission a profité de chacune de ces saisines non seulement pour appuyer l'accent mis sur la priorité à donner aux transports collectifs, mais également pour rappeler :

- l'intérêt de concentrer sur les rocades (notamment A 86) l'effort à poursuivre en matière de voirie routière.
- la nécessité de poursuivre et d'amplifier le programme d'investissements en matériel et en infrastructures ferroviaires (les modes de financement étant à repenser en conséquence).

* *

La toute récente saisine "voies ferrées nouvelles" a permis à la commission de participer à l'élaboration d'un véritable inventaire des grosses opérations envisageables à court et moyen termes, qui constitue en fait une pré-programmation qui sera confrontée ci-dessous au chapitre IV avec celle que comporte la présente saisine.

Elle lui a également permis d'insister sur la "priorité des priorités" qui reste l'augmentation de capacité et l'amélioration de l'exploitation des réseaux existants et le dégagement des moyens financiers correspondants.

CHAPITRE II ORIENTATIONS MODIFIÉES OU NOUVELLES INSPIRANT LA MISE A JOUR DU S.D.A.U.

La commission a noté et appuie sans réserve dans le domaine des transports les 3 tendances réaffirmées ou nouvelles qui se dégagent des documents dont la commission est saisie.

1. Priorité aux transports collectifs en zone dense.
2. Souci de réalisme.
3. Préoccupation "marchandises".

Ces 3 tendances méritent quelques réflexions d'ordre général.

II.1. Priorité aux transports collectifs en zone dense.

II.1.1. La commission, tout en donnant son plein accord à cette priorité, tient à faire deux remarques :

a) le développement de l'offre de transport, si elle constitue une incitation majeure à l'usage des transports collectifs, entraîne aussi une tentation d'accepter un emploi à une distance accrue du foyer. Ce développement ne conforte donc pas un objectif de rapprochement domicile-emploi. Il s'accorde par contre avec un certain freinage de l'expansion des périmètres d'agglomération, relevé par la commission dans les nouveaux documents et avec la poursuite de la politique des villes nouvelles.

La commission, qui enregistre à ce propos la croissance continue de la distance moyenne de transport sur la banlieue S.N.C.F., suggère qu'une étude tente de dégager l'impact de l'amélioration des dessertes depuis dix ans sur ce phénomène, comparaison étant faite avec les autres causes (prix des loyers, exigences accrues dans le choix de l'emploi, recherche d'un cadre de vie familiale amélioré etc.).

b) Tant que la politique des transports (toujours souhaitée globale par la commission) s'en remet à la seule incitation pour modifier l'équilibre transport individuel/transport collectif, il n'est guère raisonnable d'espérer un transfert notable du premier sur le second du trafic actuel qui nécessiterait une politique plus volontariste d'affectation de la voirie.

Tout au plus peut-on espérer orienter vers le transport collectif une part croissante du trafic nouveau. Les nouvelles prévisions démographiques, plus modestes que les précédentes, permettent aux responsables des transports collectifs d'affirmer qu'ils seront en mesure d'assumer cette charge doublement accrue pour eux. Encore faut-il leur en donner les moyens qui concernent aussi bien l'amélioration du confort (puisque l'on s'en remet essentiellement à l'incitation) que l'augmentation de la capacité transport des réseaux existants, alors que le schéma directeur concerne les seules extensions des réseaux.

* *

Les conséquences de cette "priorité" doivent être tirées et marquées essentiellement dans les domaines suivants.

II.1.2. Réseau routier

1. priorité à la fonction rocade ;
2. atténuation de la fonction centripète du réseau rapide et autoroutier mais dans des limites qui seront rappelées au chapitre III § 2 ;
3. affirmation de la complémentarité des modes de transport par une politique audacieuse en matière de gares routières et parkings aux abords des gares ;
4. utilisation optimale des voiries existantes (mesures d'exploitation : hiérarchie dans le droit d'usage et améliorations techniques en faveur du débit) ;
5. réservation dans la voirie existante ou en bordure des voiries nouvelles, des pistes autobus ou "site propre" (y compris technique tramways), là où de telles pistes sont ou risquent de devenir utiles.

II.1.3. Réseaux ferroviaires

- En zone diffuse (grande couronne), affirmation et éventuellement renforcement des quelques grands axes existants pour la desserte interrégionale ou nationale ou créés pour la desserte des villes nouvelles et des aéroports et rabattement sur ces grands axes par circuits routiers ou, exceptionnellement et si l'infrastructure existe et que le trafic le justifie, par éléments de rocades ferroviaires.
- En zone agglomérée, amélioration de la desserte interstitielle par prolongement de lignes radiales du métro et du maillage par utilisation d'infrastructures existantes en rocade (type Petite Ceinture).
- En zone centrale de Paris, amélioration de la distribution et des correspondances à partir du réseau régional S.N.C.F. et R.A.T.P. (interconnexions), avec utilisation intensive des liaisons à grand gabarit sous Paris.
- Bien entendu sur l'ensemble des réseaux, augmentation de la capacité en fonction de la croissance des besoins et amélioration des conditions de transport et notamment de confort.

II.2. Souci de réalisme

Il se traduit dans le nouveau schéma directeur par une utilisation aussi large que possible des infrastructures existantes, qu'elles soient routières ou ferroviaires.

II.2.1. Réseau routier

Dans le domaine de la voirie l'esprit réaliste du nouveau schéma directeur trouve son véritable fondement dans une double constatation, à peine esquissée dans le texte de présentation, mais évidemment sous-jacente aux inflexions que l'on relève dans la politique d'équipement.

Il s'agit, d'une part, de l'approche de la saturation de fait des voiries de tous les niveaux dans la partie centrale de la zone agglomérée un nombre croissant d'heures par jour et de l'impossibilité maintenant reconnue de continuer de suivre, et a fortiori de précéder, une demande de transport routier qu'est seule capable de freiner - l'expérience de ces dix dernières années, "crise de l'énergie" comprise, le prouve - l'impossibilité matérielle d'utiliser l'engin acquis ou le véhicule de transport collectif convoité.

Il s'agit, d'autre part, d'un procès fait par l'opinion publique - à tort, d'après certains - à l'automobile quant aux nuisances qu'elle entraîne en milieu urbain et même dans certaines parties du secteur rural (zones d'équilibre), les préoccupations relatives à la qualité et au cadre de vie prenant le pas sur celles de la mobilité à tout prix.

Les délibérations récentes du conseil de Paris au vu des conclusions de la commission État-Ville "l'automobile dans la cité" (mai 1975) caractérisent bien la première tendance.

Les délibérations de certains conseils généraux de la région sur la mise à jour du S.D.A.U.R.P. confirment la seconde (notamment celle des Hauts-de-Seine et des Yvelines).

* *

Les conséquences logiques et réalistes de ces deux constatations se retrouvent bien dans le nouveau schéma directeur.

L'impossibilité de "recevoir" et de "traiter" (en circulation comme en stationnement) des flots nouveaux importants de trafic routier en zone centrale conduit évidemment à ne pas en faciliter encore davantage l'accès (limitation à A 86 de A 18, F 14, B 15, A 16, A 17, A 5 et même si, comme il semble, les vœux de Paris et des Hauts-de-Seine sont suivis, de A 10). Sans doute la charge se reportera-t-elle pendant quelque temps sur la voirie locale parallèle, accélérant d'autant sa saturation déjà menaçante et les nuisances n'en seront-elles que multipliées. Cette contrepartie est inévitable, mais y avoir égard ne reviendrait qu'à en retarder une fois de plus l'échéance dès lors qu'il est reconnu que la "course" entre le développement de la voirie et le développement du parc automobile ne peut plus, en milieu urbain, être gagnée par la première.

Le souci d'épargner certaines zones suburbaines ou rurales en écartant toute circulation de grand transit ne pouvait évidemment que déboucher sur le renoncement aux projets non capitaux (C 6 dans la vallée de l'Essonne, C 15 et B 15 dans le Vexin) ou sur leur modification (A 88 reportée à l'ouest de la Mauldre, C 5 en plaine de France remplacé par G 4 le long de Roissy).

La commission dans son ensemble reconnaît que le schéma directeur proposé reflète de façon logique les tendances issues de ces constatations.

Certains de ses membres voient toutefois de façon moins pessimiste l'avenir de l'automobile ; ils font les observations suivantes :

a) Quelles que soient les difficultés rencontrées et qui ont existé de tout temps, il faut reconnaître l'efficacité des grandes voies rapides urbaines, telles que le boulevard périphérique et la voie express rive droite ; c'est grâce à elles que, malgré l'accroissement du parc automobile, on ne circule pas plus mal à Paris aujourd'hui qu'il y a dix ans. L'évolution prévue pour la démographie et l'emploi comme l'accroissement moins rapide d'un parc dont l'usage est devenu beaucoup plus coûteux ne peuvent qu'augmenter la portée de cette observation.

b) Les attaques contre les nuisances de l'automobile ont entraîné de la part des constructeurs de véhicules et de routes des progrès techniques qui devraient permettre, au prix d'investissements plus coûteux mais acceptables pour la collectivité, de maintenir une qualité de vie, dont la mobilité offerte par l'automobile est également un élément essentiel.

c) Les difficultés de financement et les réactions enregistrées à toute introduction de péage qui serait de nature à les surmonter au moins partiellement ne leur paraissent pas devoir peser directement et de façon déterminante sur la consistance d'un schéma directeur qui doit refléter les besoins stricts cohérents avec les principes d'aménagement et de développement retenus par ailleurs et non les moyens à dégager pour la mise en œuvre. Ils mettent en garde contre l'intrusion du conjoncturel dans le structurel. Il leur paraîtrait à cet égard regrettable que les liaisons villes nouvelles-Paris soient finalement de qualités différentes selon qu'elles auront été traitées avant ou après 1975 (suppression de A 5 en ce qui concerne Melun-Sénart et de B 15 en ce qui concerne Cergy-Pontoise).

d) Sans contester ni remettre en cause le souci "écologique" dans son principe, ils tiennent à rappeler en ce qui concerne les autoroutes, qu'à débit égal, la bruyance va à l'inverse de la fluidité et que la pollution de l'air est en grande partie la conséquence des encombrements et des démarrages. Or, si les autoroutes engendrent, puisqu'elles la facilitent, une certaine circulation supplémentaire, elles transforment en trafic rapide une certaine fraction du trafic lent qui utilise à défaut les voiries locales parallèles. Il faut donc se garder de ne prendre en compte que les inconvénients d'une infrastructure rapide nouvelle sans mettre à son crédit ses avantages.

La commission à l'unanimité considère qu'il y a lieu de toute façon de tirer de la situation actuelle les conséquences constructives celles-là ; même si elles se heurtent à des obstacles psychologiques et financiers graves : il s'agit, bien entendu, du bouclage de A 86 et de l'avancement des rocadés extérieures A 87 et A 88, le boulevard périphérique étant d'ores et déjà hors d'état d'assurer à lui seul la fonction de distribution dans Paris et d'éviter Paris et son doublement par un super-périphérique étant définitivement exclu.

*
*
*

En ce qui concerne le schéma directeur lui-même et plutôt que de proposer le report de la décision sur les radiales à une époque où il pourrait être jugé de l'effet de la réalisation des rocadés et les améliorations des transports en commun, la commission se rallie au S.D.A.U. proposé (aux exceptions près qui sont explicitées au chapitre III.2), étant entendu que les emprises seraient réservées pour l'éventuel rétablissement ultérieur de tout ou partie (A 5 par exemple) des réalisations auxquelles il est ainsi renoncé à l'horizon du S.D.A.U.R.P. actuel (horizon 2000), une nouvelle mise à jour de ce document étant prévisible et souhaitable d'ici là.

De telles réservations sont relativement peu onéreuses et n'enfreignent pas le principe auquel la commission se rallie volontiers qui consiste à maintenir les ambitions d'un schéma directeur à l'échelle d'un volume global de réalisations possibles (il s'agit en somme de rester à mi-distance d'un conjoncturel à court terme qui vient d'être critiqué et d'un utopique qui le serait davantage encore et dont le schéma de 1965 n'était pas exempt).

Ce même souci de réalisme et d'efficacité conduit à souligner qu'à l'appui du schéma directeur, une politique des transports et d'usage de la voirie s'impose — comme la commission n'a jamais manqué d'y insister — qui fasse la part qui lui revient au transport de marchandises qui est, pour sa totalité, indispensable à la vie de la cité et, pour sa plus grande part, sans substitut possible en matière de mode technique d'acheminement.

La politique des transports et les plans de circulation avec leurs implications réglementaires ne sont certes pas sans rapport avec le S.D.A.U.R.P. mais il n'y sera pas insisté ici, vérification étant faite qu'elles peuvent se mouler autour ou à l'intérieur des dispositions du schéma régional examiné et dont le caractère réaliste vient d'être à la fois expliqué et justifié.

II.2.2. Réseau ferroviaire

Toutes les modifications (énumérées au chapitre I) déjà réalisées ou décidées aux dispositions du schéma directeur de 1965-1969 relèvent d'un souci de réalisme et sont entérinées dans le nouveau schéma.

Dans le même esprit, figurent en plus au schéma directeur révisé :

- la réouverture de la Petite Ceinture sud,
- l'utilisation de la Petite Ceinture ouest et de la ligne d'Ermont par Gennevilliers pour constituer une 2^e branche ouest

(Invalides-Ermont-Pontoise) de la nouvelle grande transversale sud-ouest-ouest (Juvisy-Invalides-Versailles).

— 3 autres liaisons par voies existantes :

- Roissy-vallée de la Marne (Nogent-Le-Perreux)
- Ermont-Défense-Viroflay-Versailles
- Argenteuil-Sartrouville.

On y reviendra au chapitre III.

L'ensemble des interconnexions propres à la S.N.C.F., à la R.A.T.P. et communes à ces deux réseaux constitue évidemment la principale application du même principe.

On se reportera au rapport de la commission des transports sur la saisine "lignes nouvelles" (§ 3.3.2.) pour situer les limites que comporte malgré tout l'utilisation de lignes S.N.C.F. qui acheminent par ailleurs un trafic "grandes lignes" et un trafic marchandises.

II.2.3. Domaine des techniques nouvelles

Bien que les documents nouveaux ne comportent pas de véritable prise de position quant au parti qui pourrait être tiré de la mise en œuvre de techniques nouvelles de transports collectifs, les cartes "transports" et "1985-1990" ne semblent en supposer l'emploi que sur certains éléments de rocade dans les parties nord, est et sud de la "première couronne", et, à l'exception de cette dernière section, à un horizon tel que l'on puisse espérer que certaines de ces techniques nouvelles aient dépassé le stade de la simple expérimentation où elles se trouvent à l'heure actuelle.

La commission est bien d'accord sur cette vision réaliste et suggère même de ne pas négliger l'appel à la technique tramways ou semi-métro, seule bien éprouvée et fiable dans l'état actuel de nos connaissances pour les débits ne justifiant pas la technique métro proprement dite et a fortiori la technique ferroviaire à grand gabarit.

II.3. Préoccupation "marchandises"

La plupart des aménagements et équipements spécifiques au transport des marchandises échappent au graphisme des plans du fait de leur caractère ponctuel (gares routières, gares marchandises S.N.C.F., bassins ou darses fluviaux).

C'est en fait dans le texte de présentation que la commission se plaît à noter que le transport, le stockage et la distribution des biens ont retenu l'attention des rédacteurs.

Les principes énoncés au chapitre II.A.3. de la deuxième partie du texte de présentation et les quelques réalisations annoncées reçoivent le plein accord de la commission qui estime, pour sa part, que l'"aménagement des horaires" préconisé pour faciliter les livraisons n'est qu'un des aspects d'une véritable "hiérarchisation des droits d'usage de la voirie", seule solution véritable à la répartition de la pénurie que rend urgente la saturation de la voirie tant primaire que de distribution en zone agglomérée.

Peut-être l'accent aurait-il pu être mis avec plus de vigueur sur une politique d'incitation à l'usage de moyens en site propre (là où ils sont substituables à l'usage de la voirie générale), comme il est mis, dans le domaine des transports voyageurs, sur l'usage des transports collectifs. Quand bien même ce problème serait peut-être plus national que régional, dans le cas des marchandises il ne s'en agit pas moins dans les deux cas des mêmes soucis d'économie d'énergie, d'espace et de nuisance qui sous-tendent toute politique d'aménagement rationnel et d'amélioration du cadre de vie.

La commission n'en souligne pas moins, sans pour autant la désapprouver, que la limitation aux grandes rocadés du réseau de grande voirie radiale, qui est l'une des inflexions les plus importantes de la présente mise à jour du S.D.A.U., doit être pesée en termes de transports marchandises comme de transports de personnes.

CHAPITRE III OBSERVATIONS PARTICULIÈRES À CERTAINES CATÉGORIES D'ÉQUIPEMENTS ET À CERTAINS ÉQUIPEMENTS

III.1. Remarques préalables

III.1.1. Les documents tant écrits que graphiques soulignent vigoureusement que leur objectif est de définir un cadre de développement et d'aménagement reflétant des objectifs généraux et des grands axes d'action et nullement une représentation ou un inventaire d'opérations envisageables à court terme, à moyen terme ou à long terme.

C'est dans le domaine des infrastructures de transports (dont l'aspect linéaire se prête à la représentation sur une carte) que la distinction est à faire avec le plus de soin entre certains tracés qui suivent un itinéraire existant ou à aménager (il s'agit alors d'opérations bien déterminées) et la simple indication d'une volonté de trouver une solution technique à un besoin de liaison.

Si dans le domaine routier les tracés figurés correspondent en général à des études précises (une certaine indétermination restant en ce qui concerne des tronçons de A 86 et A 87), dans le domaine ferroviaire et techniques nouvelles, par contre, seules les radiales et les éléments de rocade correspondant à des propositions de la S.N.C.F. et de la R.A.T.P. ont un caractère technique et topographique bien précis. D'autres indications (représentées en général par des lignes géométriques simples) ne présument, faute d'infrastructures existantes aptes à l'assurer, ni le tracé précis, ni quelquefois la technique (ferroviaire ou nouvelle, voire routière) de la liaison souhaitée.

III.1.2. L'indication d'une liaison sur les cartes 1, 2, 3 et 4 n'implique donc aucune époque de réalisation précise (si ce n'est qu'elle devrait se situer avant l'an 2000) et, à l'inverse, bien d'autres liaisons de caractère structurant moins affirmé peuvent se trouver réalisées d'ici là qui ne sont pas figurées sur ces cartes.

La carte n° 7 (orientations pour une première phase – horizon 1985-1990) n'a pas non plus de caractère exhaustif ni exclusif d'autres réalisations. Elle a néanmoins un aspect préprogrammation qui a semblé à la commission requérir une discussion spéciale qui fait l'objet du chapitre IV.

III.1.3. La commission a eu connaissance des observations et suggestions faites par la ville de Paris et les conseils généraux des départements de la région.

Ne sont reprises dans le présent rapport que celles que la commission a jugé important d'appuyer ou au contraire de contester : seules ne seront pas évoquées celles qui ont paru mineures, voire hors de l'échelle d'un schéma directeur régional ou au sujet desquelles la commission s'est révélée indifférente.

Les observations et suggestions de la commission elle-même se reconnaîtront à l'absence de référence à une autre instance délibérante.

III.1.4. Sous le bénéfice de ces remarques préalables, les observations de la commission sont classées sous neuf rubriques dont la première, dans un souci de clarté, rassemble les observations touchant le réseau routier. Les huit rubriques suivantes concernent les T.C.S.P., savoir :

- les rocadés,
- le cas particulier des rocadés tangentielles, axes de développement,
- les compléments de radiales en zone diffuse,
- le maillage en zone dense,
- les interconnexions,
- les relations inter-régionales,
- les relations nationales,
- la navigation intérieure.

III.2. Réseau routier

La triple conjonction :

- de l'atténuation des hypothèses de développement démographique global de la région parisienne entraînant dans une certaine mesure celle des besoins en voirie interne,
- de la priorité donnée aux transports collectifs,
- de la double constatation développée du chapitre II § 2,
- explique dans une large mesure que la mise à jour du S.D.A.U. se traduise par une certaine contraction des prévisions en matière d'équipement routier.

Cette contraction est, dans l'état actuel des études, surtout sensible sur le réseau routier régional (carte n° 2 pour la zone agglomérée, n° 3 pour le reste de la région), par comparaison avec la carte de la voirie rapide d'octobre 1971, jointe au dossier "Stratégies 1985 – Définition des réseaux 1985" de mars 1973, qui en développait la partie transports.

Les répercussions sur les réseaux autres que "rapide" ne pourront être explicitées qu'à l'occasion de la mise au point des schémas de secteur et dossiers d'agglomération et échappent à la présente saisine.

La commission donne ci-après son avis sur un certain nombre de points évoqués par les différentes collectivités saisies à un stade précédent de la procédure et qui sont examinés dans l'ordre où l'administration elle-même les a classés.

F 15 - La partie de F 15 assurant la continuité de A 88 à la traversée de la vallée de l'Oise et dont le Val-d'Oise demande la suppression semble, eu égard à sa fonction particulière, devoir être maintenue moyennant des études complémentaires sur son tracé.

A 10 - Conformément à la recommandation du conseil de Paris, ne semble finalement pas devoir être prolongée entre A 86 et le périphérique. Comme proposé au chapitre II.2.1, l'emprise en serait néanmoins réservée pour l'établissement du boulevard souhaité par les Hauts-de-Seine.

A 14 - Comme le souhaitent les Hauts-de-Seine et les Yvelines et même si les études de tracé se poursuivent, le principe de sa réalisation à l'ouest de A 86 ne devrait pas être remis en cause.

F 2 - Il semble, comme le suggère la Seine-Saint-Denis, qu'elle pourrait être limitée au sud à B 3.

A 16 - Pas d'objection non plus à renforcer le graphisme entre A 1 et A 86, s'agissant d'un shunt entre ces deux autoroutes (Seine-Saint-Denis).

C 6 - La signification du tiret noir marquant C 6 au Sud de A 87 demande à être mieux précisée (Essonne).

Voirie dans Paris

Le conseil de Paris demande la suppression de l'indication de la liaison directe Italie-Nation, du tronçon central de la voie express rive gauche et de la radiale Denfert-Rochereau. La Commission en est d'accord en ce qui concerne Italie-Nation et la radiale Denfert-Rochereau. Certains membres désirent voir maintenir la voie express rive gauche. Il est entendu que reste nécessaire et à réaliser à d'autres titres le dédoublement du Pont d'Austerlitz que comportait Italie-Nation et qui a une importance régionale car en relation avec le flux de trafic amené par A 4.

A 86 - Aucune contestation n'est enregistrée sur la nécessité absolue de "boucler" A 86 dans les moindres délais. Les Yvelines viennent à leur tour d'accepter le tracé auquel la commission s'était ralliée dans les conclusions de son rapport sur saisine spéciale à ce sujet (avril 1974).

III.3. Les rocadés T.C.S.P. en général

Les rocadés spécifiquement routières ayant été traitées en III.2., la remarque essentielle de la commission concerne le choix des techniques à mettre en œuvre pour les rocadés justifiant un moyen de transport collectif, qu'il soit ferroviaire, routier ou mixte.

La commission a déjà noté (voir II.2.3.) l'attitude réaliste des rédacteurs du schéma face aux techniques nouvelles (elle s'associe d'autant plus volontiers au conseil de prudence émis par le conseil de Paris recommandant un programme cohérent d'expérimentation avant la mise en œuvre au stade de l'exploitation commerciale).

Mais, comme elle l'a déjà fait ressortir à l'occasion de la saisine "voies ferrées nouvelles", elle recommande qu'une étude approfondie du trafic potentiel précède le choix des techniques envisageables et que soient alors comparés de façon approfondie les avantages et inconvénients des techniques ainsi sélectionnées, que soit enfin établi le bilan socio-économique complet de la mise en œuvre de la technique reconnue a priori la mieux adaptée au stade précédent de l'étude.

Au plan du trafic sur les rocadés elle a pris connaissance d'une étude récente du service régional de l'équipement portant sur le trafic qu'aurait à assurer la Grande Ceinture S.N.C.F. supposée réactivée sur toute sa longueur.

Elle est frappée du peu de sections sur lesquelles le trafic justifie la technique ferroviaire classique à grand gabarit.

Le trafic de cabotage (c'est-à-dire dont l'origine et la destination sont dans les zones de banlieue ainsi desservies) ne dépasse que très rarement 500 voyageurs à l'heure de pointe dans le sens le plus chargé. Le trafic total n'atteint 5 000 (et cela dans des hypothèses qui paraissent très optimistes et excluent tout autre transport collectif de rabattement sur les radiales) que dans certaines sections nord et est de la Ceinture : c'est dire que même là où elle existe, l'infrastructure ferroviaire risque, de par son coût d'exploitation, d'être hors de proportion avec le besoin. Là où son emploi se justifierait (5 000 voyageurs au moins à l'heure de pointe, soit 4 trains environ) peuvent encore se poser des problèmes d'investissement pour rendre compatible ce trafic avec les circulations préexistantes.

Les indications relatives aux rocadés T.C.S.P. sur les cartes jointes au schéma directeur paraissent, par leur schématisation un peu excessive, suggérer des solutions qui ne cadrent pas avec ces réalités économiques ou techniques.

Le cas des rocadés tangentiels sera traité au § III.4.

La commission pense que les deux rocadés sud et nord dites "proches" (Versailles, Choisy, Val de Fontenay, et Nanterre, Gennevilliers, Noisy) apparemment prévues en technique nouvelle, devront faire l'objet d'une étude comparative en technique autobus sur piste et technique tramway.

La commission note par ailleurs et sur un plan général que la complémentarité entre techniques ne ressort pas de façon suffisante du rapport de présentation et que les vocations particulières des T.C.S.P. pour les axes lourds et de la route pour la plupart des rocadés, ne sont peut-être pas assez clairement affirmées.

III.4. - Cas particulier des rocadés tangentiels appuyant les axes préférentiels de développement.

Pour les trois axes tangentiels :
est-ouest au nord
nord-sud à l'ouest
et est-ouest au sud,

la remarque générale ci-dessus sur le choix des techniques prend toute sa portée.

Bien que le graphisme soit le même sur la carte n° 4, des différenciations sont à faire suivant les axes ou les portions d'axes quant à l'importance du trafic escomptable et à l'utilisation d'infrastructures nouvelles.

S'inspirant d'autre part de la remarque faite ci-dessus sur la nécessité avant toute programmation d'une mesure aussi exacte que possible de l'intérêt socio-économique des opérations, la commission :

- s'étonne du tracé d'une rocade sud nouvelle aussi près d'une infrastructure à grand gabarit en service dans sa partie ouest et sud (il s'agit de la grande ceinture entre Versailles et Choisy). Dans la partie est (Choisy - Vallée de la Marne) une étude comparative devrait être menée entre l'utilisation de cette partie de la grande ceinture (reconnue possible mais onéreuse par la S.N.C.F.) et un autre mode de réalisation (bus ou site propre). La rocade sud existante pourrait être complétée, comme le met en évidence la carte n° 4, par une antenne de Savigny vers Evry.
- appuie la suggestion d'utiliser des infrastructures existantes pour la rocade nord-sud à l'ouest entre la Défense et Saint-Quentin-en-Yvelines.
- n'a pas d'objections à la demande du G.E.P. de la Seine-Saint-Denis tendant à ce que le tracé de la rocade est-ouest au nord, entre Epinay et Le Bourget, suive le tracé de la grande ceinture S.N.C.F. à condition que ne subsiste pas dans le texte d'ambiguïté sur le fait que c'est l'utilisation de la percée qui est recherchée : l'exploitation ferroviaire n'est pas à exclure mais nécessiterait un dédoublement sur une grande partie de l'infrastructure existante.

III.5. - Compléments de radiales en zone diffuse

La commission prend acte du petit nombre des compléments de radiales de T.C.S.P. prévus, ce qui lui paraît logique à condition que soient bien organisés dans cette zone les transports de rabattement sur les axes lourds.

La commission approuve la demande (Essonnes et Hauts-de-Seine) de prolongement de la branche de Robinson au moins jusqu'à son intersection avec la rocade sud, ce qui formerait un tout cohérent.

La commission approuve, s'agissant de la desserte des villes nouvelles à long terme, les compléments destinés à Cergy (boucle de l'Hautil et antenne de la Nancelle) et à Saint-Quentin-en-Yvelines en observant toutefois dans ce cas que la présentation de la carte n° 4 prévoit une liaison Viroflay-Trappes qui s'inscrit par endroits très mal dans le site, alors qu'il existe une autre possibilité en s'embranchant sur les voies de Paris et Chartres à Saint-Quentin pour desservir les zones à urbaniser, sans avoir nécessairement à prolonger le tracé jusqu'à Viroflay.

III.6. - Maillage en zone dense

Dans ce paragraphe sont rassemblées toutes les observations concernant les prolongements de lignes de métro, la réactivation de la Petite Ceinture S.N.C.F. et le rôle de certaines stations comme points nodaux de correspondance. Le cas particulier de la liaison Ermont-Maillot-Invalides qui s'inscrirait bien dans ce paragraphe et dans celui des rocades tangentielles pour sa partie Pontoise-Ermont, est repris en III.7. "Interconnexion".

III.6.1. Prolongement de lignes de métro

La consultation des conseils généraux des départements a fait ressortir de nombreuses remarques concernant des prolongements de lignes de métro au-delà de ce que le projet de schéma directeur propose.

Pour sa part, la commission considère que les objectifs auxquels ils répondent sont en fait nombreux :

- maillage avec le réseau de T.C.S.P.
- maillage avec le réseau routier (exemple de la ligne 13 bis avec un parking prévu près de A 86),
- cohérence avec le réseau régional, voire fonctions régionales (ligne 7 au sud),
- desserte des pôles importants (pôles restructurateurs, préfectures : ligne 5 à Bobigny, etc.),

et suggère dans ces conditions une représentation plus souple ne figeant pas, dans l'esprit des lecteurs, la limite de la zone desservie ceci devant, en particulier, s'appliquer aux lignes n° 1 à l'ouest, 5 à l'est et 4 au sud.

III.6.2. Petite Ceinture S.N.C.F.

Les remarques concernant la réactivation au service voyageurs de la Petite Ceinture visent deux aspects : le principe, les modalités.

Quant au principe, la commission retient la proposition de la S.N.C.F. de réactiver également les parties est et nord qui devraient donc figurer au même titre que la partie Sud sur la carte n° 4. Des correspondances se trouvant de ce fait données sur davantage encore de lignes urbaines (métros et bus), il ne serait plus utile de rétablir la Bastille, satisfaction étant ainsi donnée sur ce point au conseil de Paris.

Quant aux modalités, la commission appuie la demande du conseil de Paris de veiller à une bonne insertion dans l'environnement en couvrant la ligne là où cela s'avère possible, c'est-à-dire sur une grande partie de son parcours.

III.6.3. Les points nodaux de correspondance devraient être marqués sur les cartes 4 et 7 et être mentionnés dans le texte. Il s'agit de Saint-Lazare-Auber, de Châtelet, d'Invalides et de Saint-Michel. La commission attire particulièrement l'attention sur ce dernier nœud, comme l'a fait le conseil de Paris. Il lui paraît, en effet, important d'en faire le pendant de Châtelet sur la rive gauche au croisement de 2 lignes régionales, avec correspondance sur le métro urbain.

III.7. - Interconnexion

La commission a noté avec satisfaction le consensus général au principe de l'interconnexion et à tous ses cas d'application. La commission note, en particulier, que l'indétermination sur le choix de la deuxième branche à interconnecter au nord (choix qui devra intervenir ultérieurement) ne met pas en cause le principe de cette seconde interconnexion.

Pour sa part, la commission considère cependant que le concept d'interconnexion qui recouvre les principaux objectifs prioritaires (problèmes de capacité dans les gares "cul de sac", diffusion dans Paris par le maillage des réseaux grand et petit gabarit, solution de qualité à certains échanges banlieue-banlieue et notamment entre villes nouvelles et pôles restructurateurs) doit également être appliqué à la liaison Pontoise-Ermont-Invalides qui sera une branche de la transversale régionale rive gauche Juvisy-Invalides-Saint-Quentin-en-Yvelines.

III.8. - Relations interrégionales

La commission note l'absence d'une liaison entre la Picardie (Creil) et l'aéroport Charles-de-Gaulle. Cette liaison qui, à la connaissance de la commission, est vivement sollicitée par la région Picardie, devrait à tout le moins figurer au S.D.A.U.R.P. sans que cela préjuge de ce que la région parisienne aura ou non à prendre l'initiative de son exécution le moment venu, ni à en assurer le financement.

Par ailleurs, il doit être bien entendu que "les gares grandes lignes à l'extérieur de Paris" auxquelles le rapport de présentation fait allusion ne sauraient en aucun cas se substituer aux grandes gares parisiennes, mais apporter des possibilités supplémentaires en période de pointe, notamment pour les trains spécialisés (colonies de vacances, trains d'agences, etc.).

Dans un ordre d'idées analogue la commission souhaiterait que figure explicitement la réservation d'une future liaison gare du Nord-gare de Lyon.

III.9. - Liaisons internationales

La commission approuve la mention au S.D.A.U.R.P. des liaisons ferroviaires à grande vitesse Paris-Londres, Paris-Bruxelles malgré l'abandon, temporaire espère-t-elle, du projet de tunnel sous la Manche.

Ces liaisons internationales à grande vitesse ne peuvent qu'être bénéfiques à la région parisienne dans le maintien et le développement de son rôle européen.

La commission note toutefois que le tracé reporté sur les cartes est erroné ; il conviendrait de le rectifier.

III.10. - Navigation intérieure

Le S.D.A.U. n'évoque que très succinctement les problèmes de la navigation fluviale. Or, ce mode de transport au moindre coût

est capital pour les produits pondéreux et de faible coût pour les matériaux. D'autre part, la région parisienne, dont l'importance est née de la convergence de 4 fleuves à gros débit : la Seine, la Marne, l'Oise et l'Yonne, dispose d'un réseau hydrographique sans équivalent dans d'autres régions, sauf le Nord. Il convient donc d'accentuer la modernisation de ces quatre fleuves pour abaisser le coût de transport de marchandises pondéreuses, et d'envisager favorablement les projets de liaison par canaux à grand gabarit, vers le nord et le nord-est de la région.

CHAPITRE IV - PROGRAMMATION

IV.1. - Réseau routier

Comme il est dit au chapitre II § 2.1., c'est sur le bouclage de A 86 et l'avancement de A 87 que doit être porté la maximum d'efforts. On n'y reviendra donc pas ici.

La commission n'appuierait les demandes de faire figurer à la carte n° 7 (première phase) des tronçons supplémentaires de A 15 et A 87 (Val-d'Oise) et de la V.R.G.S. entre F 18 et le périphérique (Hauts-de-Seine) que s'il s'avérait physiquement impossible d'utiliser sur les rocades la totalité des crédits qui pourront leur être affectés.

La demande d'inscrire F 6 présentée par l'Essonne lui semble par contre devoir être suivie.

IV.2. - Réseau ferroviaire et techniques nouvelles

La commission a longuement développé dans son rapport sur la saisine "voies ferrées nouvelles" l'intérêt majeur qu'elle portait à l'établissement d'un "schéma directeur des transports à moyen terme" (1985-1990) cohérent avec le S.D.A.U.R.P. et qui lui paraissait devoir résulter des études des "dossiers d'agglomération".

C'est dans le domaine des transports collectifs que l'absence d'un tel document lui paraissait le plus regrettable, les voiries rapides ayant fait l'objet de programmations à moyen et long termes qu'il suffisait d'actualiser périodiquement (1).

(1) Dernier en date à sa connaissance : la carte n° 1 "Principaux aménagements routiers" de mai 1973, publié au titre de la "Documentation cartographique sur la région parisienne".

Les "orientations pour une première phase" et la carte n° 7 qui les concrétise, semblent, et la commission s'en réjouit, venir combler cette lacune, du moins en partie.

En partie seulement parce que ne sont énumérées et figurées que les opérations qui "doivent exercer, dans la stratégie qui vient d'être définie, un effet d'entraînement".

Ne figurent de ce fait ni dans le texte, ni à la carte n° 7, des opérations que la commission juge aussi nécessaires dans les 10 ans à venir, mais qui répondent à des besoins existant dès maintenant (par exemple certains prolongements de lignes de métro ou réouvertures de sections de la grande ceinture S.N.C.F. et de nombreux investissements de capacité sur réseau existant).

Ceci dit, la commission, toujours en se plaçant dans l'esprit des rédacteurs des documents examinés, formule les observations ci-après.

a) L'importance donnée aux "axes ferroviaires tangentiels supports du parti d'aménagement" représentés en gros tireté noir à la carte n° 7, ne correspond ni à l'importance du trafic qu'ils seraient susceptibles d'acheminer ou d'engendrer, ni à des perspectives raisonnables de réalisation, du moins pour certaines de leurs sections (voir chap. III § 3 et 4).

Peuvent, par contre, figurer à la carte 7 :

- sur l'axe nord-ouest - est les sections Cergy - Ermont et Le Bourget - Nogent-le Perreux qui correspondent à des lignes existantes donnant les possibilités voulues (encore faut-il, par Cergy, comprendre Pontoise car l'antenne vers Cergy centre - antenne dite de La Nancelle - ne sera sans doute construite qu'au-delà de 1985).

- sur l'axe nord-ouest - Ermont - La Défense - Versailles, seule la section La Défense - Versailles qui est d'une réalisation facile et relativement peu onéreuse.

Les sections Épinay-Le Bourget, Nogent-Le Perreux - Orly lui paraissent, eu égard aux doutes qui subsistent sur la validité de la technique ferroviaire à grand gabarit, relever d'une programmation ultérieure.

b) Par contre, la commission fait sienne l'insistante demande du Val-d'Oise de réaliser dès que possible et en toute hypothèse avant 1985 l'opération Pontoise - Ermont - Invalides. Cette opération doit donc figurer en totalité à la carte 7 (alors qu'elle y figure partiellement et de façon peu lisible). Elle est d'ailleurs mentionnée dans le texte comme l'une des opérations "essentielles par leur effet d'entraînement dans la mise en œuvre du parti d'aménagement régional".

Il semble que la crainte exprimée par le conseil de Paris quant à la nuisance pour les riverains d'une exploitation empruntant la section Péreire - Henri-Martin de la Petite Ceinture ne soit que très peu fondée puisque cette section est déjà parcourue par les trains Pont Cardinet - Auteuil, cadencés dans chaque sens à dix minutes et auxquels les nouveaux trains Pontoise - Juvisy se substitueront, et qu'au demeurant la partie urbaine du tracé peut être couverte là où elle ne l'est pas déjà. Cette relation nouvelle donnera à la vallée de Montmorency un accès direct à 11 lignes de métro dans Paris tout en constituant à infiniment moins de frais que le R.E.R. Est - Ouest une grande transversale nord-ouest - sud-ouest de la région parisienne avec une fonction de rocade entre Cergy-Pontoise et la vallée de Montmorency et dans la moitié ouest de Paris.

c) La commission s'étonne de ne pas voir figurer à la carte 7 des opérations qui, tout en ayant aussi un caractère local, assurent - selon la légende de la carte 4 - la cohérence avec le réseau régional.

Pourrait figurer à ce titre, comme réalisable au titre d'une première phase :

- la réanimation de la partie sud de la Petite Ceinture dans le prolongement d'Issy-Plaine - Défense.

d) De même, l'importance régionale du nœud de correspondance Saint-Michel devrait figurer à la carte 7 ou faire l'objet d'une mention spéciale.

e) Comme il a été dit au chapitre précédent, une bonne inscription de la région parisienne dans la bassin parisien requiert, de l'avis de la commission, l'inscription au S.D.A.U. du prolongement de la ligne d'Aulnay-Roissy-Charles-de-Gaulle vers la vallée de l'Oise par Survilliers où elle rejoint la ligne de Paris-Nord à Creil.

Il ne semblerait pas déraisonnable d'inscrire ce raccordement à la carte n° 7 si la région Picardie insistait dans ce sens.

* * *

En ce qui concerne l'ensemble des autres opérations "transports collectifs" que la commission souhaite et juge possible de réaliser d'ici 1985 dans le cadre d'un volume d'investissements parfaitement envisageable, et non plus seulement des opérations situées sur des "axes supports du parti d'aménagement" ou assurant la cohérence avec ceux-ci, elle s'en tient à son rapport sur la récente saisine "voies ferrées nouvelles" et à l'inventaire et aux fiches constituant les annexes de ce rapport.

AVIS DU COMITÉ CONSULTATIF ÉCONOMIQUE ET SOCIAL

AVIS SUR LA MISE A JOUR 1975 DU SCHÉMA DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME DE LA RÉGION PARISIENNE

Le comité consultatif économique et social de la région parisienne,

- Vu l'article 2 du décret du 25 novembre 1967, portant création du C.C.E.S. de la région parisienne,
- Vu les demandes d'avis en date du 5 juin 1975 et du 9 février 1975 formulées par M. le préfet de la région parisienne sur la mise à jour du schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne 1975,
- Vu le rapport présenté par M. Gilbert Gauer au nom de la commission Aménagement et Urbanisme,

Souligne qu'il a toujours considéré le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne comme la charte de l'aménagement régional, et qu'il estime que ce document, qui constitue la trame des documents d'urbanisme prévus par la loi foncière et des programmes d'équipement, doit faire l'objet d'une adaptation permanente en respectant les principes essentiels.

EN CE QUI CONCERNE LES PERSPECTIVES DE POPULATION

- **Constatant** la nécessité d'une correction de l'hypothèse démographique, suite au ralentissement du rythme de développement de la population de la France en général, et de la région parisienne en particulier ainsi qu'au renversement de tendance dans les mouvements migratoires internes, conséquence de la politique d'aménagement du territoire,
- **Considérant** que le nouveau S.D.A.U.R.P. retient un plafond de 12 millions d'habitants à l'horizon 2000,
- **Émet l'avis** que ces perspectives cernent de plus près la prévision nouvelle et répondent au souhait de maintenir la région dans une dimension humaine,
- **Souhaite** que cette prévision soit régulièrement contrôlée et que l'évolution de la population en nombre, en tranches d'âge et dans ses mouvements migratoires soit mesurée et analysée à partir d'échantillons judicieusement choisis au sein de la région.

EN CE QUI CONCERNE LE PARTI D'AMÉNAGEMENT

Constatant

- la réalisation d'urbanisations et d'équipements en contradiction avec les directives du S.D.A.U.R.P. de 1965, suite à des opérations déjà engagées à cette époque ou à d'autres, décidées après,
- les actions engagées pour acquérir la maîtrise de sols, pour contenir l'urbanisation sauvage, pour restructurer le tissu urbain alors en croissance anarchique, pour créer les villes nouvelles et plus généralement pour faire face aux besoins exprimés,
- le souhait plus nettement précisé par la Puissance Publique et l'opinion de sauvegarder l'environnement, le patrimoine bâti et de promouvoir un cadre de vie mieux adapté,
- l'exode relatif de la population de l'agglomération vers la périphérie de la région,

Considérant que les changements dans l'affectation des sols proposés par le S.D.A.U.R.P. 1975 ainsi que nombre de suggestions des conseils généraux répondent aux options initialement prises et assurent une meilleure satisfaction des besoins et une défense plus efficace de l'environnement,

Rappelle que

- le choix de l'organisation du développement de la région sur deux axes parallèles à la vallée de la Seine et tangentiels à l'agglomération parisienne doit toujours inspirer sa politique d'aménagement,

Émet l'avis

- que les dérogations à ce parti d'aménagement ne doivent plus être accordées ou même acceptées,
- que la recherche de la maîtrise des sols doit être poursuivie. Elle est facilitée par les documents d'urbanisme prévus par la loi foncière qui affectent l'espace, les procédures de Z.A.D. et de Z.A.C. qui le réserve et le droit de préemption qui permet de l'acquérir. Encore faut-il que lesdits documents soient élaborés et approuvés et que les collectivités locales aient les ressources nécessaires pour leur mise en œuvre,
- que les zones naturelles d'équilibre, innovation importante par rapport au S.D.A.U.R.P. 1965 et les zones de discontinuité maintiendront le cadre de vie rurale,

- que l'équipement et la rénovation des pôles restructurateurs de la banlieue doivent être poursuivis,
- que les villes moyennes et les bourgs ruraux doivent connaître un développement modéré. Ils ne sont pas destinés à drainer l'accroissement de population de l'agglomération mais à se développer au rythme de leur mouvement naturel de population et être les centres d'équipements et de services de leurs zones d'influence,
- que les villes nouvelles, parvenues à un point de non-retour, devraient devenir les centres attractifs capables d'accueillir la majeure partie de l'accroissement démographique de la région. Pour ce faire, elle doivent être de vraies villes où auront envie de demeurer toutes les catégories sociales et de s'installer toutes les activités, et non une succession de logements sans vie et sans âme. Elles seront reliées entre elles et avec Paris par des moyens de transport rapides et fréquents et pourvues de zones d'activités afin d'éviter d'insupportables migrations quotidiennes,
- que la rénovation urbaine de l'agglomération parisienne doit assurer le maintien des habitants dans leur quartier et assurer la diversité sociale de ceux-ci grâce à un aménagement approprié du parc de logements et à l'implantation d'activités secondaires non gênantes.

EN CE QUI CONCERNE LE LOGEMENT

Considérant

- que l'analyse de la situation du logement en région parisienne montre, sur les vingt dernières années, d'incontestables aspects positifs en particulier en ce qui concerne :
 - le rythme très élevé de construction neuve et le niveau de l'aide publique.
 - la progression rapide du confort et la régression du surpeuplement.

Considérant toutefois

- que des problèmes graves subsistent ou apparaissent en ce qui concerne la concordance de l'urbanisation avec les prescriptions du schéma directeur,

- qu'une ségrégation sociale et spatiale s'est malheureusement développée sous différentes formes :
 - rejet à la périphérie des habitants des quartiers rénovés, et plus généralement des ménages modestes,
 - constitution de rentes de situation au profit des accédants à la propriété et de certains locataires fortunés, abusivement logés dans le parc locatif très aidé,
 - ségrégation physique des catégories de logements, en corrélation avec leur mode de financement, rendant difficile l'intégration des ensembles au tissu urbain,
- que le coût du logement neuf a subi très fortement les conséquences de l'inflation liées à certaines de ses composantes :
 - spéculation foncière et hausse ininterrompue des prix du terrain,
 - imputation excessive des dépenses d'infrastructures et d'équipements,
 - frais annexes dus aux multiples contrôles, aux charges fiscales et surtout aux frais financiers, etc.
- qu'à l'heure actuelle, on doit déplorer l'effet ségréatif par les coûts des modes de traitement du tissu existant, reproche dont parfois les collectivités locales propriétaires d'îlots anciens ne sont malheureusement pas **exemptes**.

Emet l'avis que

- une nouvelle politique de l'habitat ancien n'a de sens que si elle assure le maintien des habitants dans leurs quartiers et la diversité sociale de ceux-ci, sans quoi on risquerait de reproduire certains effets néfastes, maintes fois dénoncés, de la rénovation urbaine, telle qu'on l'a pratiquée jusqu'ici.

EN CE QUI CONCERNE LES TRANSPORTS

Considérant

- que le nouveau S.D.A.U.R.P. et son rapport de présentation traduisent bien la volonté de développer par priorité les transports collectifs, de dégager les zones naturelles d'équilibre de circulations de grand transit pouvant être assurées en dehors de ces zones et, plus généralement, de respecter dans toute la mesure du possible l'environnement et la qualité du cadre de vie, de ne pas aggraver la congestion en zone dense tout en maintenant la mobilité des personnes et le transport des

biens indispensables à la vie quotidienne et au développement de la cité, et qu'ils sont donc bien cohérents avec les objectifs généraux de l'aménagement,

- qu'un souci de réalisme a présidé aux principales inflexions relevées dans les nouvelles dispositions proposées tant à l'horizon 2000 que pour une nouvelle étape de mise en œuvre à l'horizon de 1985/1990, notamment par une plus large utilisation d'infrastructures existantes ou aménageables et par la limitation de nombre des trouées restant inévitables en milieu urbain,
- que l'accent devrait encore davantage être mis sur la réalisation urgente de rocade routières complètes, d'interconnexions ferroviaires dans Paris, de compléments de dessertes ferroviaires en proche banlieue et, en moyenne et grande couronne, d'éléments de desserte par transports collectifs tant de rabattement sur les axes radiaux bien équipés, que de liaison entre centres et villes nouvelles limitrophes,
- que ce souci de réalisme et de cohérence avec les volumes d'investissement envisageables ne doit pas pour autant interdire la réservation d'un avenir plus lointain encore que l'an 2000, voire même d'une évolution nouvelle des besoins et des moyens de nature à entraîner d'ici là de nouvelles inflexions dans le schéma directeur.

Emet l'avis

- que sous les quelques réserves exprimées dans le rapport de sa commission transports et circulation, rapport que le C.C.E.S. fait sien, les dispositions prévues en matière de grandes infrastructures de transport à l'horizon 2000 par le S.D.A.U.R.P. qui lui est soumis sont satisfaisantes,
- que le bouclage de A 86 et des éléments importants des rocades plus lointaines ainsi que la branche nord-ouest de la grande transversale ferroviaire rive gauche soient impérativement réalisés d'ici 1985.

Souhaite

- que certaines réservations d'emprises soient ménagées pour que ne soient pas rendus trop onéreux, voire impossibles, des compléments d'équipement tant autoroutiers que de voirie rapide dont la nécessité risquerait d'apparaître au-delà de l'horizon 2000, voire même plus rapidement en cas d'évolution inattendue des éléments sociaux et économiques pris pour bases de la conception actuelle du S.D.A.U.R.P.
- que bien qu'échappant aux dispositions du S.D.A.U.R.P. proprement dit, certains équipements intéressant la fluidité de la circulation routière, la capacité et le confort des transports collectifs, l'amélioration des transports de marchandises en

site propre tant ferroviaire que fluvial, soient d'autant plus développés, par les moyens appropriés, sur les plans administratif, technique et financier qu'ils constituent des compléments des équipements prévus au S.D.A.U.R.P. et jouent dans l'exécution des transports, un rôle d'autant plus important que les équipements primaires prévus à ce S.D.A.U.R.P. restent - comme c'est le cas - très raisonnablement limités.

EN CE QUI CONCERNE LES EMPLOIS

Considérant les difficultés de prévisions à long terme en matière d'emplois,

la baisse importante du secteur industriel et une forte croissance du secteur tertiaire, le déséquilibre que cette désindustrialisation et cette tertiarisation créent ou accentuent sur le plan géographique et sociologique,

Redoutant l'accroissement prévisible des migrations alternantes,

Emet l'avis

- que le schéma directeur maintienne les surfaces nécessaires à l'aménagement des zones réservées aux activités de l'industrie, du commerce et de l'artisanat,
- que la création d'emplois et plus généralement des infrastructures économiques soit concomitante de celle des logements, les transferts ne suffisant pas à répondre aux besoins,
- que la construction de bureaux lorsque les nécessités économiques le permettront soit orientée vers les zones où les activités tertiaires sont encore réduites.

EN CONCLUSION

Sous réserve de l'adoption des observations ci-dessus exprimées, le C.C.E.S. s'estime en mesure d'approuver le schéma directeur mis à jour en 1975 et insiste avec force pour qu'il soit très rapidement approuvé par le Gouvernement, et que les moyens nécessaires soient dans le même temps accordés à tous les niveaux pour lui garantir le maximum d'efficacité.

AVIS DES CONSEILS GÉNÉRAUX

AVIS DU CONSEIL DE PARIS

AVIS DU CONSEIL GÉNÉRAL DE L'ESSONNE

AVIS DU CONSEIL GÉNÉRAL DES HAUTS-DE-SEINE

AVIS DU CONSEIL GÉNÉRAL DE LA SEINE-ET-MARNE

AVIS DU CONSEIL GÉNÉRAL DE LA SEINE-SAINT-DENIS

AVIS DU CONSEIL GÉNÉRAL DU VAL-DE-MARNE

AVIS DU CONSEIL GÉNÉRAL DU VAL-D'OISE

AVIS DU CONSEIL GÉNÉRAL DES YVELINES

AVIS FAVORABLE DE PRINCIPLE ET OBSERVATIONS SUR LE PROJET DE MISE A JOUR DU SCHEMA DIRECTEUR D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME DE LA REGION PARISIENNE

M. ROCHER, rapporteur

Vu le mémoire de M. le préfet de Paris, en date du 29 août 1975, relatif à la mise à jour du schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne.

Sur le rapport présenté par M. Rocher, au nom de la 3^e commission, ensemble les motifs et observations portés au compte rendu,

DELIBERE :

Article premier. - Avis favorable est donné au projet de mise à jour du schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne (S.D.A.U.R.P.), sous réserve des observations portées aux articles ci-après :

Art. 2. - Dans le but de lutter contre la dépopulation de Paris et de limiter le déséquilibre sociologique constaté, les priorités suivantes sont à inscrire au S.D.A.U.R.P. :

1^o développement, dès la première phase, et sur l'ensemble du territoire parisien, d'une politique de logement faisant une très large part aux logements sociaux et aux logements de catégorie intermédiaire par construction neuve et réhabilitation de l'habitat ancien, en particulier par la mise en pratique des treize recommandations formulées par la commission mixte Etat-Ville de Paris "urbanisme".

2^o accélération des grandes opérations de rénovation urbaine de Paris.

Art. 3. - L'option visant à la stabilisation du nombre des emplois parisiens doit être accompagnée corrélativement de l'objectif visant au maintien du nombre des emplois industriels et artisanaux de Paris.

Dans le but de maintenir le niveau de l'emploi secondaire dans Paris et conformément aux conclusions déposées par la commission mixte Etat-Ville "urbanisme", il importe de réviser la législation et la réglementation actuellement applicables tant aux créations, modernisations ou extensions d'usines, qu'aux artisans, notamment sur le problème de la redevance.

Art. 4. - La programmation des grandes opérations sera indiquée ainsi qu'il suit :

1^o achèvement rapide des opérations de rénovation en cours.

2^o aménagement des terrains Citroën, de l'emplacement de la Villette, de la partie du secteur sud-est concernant la gare de Lyon et des terrains des abattoirs de Vaugirard.

3^o aménagement des terrains de Bercy.

Art. 5. - Les rectifications suivantes seront apportées aux documents graphiques :

1^o les secteurs résidentiels devront être exclus du centre d'affaires et de services de la capitale tel qu'il est figuré sur la carte de synthèse et notamment les 7^e et 6^e arrondissements.

A l'intérieur même de ce centre d'affaires et de services la fonction résidentielle sera protégée et développée, et les implantations tertiaires publiques ou privées ne seront pas étendues.

2^o l'emplacement du secteur zonier n^o IX sera inclus dans une zone dite de renouvellement de l'habitat.

3^o la zone de tissu mixte "activités industrielles, artisanales et habitat" sera étendue à l'ensemble de l'Est parisien ainsi qu'à une partie des 13^e et 18^e arrondissements.

4^o la zone industrielle intéressant le domaine gazier de la rue de l'Évangile et le domaine S.N.C.F. de "La Chappelle" devra être portée plus à l'Est en conformité avec les dispositions du S.D.A.U. de Paris.

Art. 6. - En matière de transport, la réouverture au trafic voyageurs de la ligne de la petite ceinture et de la ligne Invalides-Ermont par le tunnel de Boulaivilliers, devra être, compte tenu de la sauvegarde de l'environnement, portée au S.D.A.U.R.P. sous la rubrique des opérations à l'étude.

Par contre, la ligne de la Bastille doit être supprimée.

Le S.D.A.U.R.P. devra également prévoir expressément la liaison à Saint-Michel de la ligne Sceaux - Châtelet - gare du Nord avec la ligne S.N.C.F. Austerlitz - Orsay - Invalides.

Un programme cohérent de recherche et d'expérimentation des techniques nouvelles et des transports spéciaux devra être défini et précisé pour permettre notamment un développement harmonieux du bassin parisien.

Le S.D.A.U.R.P. devra préciser davantage les moyens et le développement du transport des marchandises, l'utilisation des voies navigables et une politique portuaire.

Le schéma de développement des lignes de métro prévu au S.D.A.U.R.P. est adopté. Il sera complété par la mise à l'étude des prolongements prévus par la commission mixte Etat-Ville de Paris "L'automobile et la cité".

Art. 7. - La radiale Denfert-Rochereau, la liaison "Italie-Nation" par un itinéraire direct et le tronçon central de la voie express rive gauche devront être supprimés.

Art. 8. - L'autoroute A 10 ne devra pas être raccordée directement au boulevard périphérique et elle ne devra pas a fortiori être prolongée dans Paris par la voie nouvelle "Vanves-Montparnasse", mais son accès à l'autoroute A 86, dont la priorité est à nouveau affirmée, sera rapidement assuré.

Art. 9. - Le réseau de base d'intérêt régional devrait mentionner :

1^o le boulevard périphérique,

2^o la voie express rive droite,

3^o la voie nouvelle Vanves-Montparnasse,

4^o le tronçon existant de la voie sur berge rive gauche et les quais amont et aval de la rive gauche de la Seine dans le 13^e et le 15^e arrondissements.

L'indication de ces voies au schéma régional ne préjuge pas les aménagements qui y seront réalisés, elle n'exclut pas les aménagements d'autres voies dans le cadre des études conduites notamment sur le plan global de circulation et des transports et sur la réalisation d'un réseau régional contrôlé.

Art. 10. - Le S.D.A.U.R.P. devrait mentionner les objectifs à atteindre pour assurer à la région un équipement hospitalier cohérent dans l'éventail de ses diverses fonctions d'hospitalisation générale et psychiatrique.

Art. 11. - Le S.D.A.U.R.P. devra prévoir la conception et les emplacements des cimetières de la région parisienne.

Art. 12. - Le schéma directeur, qui évoque un plan décennal, devrait faire référence à la réforme foncière, élément fondamental de sa crédibilité.

AVIS DU CONSEIL GÉNÉRAL DE L'ESSONNE

AVIS DU CONSEIL GÉNÉRAL SUR LE SCHÉMA DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME DE LA RÉGION PARISIENNE

Le conseil général,

Vu le rapport de M. le préfet,
Sa 2^e commission entendue,
Sa 4^e commission consultée,

Considérant que les S.D.A.U. et schémas de secteur en cours d'élaboration ne peuvent avoir de valeur juridique sans la reconnaissance légale du S.D.A.U. de la région parisienne,

Considérant que le développement économique et social de toute région doit se faire en fonction d'un schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme régional qui s'inscrit lui-même dans le cadre de la politique nationale d'aménagement du territoire,

Considérant que la nécessité d'assurer le développement des autres régions - qui est une des conditions pour stabiliser la croissance de la région parisienne - ne doit pas se traduire par une restriction de la création d'emplois,

Considérant que l'expansion du département de l'Essonne est de loin la plus importante aussi bien des départements de la région parisienne que de tous les autres départements,

Considérant que le déséquilibre dans l'Essonne emploi-logement a entraîné un solde de migrations alternantes de 100 000/jour et par là-même une détérioration des conditions de vie des habitants, qu'il ne permet pas a fortiori d'offrir des emplois aux personnes qui ont besoin de travailler,

Considérant que l'Essonne dont le chef-lieu, Evry ville nouvelle, situé au sud-est du département et créé sur un des deux axes préférentiels d'urbanisation du S.D.A.U. de la région parisienne de 1965, ne possède pas encore à ce jour une rocade structurante tant routière que de transports en commun, et que cette situation impose un transit par Paris,

Considérant que le caractère agricole et d'espaces verts de la moitié sud de l'Essonne est un des éléments de la politique de sauvegarde de l'espace rural concrétisé au S.D.A.U. 1975 de la région parisienne par la création des Z.N.E.

Considérant que le corollaire de cette politique de sauvegarde de l'espace rural est le développement modéré de villes petites et moyennes se trouvant à l'écart des axes d'urbanisation - pour l'Essonne l'axe Saint-Quentin-en-Yvelines - Evry - Melun - Sénart - à condition que soit assuré dans ces villes l'équilibre emploi-population,

APRÈS EN AVOIR DÉLIBÉRÉ

En ce qui concerne le S.D.A.U. de la région parisienne, émet l'avis suivant :

- Regrette la présentation des cartes du S.D.A.U. de la région parisienne,
- Demande que la procédure d'approbation soit menée rapidement à son terme.
- Reconnaît la place assignée à Paris dans la région et dans la Nation, la vocation de pôle européen de la région de Paris.
- Se déclare favorable aux orientations du S.D.A.U. de la région parisienne.
- Insiste sur la nécessité de développer rapidement les transports en commun.
- Souligne la nécessité d'une programmation et du financement des équipements de tous ordres consécutifs à la mise en œuvre du schéma.
- Note avec satisfaction la reconnaissance :
- du rôle des villes de petite et moyenne importance.
- de la protection et de l'aménagement de l'espace agricole et forestier.

En ce qui concerne l'Essonne

Sur le plan démographique

- Estime indispensable de réduire la croissance exceptionnelle constatée depuis 1962 :
- en limitant en particulier le programme de la ville nouvelle d'Evry aux besoins de la population à court terme.
 - la réhabilitation des centres des villes, en particulier de Ris-Orangis, Savigny-sur-Orge et Athis-Mons.
 - le développement modéré des villes petites et moyennes, devant aussi contribuer à satisfaire ces besoins en logements.

Sur le plan de l'emploi

- Souligne les difficultés rencontrées par les industriels pour obtenir l'agrément dans les zones d'activités du département, en dehors de celle de la ville nouvelle d'Evry.
- Demande donc fermement que le desserrement des entreprises et l'implantation de nouvelles entreprises, génératrices d'emplois dont a besoin l'Essonne, soient facilités.
- Demande la révision du taux de redevances imposé à ces entreprises.

Du point de vue carte de synthèse

Demande que soient apportées les modifications suivant tableau en annexe, en particulier la suppression indispensable de la zone réservée du plateau de Saclay qui doit rester en espace rural et en parc urbain.

Au plan des infrastructures routières

En dehors du département

- Estime nécessaire le bouclage de A 86.

Dans le département

Note avec satisfaction :

- la suppression du prolongement de F 6, vers l'ouest à partir de l'échangeur de Folie-Bessin et vers l'est à partir du futur échangeur F 6/F 5.
- la suppression de H 5, de G 5 (à partir de la RN 5 vers le N.-E.) qui amputerait la forêt de Sénart.
- la suppression de C 6 à hauteur d'Arpajon vers la vallée de l'Essonne.

Demande que des rectifications soient apportées à la représentation sur la carte des infrastructures routières n° 3, dont en particulier :

- C 6 qui est un axe régional.
- C D 117 qui n'est pas un axe régional et ne doit en aucun cas le devenir pour assurer une liaison rapide entre A 87 et F 18 dans la vallée de la Bièvre.

Ne peut accepter que sur la carte des orientations pour une première phase (horizon 1985-1990) ne figurent pas :

- C 6
- F 6 rocade structurante de l'Essonne.
- A 10 entre A 87 et A 86

A 87, vers l'ouest, mais en priorité à partir de F 18 (Christ de Saclay) et de là dans le département des Yvelines.

Le bouclage de A 87 dans l'Essonne entre Polytechnique et le Christ de Saclay, ne devra intervenir qu'après la prolongation vers l'ouest de A 87, à partir de F 18.

Et demande donc leur inscription, en particulier celle de C 6 en toute priorité et en totalité de Longjumeau à Avrainville, dès le VII^e plan.

Souligne la nécessité de réaliser le paysage des voies ou pénétrations auto-routières, des voies rapides ainsi que la protection contre le bruit.

Au plan des infrastructures de transport en commun (carte n° 4)

En dehors de l'Essonne

Souligne en particulier l'importance, pour le département, de la réalisation de la liaison Orly-Roissy.

En ce qui concerne l'Essonne

Demande la réalisation de la liaison Évry - Orly/Rungis et en priorité du tronçon Évry - Savigny/Épinay.

Estime indispensable d'établir, grâce à ce tronçon, une liaison directe Palaiseau-Évry.

Demande :

- que soit rétabli au S.D.A.U. de la région parisienne 1975 le prolongement de la ligne de Sceaux (tranche Robinson) jusqu'à la vallée de la Bièvre.

- que soit réservée dans l'emprise de A 10 la construction d'une ligne de transport en commun vers Paris.

Au plan des infrastructures fluviales

Souligne l'importance de l'utilisation de la voie fluviale pour le transport des marchandises.

Demande donc que soient exécutés d'urgence les travaux de remise en état des berges de la Seine (à Athis-Mons en particulier), de construction et d'aménagement du port d'Évry-Corbeil.

Au plan de la trame verte

Est favorable à la politique de sauvegarde de l'espace rural, des espaces verts et boisés.

Redoute le contraste grandissant entre le taux d'équipement des zones urbanisées et notamment deux villes nouvelles du département, et celui des zones rurales de la trame verte.

Souligne :

- que les communes à vocation agricole d'espaces verts et boisés sont défavorisées - au même titre d'ailleurs que les communes d'ortois - par rapport aux communes qui possèdent des activités commerciales et industrielles.

- que la sauvegarde de leur caractère dont profitent les populations des villes ne doit pas empêcher leur développement naturel et la création d'emplois sur place.

- que les charges résultant de cette politique nécessaire de sauvegarde ne doivent

pas et ne peuvent pas, en toute équité, être supportées par les seuls contribuables des communes de la trame verte, et qu'une certaine forme de péréquation des ressources s'impose au niveau de la région parisienne.

Estime que les périmètres définitifs des Z.N.E. doivent être au préalable étudiés et précisés en étroite concertation avec les élus et devront être en particulier soumis aux conseils municipaux et tenir compte des avis émis.

Demande l'élaboration et le lancement rapide de programmes de mise en valeur comportant des aides spécifiques de la région et de l'État (subventions, contingents de prêts, renforcement des moyens financiers de la SAFER, etc.).

Refuse de se prononcer sur la trame verte jusqu'à ce qu'un document complémentaire ait été soumis à l'assemblée départementale et que les conseils municipaux intéressés aient été consultés.

La présente délibération a été adoptée à la majorité de 10 voix contre 8 et une abstention.

signé : Jacques CALLEY

AVIS DU CONSEIL GÉNÉRAL DES HAUTS-DE-SEINE

AVIS DU CONSEIL GÉNÉRAL, SUR LA MISE A JOUR DU SCHEMA DIRECTEUR D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME DE LA REGION PARISIENNE. SEANCE DU 26 SEPTEMBRE 1975

DÉLIBÉRATION

Le conseil général,

Vu le rapport de Monsieur le préfet n° 75-25 en date du 15 avril 1975.

Vu le rapport de Monsieur le préfet n° 75-150 en date du 22 septembre 1975.

Sur le rapport de Monsieur Roger Prévot, président de la commission départementale, rapporteur général.

DÉLIBÈRE

Article unique : Le conseil général émet l'avis suivant :

Considérant que le développement d'une région, du point de vue économique, social et de son équipement, ne peut se faire avec quelques chances de succès que moyennant la mise en place d'un schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme tenant compte des S.D.A.U. de secteur.

Considérant que sous couvert "d'équilibre" de la région il ne peut être envisagé d'appauvrir un département pour en favoriser un ou plusieurs autres, mais qu'il y a par contre nécessité de promouvoir une politique d'ensemble permettant la création et non la restriction,

Considérant l'impérieuse nécessité de voir mis fin à la politique de décentralisation industrielle dont notre département a fait injustement les frais,

Considérant par ailleurs, que le ralentissement de l'évolution démographique de la population en région parisienne ne doit pas remettre en cause les besoins en équipements, notablement insuffisants.

Regrette, que comme en 1965 et 1969, soient réaffirmés en priorité :

La création des villes nouvelles,

Le rééquilibrage de l'Est au détriment de l'Ouest.

Demande

— **En matière de pollution** que des actions cohérentes soient entreprises pour réduire ou supprimer toutes nuisances qui sont de nature à compromettre la qualité de la vie urbaine.

— **Pour l'aménagement du site urbain et sa protection** que :

— les secteurs résidentiels de moyenne et forte densité et ceux de faible densité où

l'habitat pavillonnaire est important, aient la possibilité de compléter leur équipement par la mise en place de locaux commerciaux et industriels appropriés au secteur.

— les secteurs de banlieue proches de Paris, à forte densité de population au parc bâti souvent vétuste avec un équipement insuffisant, une grande rareté d'espaces libres et la présence de tissus urbains mixtes (habitat-industrie), puissent continuer à maintenir leur équilibre notamment en évitant la substitution de constructions d'habitations aux industries non gênantes.

Ne soient pas remises en cause les opérations déjà engagées et notamment les rénovations.

— les secteurs extérieurs, où des déséquilibres emploi-population demeurent importants, bénéficient de mesures propres à accélérer leur équilibre et que soient levées les restrictions quant aux implantations industrielles et à leur décentralisation.

— Figurent les opérations de restructuration des communes de Clamart et d'Antony, ainsi que celles des pôles secondaires de Clamart et Bourg-la-Reine.

— Qu'une politique active de logement social soit poursuivie et développée afin de préserver les équilibres économiques et sociaux des communes du département.

— **Pour les infrastructures de transports en commun, que :**

— Soit rétablie l'inscription de la desserte de Chatenay-Malabry, par le prolongement de la branche Robinson de la ligne de Sceaux et ceci en conformité avec le S.D.A.U. sud du département.

— Soit inscrit dans le cadre des rocades proches, le CD 50 comme axe sur lequel les transports en commun seraient favorisés.

— **Pour le prolongement des lignes de métro, que :**

— soient inscrites :

La ligne n° 1 jusqu'à Nanterre.

La ligne n° 10, au-delà de la Seine jusqu'à Saint-Cloud.

La ligne n° 4, jusqu'à Montrouge et Bagneux. La ligne n° 12, au-delà de la Mairie d'Issy-les-Moulineaux.

La ligne n° 8, en direction de la plaine de Vaugirard à Issy-les-Moulineaux.

— **Pour les infrastructures routières, que :**

— Soit abandonnée l'autoroute A 10 telle que prévue au nord de la A 86 et que dans les emprises actuellement réservées, soit aménagé son débouché sur Paris dans les

conditions sauvegardant à la fois l'environnement et assurant la fluidité de la circulation.

— Soit assuré le bouclage de la A 86 en tenant compte en particulier de l'environnement.

— Les constructions routières ou autoroutières, en milieu urbain, soient traitées de telle sorte que soient évitées ou supprimées les nuisances de tous ordres.

— Les réservations de terrains soient périodiquement revues afin d'éviter leur abandon et la difficulté de leur utilisation.

— **Pour la création d'espaces verts que :**

— des mesures soient prises pour assurer la mise en place "d'espaces verts de proximité même de faible surface, permettant ainsi le jalonnement des agglomérations jusqu'aux grands espaces verts centraux.

— Soit envisagée, eu égard à notre déficit en terrains de sports, la réservation d'espaces convenablement choisis.

— **Pour la Seine**, que le rôle économique capital de la Seine soit développé et que l'aménagement de son site soit assuré.

— **Pour les cimetières** : que compte tenu de la pénurie de terrains communaux soient créés de vastes cimetières intercommunaux à l'extérieur du département.

— **Le conseil général insiste pour que soit inscrit en première phase de réalisation :**

— La ligne Issy-Plaine, Puteaux, Défense.

— Les lignes de Métro : 13 bis jusqu'à Gennevilliers "Port de Paris" et 14 jusqu'à Vélizy.

— La voie rive gauche de Seine entre Paris et le Pont de Sèvres, afin de dégager Boulogne et offrir des accès à l'Île-Saint-Germain, Issy-les-Moulineaux et Meudon.

— La ligne n° 10 jusqu'au Pont de Saint-Cloud.

— **Le conseil général souhaite que :**

Le pôle de restructuration de la Défense bénéficie de la même sollicitude que celle portée aux villes nouvelles du point de vue financier et programmation d'équipement et que ne soient pas différées les opérations routières assurant sa desserte.

En conclusion, le conseil général demande que soient pris en considération les différents points évoqués, qui, ne remettant pas en cause le S.D.A.U. régional, lui paraissent indispensables.

AVIS DU CONSEIL GÉNÉRAL SUR LA MISE A JOUR ET APPROBATION DU SCHÉMA DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME DE LA RÉGION PARISIENNE. SÉANCE DU 6 OCTOBRE 1975

Le conseil général,

Vu la demande d'avis adressée par M. le préfet de Seine-et-Marne,

Vu le rapport d'orientation d'avril 1975 présenté par M. le préfet de la région parisienne :

— après avoir entendu le rapport de sa commission spéciale,

ÉMET L'AVIS suivant :

I - En ce qui concerne la procédure, le conseil général

— regrette la forme dans laquelle le S.D.A.U. lui a été présenté, et estime qu'il eût été préférable de soumettre à la délibération des assemblées compétentes un certain nombre d'options, qui auraient atténué le caractère monolithique de la présentation du schéma ;

— s'interroge sur l'opportunité d'une délibération intervenant alors que l'on peut escompter au cours de l'année à venir, la réunion de la future assemblée régionale qui sera ainsi, compte tenu de la procédure retenue, placée devant le fait accompli d'un schéma essentiel pour la région d'Ile-de-France et dont elle n'aura pas été amenée à délibérer.

II - Sur les perspectives ouvertes par le schéma directeur, le conseil général

— se déclare favorable au principe d'une planification décennale concernant la programmation et le financement des équipements de tous ordres entraînés par la mise en œuvre du schéma et à l'élaboration de laquelle les élus doivent être normalement associés ;

— souscrit aux objectifs généraux concernant la place assignée à Paris au sein de la région et de la nation ;

— accepte, sous les conditions indiquées plus bas, que le développement de l'urbanisme soit fonction de l'implantation des villes nouvelles et prend note avec satisfaction du correctif apporté au schéma précédent, par la reconnaissance du rôle assigné aux villes périphériques de petite et moyenne importance ;

— reconnaît également que le développement harmonieux de l'ensemble régional nécessite un effort accru en ce qui concerne l'infrastructure des transports.

III - Sur les conséquences qu'entraîne, pour la Seine-et-Marne, l'acceptation du schéma directeur

1. En ce qui concerne l'évolution démographique prévisible,

Le conseil général,

— se déclare préoccupé par l'orientation générale du schéma qui risque, si elle est suivie à la lettre, de provoquer dans le département de Seine-et-Marne, d'une part un afflux de population extérieur et, d'autre part une migration importante de population des zones rurales ;

— se demande, de ce point de vue, si l'immigration escomptée est compatible, dans son principe, avec les perspectives récemment énoncées par le Gouvernement et concernant la revalorisation du travail manuel.

2. En ce qui concerne l'implantation des villes nouvelles,

Le conseil général tout en tenant celles-ci pour un fait accompli, demande :

— que la venue de population que supposent les villes nouvelles de Marne-la-Vallée et de Melun-Sénart soit étroitement conditionnée à la création du nombre d'emplois correspondants ;

— que la réalisation des infrastructures de ces deux villes soit strictement limitée aux besoins de la population prévisible à court terme ;

— que la part de crédits réservés à leur développement et à la création nécessaire d'emplois ne soit pas en réalité imputée sur les crédits nécessaires au développement de l'ensemble du département.

IV - Sur la politique générale d'aménagement découlant de l'application des principes du schéma

Le conseil général considérant que le maintien de la Seine-et-Marne au sein de la région parisienne doit s'accompagner d'une reconnaissance de la spécificité du fait Seine-et-Marnais, en fonction de la part qu'occupe le département dans l'espace parisien et des préoccupations particulières de sa population, notamment en matière d'emploi et de transport ;

— prenant acte du caractère positif que prescrit la reconnaissance des espaces naturels, demande que le schéma directeur

prenne en considération l'espace rural actuellement existant, non seulement en raison de l'intérêt qu'il présente du point de vue écologique ou touristique et en tant que zone de loisirs pour l'ensemble des habitants de la région, mais aussi dans la perspective d'une politique de l'emploi et de l'implantation des services publics permettant au maximum le maintien sur place des populations et d'un développement des activités et productions agricoles ;

— estime qu'une telle politique doit s'accompagner nécessairement d'une modification des règles actuellement en vigueur concernant l'aménagement du territoire ;

— demande en conséquence la révision, après concertation avec les élus du département, des dispositions actuellement applicables à l'implantation des entreprises dans le département et aux aides de toute nature susceptibles de leur être consenties.

La présente délibération a été adoptée au scrutin public, par 13 voix contre 6, et 3 abstentions.

AVIS DU CONSEIL GÉNÉRAL DE LA SEINE-SAINT-DENIS

EXTRAIT DES DÉLIBÉRATIONS DE LA SÉANCE DU 4 NOVEMBRE 1975

Rapport n° 75-204 :

Consultation sur la mise à jour du schéma directeur de la région parisienne

Rapport n° 75-215 :

Implications du S.D.A.U. régional pour la Seine-Saint-Denis.

Le conseil général,

Vu les rapports n° 75-204 et 75-215 de M. le préfet :

Considérant que le S.D.A.U. de 1965 pour la région parisienne s'est traduit avant tout par un enrichissement continu des grandes sociétés capitalistes et par une détérioration aggravée des conditions de vie des travailleurs, des commerçants et artisans, comme des petites et moyennes entreprises ;

Considérant le bilan désastreux pour la Seine-Saint-Denis qui se concrétise notamment :

– par l'accentuation du chômage, la fermeture d'entreprises et la suppression d'emplois du secondaire,

– par une attitude délibérée aboutissant à limiter la création d'emplois du secteur tertiaire dans l'Est parisien,

– par une régression de la construction sociale et le gonflement des constructions de standing dont beaucoup restent vides parce que inaccessibles à la population laborieuse,

– par un retard considérable dans la mise en œuvre des moyens de transports en commun et des voies de circulation adaptées aux besoins,

– par l'aggravation du sous-équipement dans tous les domaines : hospitalier et sanitaire, scolaire et universitaire, socio-éducatif, sportif, culturel,

– par le freinage des équipements urbains tels que : l'assainissement, la lutte contre les nuisances, la préservation de l'environnement, les espaces verts, etc,

– par un ralentissement de la construction, des équipements collectifs et de l'industrialisation des villes nouvelles,

– par la contraction permanente des crédits accordés aux communes ou au département alors que dans le même temps les grandes sociétés capitalistes telle Citroën bénéficiaient des mannes de l'Etat,

Les 2^e, 3^e et 6^e commissions entendues, (**Rapporteurs** : MM. MERINO, RENARD, DUMAY) ;

APRÈS EN AVOIR DÉLIBÉRÉ :

– Constate que les bonnes intentions en faveur des hommes, dans ce système, sont toujours détournées au nom du profit maximum et de la rentabilité. Cet objectif central explique le refus gouvernemental d'une véritable concertation avec les élus et les populations concernées,

– Estime que l'élaboration démocratique d'un S.D.A.U. ne pourra provenir que d'une assemblée représentative, élue à la proportionnelle, dotée du pouvoir régional que lui donnerait une répartition équitable des ressources fiscales de l'Etat,

– condamne le bilan du S.D.A.U. qui, en dix années, a rendu plus difficile la vie des habitants dans la région parisienne,

– rejette les orientations fondamentales des modifications proposées de ce S.D.A.U. et fondées avant tout sur les économies, les restrictions qui ne peuvent avoir comme résultat qu'une nouvelle stagnation, un nouveau freinage du développement,

– considère que doivent être définis les orientations, les moyens et la programmation des grands équipements attendus par le département, dans le cadre régional, notamment :

• l'arrêt de la désindustrialisation et de la suppression des emplois industriels. La poursuite accélérée de la zone d'emplois allant de Saint-Ouen vers Le Bourget et Roissy, celle de Noisy-le-Grand et du secteur de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée. L'achèvement des zones industrielles programmées. L'implantation d'emplois sur les terrains libérés des zones industrielles. Le développement de zones d'emplois tertiaires particulièrement dans les centres villes,

• le développement à un rythme normal des villes nouvelles,

• le déblocage de crédits et les moyens juridiques notamment la modification des moyens de financement pour donner aux communes, comme aux offices publics d'H.L.M., la possibilité de construire 15 000 logements par an, seul moyen pour résorber dans les années à venir le déficit en logements accessibles aux familles travailleuses.

• la mise en route rapide et sans nuisances pour les riverains, des grandes infrastructures de transports en commun notamment :

• le prolongement des lignes de métro n° 7 jusqu'à La Courneuve

n° 5 jusqu'à la Préfecture
n° 13 jusqu'à Stains
n° 11 jusqu'à Romainville
n° 9 jusqu'à Rosny-sous-Bois

• la liaison Roissy-Marne-la-Vallée par la grande ceinture S.N.C.F.

• le bouclage de A 86, la construction de A 3 et de A 87 sur des tracés qui n'appellent aucune contestation de la part des communes ou de leurs populations, ce qui signifie notamment pour A 87 le rejet du tracé actuel. Le refus total de tout péage sur les autoroutes.

• la mise en œuvre des équipements collectifs réclamés depuis si longtemps par le conseil général et notamment :

• le C.H.U. d'Aubervilliers et l'amélioration de l'accueil dans les hôpitaux du département,

• les 200 classes maternelles, les 100 classes élémentaires, les 11 000 places de C.E.S. ; les 1 660 places de C.E.T., le lycée polyvalent, le lycée technique qu'il faudrait construire par an et pendant 5 ans pour rattraper le retard et mettre le département au niveau des exigences d'aujourd'hui en matière d'enseignement.

• la réalisation de la base de loisirs des bords de Marne.

• le rattrapage rapide en matière d'équipements urbains tels que le réseau d'assainissement, les espaces verts, comme la poudrière de Sevran, les moyens pour préserver l'environnement : protection des berges – traitement des ordures ménagères – lutte contre les nuisances, etc.

– **Considère** que ces objectifs ne resteront que des déclarations d'intention tant qu'une programmation technique et financière n'aura pas été définie avec la contribution véritable des assemblées élues et impliquant une participation importante de l'Etat en matière de crédits.

– **Émet** un avis défavorable aux propositions de modifications du S.D.A.U. présentées par M. le préfet de région.

Le Président,
G. VALBON

Le Secrétaire,
M. DAIRE

Pour extrait conforme
Bobigny, le 6 novembre 1975
Pour le préfet et par délégation
Le directeur des affaires
départementales et des finances
A. LEON

AVIS DU CONSEIL GÉNÉRAL DU VAL-DE-MARNE

MISE A JOUR DU SCHÉMA DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME DE LA RÉGION PARISIENNE. CONSULTATION POUR AVIS

Le conseil général,

VU la loi du 10 août 1871 ;

VU le rapport n° 201 de M. le préfet du Val-de-Marne ;

Sur le rapport de M. POIRIER, conseiller général, présenté au nom de la 2^e commission ;

APRÈS EN AVOIR DÉLIBÉRÉ,

Article 1^{er}. - Donne acte à M. le préfet de sa communication portant sur le projet de mise à jour du schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne.

Article 2. - Émet sur le document en cause un avis favorable assorti des observations et propositions contenues dans l'annexe à la présente délibération.

Pour copie conforme
Le Directeur des Finances
et des Affaires Départementales
C. LE MOAL

ANNEXE A LA DÉLIBÉRATION SUR LA RÉVISION DU SCHÉMA DIRECTEUR 1975

1. Méthode et présentation des documents

Si la nouvelle version du schéma directeur comporte des documents beaucoup plus élaborés que les précédentes et permet de mieux apprécier les plans d'aménagement à l'échelle de la région parisienne, les documents graphiques n'autorisent pas une réflexion complète et précise sur le département du Val-de-Marne.

Il est souhaitable que chaque département de la région parisienne dispose d'un schéma directeur d'urbanisme qui lui soit propre et puisse être approuvé en tant que tel par chaque assemblée départementale dont la compétence en matière d'urbanisme devrait être confirmée par les textes.

2. Urbanisation

Compte tenu du ralentissement de la croissance démographique constaté dans le département du Val-de-Marne ainsi que dans la région parisienne, la modération de l'urbanisation est souhaitable ainsi que la limitation des zones à urbaniser. La priorité devrait être donnée dans ce domaine à l'achèvement des grandes opérations de construction en cours (Vitry, Fontenay-sous-Bois, Boissy-Saint-Léger, Créteil). Les opérations concertées nouvelles devront être limitées à des dimensions modérées. Elles devront, en règle générale, viser à la diversité sociale et à la meilleure intégration possible dans le site existant.

En matière de rénovation, l'accent sera mis sur l'achèvement des grandes opérations en cours depuis plus de dix ans (Choisy-le-Roi, Ivry), les opérations nouvelles devront être limitées dans leur emprise et dans leur durée.

La restauration et la réhabilitation immobilières devront prendre une place importante à côté de la rénovation dans le but d'éviter l'extension trop importante de la zone construite, d'assurer le maintien de la diversité sociale des quartiers anciens et la protection de leurs habitants, l'amélioration de l'habitat et le maintien du caractère des collectifs existants.

En ce qui concerne l'urbanisme commercial, s'il apparaît souhaitable que des unités de dimensions suffisantes desservent les quartiers nouveaux ou les secteurs où la population s'est notablement accrue, les centres

commerciaux trop importants devront être proscrits. On insistera sur le développement d'un appareil commercial de proximité permettant de desservir et d'animer le plus grand nombre de quartiers possible dans des conditions économiques satisfaisantes.

3. Activités et emplois

Le conseil général rappelle l'objectif global déjà adopté et confirmé à plusieurs reprises d'un taux d'emploi de 0,80 et l'absolue nécessité de ne pas descendre au-dessous du taux actuel que l'on peut estimer approximativement à 0,70. Une telle politique exige des zones d'activités en nombre suffisant mais aussi un infléchissement nouveau et important de la politique actuelle de décentralisation industrielle, des agréments et des redevances et de l'aménagement interne de la région parisienne.

Les équilibres d'ensemble, soit à l'échelle de la région parisienne soit à celle du département, ne doivent pas dispenser de mesures ponctuelles pour compenser la désindustrialisation et le déséquilibre qu'elle engendre dans certaines communes. La concentration des activités (industries, entrepôts ou bureaux) dans certaines zones préférentielles ne peut être acceptable que si elle est compensée par une véritable réforme du financement des collectivités locales et l'existence d'un réseau dense et rapide de transports en commun.

4. Voirie et transports

L'allègement de l'ensemble du réseau autoroutier en direction de la capitale est acceptable. Dans cette perspective, la partie de l'autoroute A 5 comprise entre l'A 87 et la Seine-et-Marne apparaît comme superflue et nuisible, faisant double emploi avec l'autoroute F 5. Elle devrait être supprimée. Inversement, la partie qui est située entre l'A 86 et le périphérique pourrait être maintenue en réserve dans l'éventualité de la création d'une voie express d'intérêt régional permettant d'améliorer les liaisons dans la partie ouest du département et de délester éventuellement les autoroutes A 6 et H 6.

Le tracé définitif de l'autoroute A 86 devra être établi sur tout son parcours en accord avec les collectivités intéressées. La plus grande attention sera apportée à l'environnement et à la protection des zones traversées. Quant à l'autoroute A 87, elle devrait faire l'objet d'un réexamen quant à son utilité réelle. S'il s'avérait que celle-ci se

confirme, la partie de son parcours traversant les sites des boucles de la Marne et des coteaux de Chennevières et d'Ormesson devrait être effectuée en souterrain.

L'achèvement de la ligne 8 devrait être figurée de manière à desservir la part sud du département (Valenton et Limeil-Brévannes) et rejoindre, si possible, le R.E.R. La perspective d'une liaison tangentielle en site propre est-ouest desservant en particulier le chef-lieu du département ne remplace pas la liaison de rocade constituée par la voie de ceinture pour le transport des voyageurs. Cette liaison devrait être rétablie.

5. Protection de la Nature et des espaces verts

La protection des forêts et des grands espaces verts d'intérêt régional semble désormais assurée. Il conviendrait néanmoins que la zone naturelle d'équilibre du plateau de Brie soit étendue, avec l'accord des municipalités, aux communes rurales du sud-est du département. Mais la création de cette zone naturelle d'équilibre ne paraît pas compatible avec les perspectives d'urbanisation de la frange ouest de Seine-et-Marne qui devraient être très sensiblement réduites.

6. Première phase et priorité

La définition d'une première phase de mise en œuvre du schéma directeur 1985-1990 est positive. Les objectifs suivants devraient être retenus pour le Val-de-Marne : stabilisation des zones résidentielles à dominante pavillonnaire ; renouvellement de l'habitat en proche couronne : achèvement des grandes opérations d'urbanisation (construction et rénovation) ; achèvement de l'autoroute A 86 ; réalisation de la liaison avec Melun-Sénart par B 5, A 87, F 5 ; prolongation des lignes de métro n^{os} 7 et 8 ; transport collectif de rocade entre le M.I.N., Créteil et Marne-la Vallée ; réalisation de la zone naturelle d'équilibre du plateau de Brie ; aménagement et ouverture au public des forêts du Sud-Est parisien ; achèvement des principaux espaces verts publics du département.

7. Les intentions et les moyens

Le conseil général du Val-de-Marne rappelle qu'un schéma directeur ne saurait être essentiellement un document spatial et juridique. Il s'agit aussi d'un programme d'équipements et d'aménagements dont la réalisation dépend de la volonté affirmée des pouvoirs publics.

Malgré les déclarations renouvelées sur la nécessité de rétablir l'équilibre de l'agglomération parisienne par un développement harmonieux de l'Est, les actes n'ont pas suivi et dans de nombreux cas récents sont allés à l'encontre des intentions affirmées.

Dans cette perspective, le conseil général du Val-de-Marne maintient sa protestation solennelle contre l'éventualité d'un péage urbain sur l'autoroute A 4, le renversement de la priorité en faveur des lignes de métro dans l'Ouest parisien, le freinage systématique des implantations d'activités, le refus généralisé des grandes administrations de l'État de s'implanter dans l'Est alors que de telles initiatives devraient être un moteur essentiel de l'urbanisme régional.

Il rappelle également que les équipements collectifs reposent très largement sur la capacité de financement des collectivités locales et insiste pour qu'une répartition plus équitable des charges fiscales leur permette de jouer le rôle qui est le leur sans infliger de charges disproportionnées aux contribuables.

Sous réserve de ces observations, le conseil général du Val-de-Marne approuve les orientations générales proposées pour la mise à jour du S.D.A.U. de la région parisienne.

AVIS DU CONSEIL GÉNÉRAL DU VAL-D'OISE

MISE A JOUR DU SCHEMA DIRECTEUR D'AMENAGEMENT ET D'URBANISME DE LA REGION PARI-SIENNE. SEANCE DU 8 SEPTEMBRE 1975

DÉLIBÉRATION

Le conseil général,

Vu le rapport de M. le préfet du Val-d'Oise,

Vu le rapport d'orientation d'avril 1975 présenté par M. le préfet de la région parisienne,

Vu l'avis de la commission de l'équipement et de l'urbanisme,

Sur le rapport de M. PETIT,

— Considérant qu'après 10 ans d'application et malgré ses 2 avis défavorables de janvier et septembre 1969, il ne serait pas réaliste de remettre complètement en cause le schéma directeur de la région parisienne, mais qu'il est possible d'y apporter un certain nombre de modifications.

— Considérant que la consultation des assemblées régionales et départementales sur la mise à jour du S.D.A.U. de la région parisienne ne doit pas être de pure forme.

— Considérant à cet effet :

a) qu'il devra réellement être tenu compte de l'avis des assemblées consultées.

b) qu'il sera nécessaire d'intégrer les options financières retenues dans les plans d'équipements successifs.

c) que les moyens financiers correspondants devront être rigoureusement programmés.

— Considérant que cette procédure d'approbation devra être menée à son terme rapidement, faute de voir contester la validité de tous les autres documents d'urbanisme en cours d'élaboration.

Sur proposition de la 2^e commission.

EMET L'AVIS SUIVANT :

1. La population de la région parisienne ne devra pas excéder 12 millions d'habitants afin de ne pas dépasser le seuil de sa capacité qualitative d'accueil.

2. La population nouvelle étant estimée à 2 millions d'habitants, la priorité ne devra

être accordée aux villes nouvelles qu'à raison d'un million d'habitants afin de permettre le développement simultané des centres villes anciens qu'il est urgent de restaurer.

3. La ségrégation sociale devra être enrayerée par une meilleure répartition des catégories de logements dans les villes et dans la région.

4. L'assainissement ne doit plus être considéré comme élément secondaire de l'urbanisation. Dans les Z.A.C. qui comportent d'importants programmes de logements, les permis de construire ne devraient pas anticiper la réalisation des réseaux primaires dont le retard doit être rapidement résorbé.

5. Le desserrement des activités tertiaires concernées à Paris et dans la banlieue Ouest doit s'effectuer, non seulement en direction des villes nouvelles et des pôles restructurateurs de la périphérie Est, mais aussi de la banlieue Nord et des centres villes dépourvus d'emplois.

6. La décentralisation peut être poursuivie à condition de ne pas nuire à l'équilibre habitat-emploi de certains secteurs de la région parisienne.

7. Les taux de redevances imposés aux entreprises devront être révisés et rééquilibrés, afin de tenir compte des besoins réels d'emplois dans l'ensemble de la région.

8. La péréquation de la taxe professionnelle doit être instituée au niveau de la région parisienne, c'est une condition importante de son unité.

9. Les transports en commun devront être privilégiés et concerner l'ensemble du territoire régional.

10. L'effort en faveur des équipements collectifs devra être maintenu et développé, notamment dans le secteur hospitalier et l'enseignement technique.

11. La politique récente de développement et de protection des espaces verts et agricoles devra être poursuivie.

12. Les nuisances de l'aéroport de Roissy doivent être mieux appréhendées. Une étude doit être réalisée de toute urgence, afin d'aboutir à une autre implantation de la seconde piste et à désaffecter l'aéroport du Bourget comme prévu au schéma initial de 1965.

13. Sur cet emplacement libéré, il serait intéressant de prévoir la meilleure reconversion génératrice d'emplois, par exemple la création éventuelle d'un marché gare Nord d'intérêt régional complémentaire de celui de Rungis.

Concernant exclusivement le Val-d'Oise.

14. La liaison lourde entre Paris et Cergyville nouvelle doit être réalisée d'urgence.

15. Le pôle restructurateur de la vallée de Montmorency nécessaire à l'équilibre du département était prévu initialement à Beauchamp. Au lieu d'être abandonné, il doit être reconsidéré et réparti dans la vallée, comme le demande ses élus avec un point fort d'emplois tertiaires à proximité du nœud ferroviaire d'Ermont.

16. La ligne ferrée tangentielle Ermont-Porte Maillot qui ne semble pas retenue au prochain plan doit être réalisée absolument dès le VII^e plan avant Ermont-Défense et les axes principaux du réseau ferré améliorés.

17. Les autoroutes A 87 et A 15, rocades utiles aux liaisons entre les points forts du département, doivent être financées sans plus de retard et ne devront pas comporter de péage.

18. L'autoroute F 15 ne devra pas être prolongée au-delà de la A 88 : par contre, la déviation de la RN 322 entre l'autoroute F 18 et la RN 1 (future A 16) doit être programmée immédiatement.

Copie certifiée conforme
Pour le préfet,
Le Directeur,

Pour extrait conforme
Le préfet
Pour le préfet et par délégation
Le directeur

AVIS DU CONSEIL GÉNÉRAL DES YVELINES

MISE A JOUR DU SCHÉMA DIRECTEUR DE LA RÉGION PARISIENNE SÉANCE DU 5 DÉCEMBRE 1975

Le conseil général,

Vu le rapport présenté par Monsieur le préfet et les documents qui y étaient joints, concernant la mise à jour du schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne.

Sa commission spéciale entendue,

Après en avoir délibéré,

Se réservant de procéder ultérieurement à l'examen du tracé définitif de la A 86 prend en considération et adopte les termes du rapport présenté par la commission spéciale.

Donne acte à Monsieur le préfet de sa communication et l'en remercie.

Demande que les communes des Yvelines concernées par le schéma directeur de la région parisienne en cours de révision soient consultées avant toute approbation définitive de ce document qui devra après cette consultation revenir devant l'assemblée départementale.

SCHÉMA DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT ET D'URBANISME DE LA RÉGION PARISIENNE ÉTUDE DES PROPOSITIONS 1975

RAPPORT DE LA COMMISSION AD HOC

Président : J.P. PALEWSKI

Membres : R. RAME, J. CATINAT, L.R. DUCHESNE, P. DUPRÉS, G. GODON, F. HILSUM, A. JONEMANN, P. METAYER, A. MIGNOT, J. MONJARET, P. REGIS, F. SCHMITZ, P.L. TENAILLON, J. THOME-PATENOTRE (Mme), L. VASSOUT.

Rapporteur : L.-R. DUCHESNE, Conseiller Général Président, 2^e Commission (Urbanisme et Equipement)

Monsieur le Président,

Mes chers Collègues,

J'ai plaisir à vous soumettre le projet de rapport sur les propositions de la préfecture régionale relativement à la révision du schéma directeur de la région parisienne.

Il vous souviendra qu'à la naissance du schéma, en juin 1965, vous aviez — le conseil général de Seine-et-Oise — délibéré sur le rapport de notre collègue, M. André Mignot.

Lors du premier réexamen, en 1969, vous entendiez — le conseil général des Yvelines — le rapport de M. J.P. PALEWSKI.

Ainsi que vous le savez, le schéma directeur, malgré ces dix années de mise en œuvre, n'a pas encore été approuvé au niveau ministériel.

Certains considèrent que cela était préférable car l'introduction du schéma directeur ne pouvait, à notre avis, être recherchée que par approximations successives. On a pu ainsi mesurer la réelle portée de certaines idées, de certaines lignes directrices.

Au moment où se prépare la mise en place d'une autorité démocratique régionale qui sera appelée à approuver le schéma directeur — multi-départemental — de la région parisienne, l'examen des propositions émises de la préfecture de région, par le conseil général des Yvelines, revêt une importance exceptionnelle.

On peut toutefois regretter que le projet de révision du schéma n'ait pas été adressé à tous les maires afin qu'ils puissent faire connaître leur avis pour ce qui concerne leur territoire. Nul ne doute qu'il pourra — à ce stade — être suppléé à cet avis par les conseillers généraux concernés.

Mais il doit être évident pour tout un chacun que notre conseil général se doit de s'élever au niveau des intérêts départementaux, régionaux et nationaux.

Le présent rapport examinera successivement :

- Les faits principaux en matière d'urbanisme entre 1965 et 1975.
- Les orientations du schéma directeur tel que proposé.
- Les aspects "Yvelines".
- Les conclusions proposées par la commission ad hoc.

PREMIÈRE PARTIE : 1965-1975, LES FAITS

Si l'on survole la région parisienne pour la comparer à la situation de 1965, on observe que le schéma directeur a déjà fortement marqué de ses empreintes l'organisation de l'Île-de-France.

- Paris a été bloqué dans son expansion.
- Le développement des villes autres de la région a été contrôlé.
- L'aménagement de la frange urbaine de la capitale, donc d'un lourd tissu urbain, n'a pu évoluer que lentement.
- Les axes préférentiels de développement se sont substitués aux taches d'huile.
- Les villes nouvelles prennent corps, dans leur diversité.
- L'espace rural, essentiellement rural, nous paraît avoir été normalement préservé (malgré certaines retombées de "coups partis" avant 1965...).
- Les espaces verts et les loisirs ont été favorisés.

Pour ce qui est des infrastructures, de notables progrès ont été réalisés.

Les infrastructures de transports :

- Les infrastructures routières se sont développées, peut-être pas suffisamment rapidement dans le département.
- Le R.E.R. a été mis en place par de premiers tronçons et allonge son ruban.
- De nouvelles gares S.N.C.F. ont été créées ainsi que nombre de parcs de stationnement de dissuasion.
- L'aéroport de Roissy-en-France est en service.
- Les équipements fluviaux ont été améliorés.
- De nombreux logements nouveaux ont été mis en place mais il est dommage que certains soient encore libres alors que la demande pourrait être satisfaite.
- Les activités ont été développées, et souvent rapprochées de l'habitat.

Quant aux équipements de superstructures:

- Certaines des bases de loisirs ont vu leurs travaux commencer et sont même ouvertes au public.
- Les nouvelles préfectures sont en fonctionnement.

— Les équipements d'enseignement ont été largement mis en place.

— Des équipements hospitaliers également.

* * *

Ainsi dans les faits, le schéma directeur de la région parisienne s'est mis en place. L'expérience de cette phase décennale devrait nous permettre d'améliorer ce bel outil d'urbanisme et d'équipement de l'Île-de-France.

DEUXIÈME PARTIE : LES ORIENTATIONS PROPOSÉES DE LA RÉGION PARISIENNE

Les propositions de la préfecture régionale ne font pas apparaître de modifications de fond aux grandes orientations antérieures.

I. Perspectives d'évolution

Nous examinerons les orientations proposées :

A. LA RÉGION PARISIENNE AUJOURD'HUI, DEMAIN

1. L'évolution démographique

Parler d'un schéma c'est tout d'abord énoncer et se mettre d'accord sur une hypothèse démographique.

On se souviendra qu'en 1965, la population de la région parisienne était évaluée à 8,4 millions. Elle dépasse maintenant 10 millions.

L'hypothèse alors retenue était — pour l'an 2000 — de 13 à 15 millions pour la région et de 75 millions pour la France.

Ces prévisions démographiques devaient être revues pour tenir compte de la baisse continue de la natalité — du nombre moyen d'enfants par ménage — et du vieillissement de la population.

Il est de plus hasardeux de prétendre déterminer ce que sera dans l'avenir l'apport de l'immigration étrangère, fonction lui-même de la stabilité, de l'expansion, ou de la

régression économique, donc des besoins de main-d'œuvre.

Les nouvelles estimations – comparées aux chiffres précités – se révèlent inférieures de 10 à 15 % à l'échéance 2000.

C'est ainsi qu'il est parlé aujourd'hui de 65 à 68 millions d'habitants pour la France entière, ce qui conduit à envisager pour la région parisienne de 11,3 à 13,6 millions d'habitants en l'an 2000, soit environ 17,50 à 20 % de la population totale du pays.

Il nous est également indiqué que pour que la population régionale de l'an 2000 n'excède pas 12 millions, il faudrait :

- une diminution rapide de l'immigration étrangère (de nature à compromettre des secteurs d'activités),
- un accroissement sensible du solde des échanges, entre la région parisienne et les autres régions, suffisamment important pour compenser la baisse de l'immigration et une part du surplus de croissance.

Ce serait, nous dit-on, non seulement un infléchissement mais une rupture du rythme de l'évolution démographique.

Ainsi pour maintenir un rythme normal c'est vers les chiffres de 12,5 à 13 millions qu'il faudrait tendre vers l'an 2000.

Le schéma directeur retient néanmoins un objectif volontariste d'une croissance ralentie à 11 millions d'habitants en 1985 et 12 millions en l'an 2000.

Une telle perspective implique une politique de décentralisation vigoureuse qui devra pour l'essentiel reposer sur les seules activités tertiaires.

En effet, il est généralement considéré que la contribution de la région parisienne à la décentralisation industrielle a atteint un degré suffisant.

2. Dimension de l'urbanisme

En appréciant ce que représentent – compte tenu d'une part de l'évolution démographique et, d'autre part, de l'évolution des exigences d'une certaine qualité de vie – les besoins des ménages et des entreprises, transcrits en termes d'espaces et de temps, les dimensions de l'urbanisme entre 1975 et l'an 2000 telles que prévues sont :

- une population qui augmentera de près de 2 millions d'habitants ;
- un nombre de personnes actives supplémentaires allant de 500 000 à 800 000 ;
- la création de quelque 15 millions de mètres carrés de bureaux, compte tenu du denserment nécessaire et du fait que 75 % des emplois nouveaux seront des emplois de bureaux ;
- quelques 7 500 hectares de terrains industriels puisque, du fait du denserment des entreprises dans la région et de la modification de leurs conditions d'installation, et en dépit de la diminution du nombre global des emplois industriels, 300 hectares nouveaux sont occupés chaque année ;

- au moins 1,5 million de logements nouveaux, puisque le nombre de logements nécessaires aux nouveaux arrivants sera de 600 000 à 700 000 et que l'amélioration et le renouvellement du parc immobilier exigeront la création d'un volume au moins égal de logements ;
- un doublement du nombre des déplacements quotidiens, qui atteint actuellement 17 millions ;
- plus difficile à mesurer, mais d'une importance comparable aux éléments précédents puisqu'ils leur sont indissociablement liés, des équipements de toute nature nécessaires non seulement pour les nouveaux habitants, mais dans bien des cas pour les habitants actuels.

B. LA RÉGION PARISIENNE ET L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Parallèlement à l'aménagement de la région parisienne, la politique des métropoles d'équilibre devenait une tâche prioritaire à l'échelle nationale.

L'objectif était à même de donner à l'espace national des structures adaptées aux impératifs d'un monde voué au changement.

Les métropoles d'équilibre croissent aujourd'hui plus rapidement que l'agglomération parisienne.

Un objectif plus récent de l'aménagement du territoire concerne les villes moyennes – c'est-à-dire celles comprises entre 15 000 et 200 000 habitants.

Cette politique a fait l'objet de contrats avec l'État mais concerne davantage les autres régions.

C. LA RÉGION PARISIENNE ET LE BASSIN PARISIEN

Le bassin parisien a été constitué, en 1966, de 15 départements ; il est vite apparu comme un ensemble de mini-régions.

La plupart de ses villes – dont 9 ont plus de 100 000 habitants – connaissent un essor remarquable.

Le parti d'aménagement proposé cherche à éviter la fixation de la croissance aux portes de la région parisienne.

Quatre zones d'appui en assez forte discontinuité avec la région parisienne ont été retenues :

- la vallée de la basse Seine,
- les vallées Oise - Aisne,
- la zone nord champenoise
- la zone Loire moyenne

Il apparaît qu'un effort devra être poursuivi pour développer la création de services et d'emplois en faveur des agglomérations existantes afin de leur permettre d'accueillir des habitants de la région parisienne et d'éviter par ailleurs la croissance de cités-dortoirs ou la création de nouvelles.

II. Le parti général d'aménagement de la région

A. LES FINALITÉS

- Assumer et valoriser l'héritage politique, économique et culturel de Paris et de sa région.
- Donner le sentiment et apporter la certitude que le cadre de la vie urbaine permettra aux habitants de mieux vivre dans la région.

1. Améliorer le cadre et les conditions de vie :

- Réconcilier l'homme et la ville, par une action déterminée sur les divers éléments de la vie communautaire :
 - travail
 - logement
 - transport
 - éducation
 - loisirs

Ce qui suppose une recherche continue d'un meilleur équilibre habitat-emploi, donc la construction de logements ou la réhabilitation de l'habitat ancien, la création ou l'accueil d'emplois, l'amélioration des transports, le développement des équipements collectifs de proximité de même que les équipements lourds (scolaires, hospitaliers, administratifs, culturels et socio-éducatifs).

2. Protéger et mettre en valeur les ressources et le patrimoine bâti.

Des espaces naturels protégés et accessibles, un espace bâti respectueux du site et à la mesure de l'homme, telles sont les composantes essentielles de certaines aspirations actuelles.

Trois objectifs :

- maintenir les grands équilibres écologiques,
- faciliter les occasions de rencontre du citadin avec la nature,
- mettre en valeur le paysage urbain en poursuivant une politique ambitieuse, audacieuse, de protection et de réhabilitation du patrimoine bâti.
- savoir insérer les formes modernes d'habitat dans des sites urbains et marquer notre époque de quelques signes architecturaux à sa mesure.

3. Assurer l'adaptation de l'appareil de production et de commandement.

- développement du potentiel scientifique et technique de la région (formation, recherche, innovation),
- répartition harmonieuse des activités, par un nouveau redéploiement devant bénéficier aux centres urbains nouveaux de la périphérie et à l'est de l'agglomération par rapport à l'ouest,
- maintien d'une certaine activité industrielle dans la zone centrale et limitation du tertiaire dans Paris et la proche banlieue Ouest.

4. Maintenir le rôle international de Paris

- Paris doit continuer à assurer avec éclat son rôle de métropole internationale.

La région de Paris doit affirmer sa vocation de pôle européen et renforcer son rôle de capital de la francophonie.

Donc on doit assurer à Paris et à sa région : puissance économique, rayonnement culturel, terre d'accueil (organes essentiels de l'Etat, les institutions internationales et les représentations étrangères, tourisme), équipements adaptés : transports puissants, structures d'accueil.

La région doit – l'unité régionale – faire corps avec la capitale donc assurer également les responsabilités et les avantages qui en découlent.

B. LES LIGNES DIRECTRICES DE L'AMÉNAGEMENT PRINCIPES

Trois principes commandent le parti d'aménagement régional.

- Créer des centres urbains nouveaux :

Les centres urbains "nouveaux" doivent être des "villes" et regrouper l'essentiel des fonctions urbaines :

Travail : multiple, diversifié

Equipements : administratifs, commerciaux, scolaires, etc,

soit villes nouvelles dans les zones d'extension ;

soit pôles urbains "rénovés" dans la couronne parisienne afin de valoriser le patrimoine et sauvegarder un milieu de vie, éléments essentiels de l'équilibre socio-économique global.

Ce qui signifie : restructurer le tissu urbain et créer de nouvelles solidarités intercommunales.

- Canaliser l'extension selon des axes préférentiels

Cette discipline rompt avec l'évolution antérieure (selon les axes fluviaux, ferroviaires et routiers).

- Unité de la région urbaine.

Visant à instaurer une véritable solidarité régionale dans les conditions de vie grâce à un maillage approprié : activités, logement, transport, culture, loisirs.

1. Parti général d'aménagement de la région parisienne.

En terme d'occupation de l'espace, les objectifs sont :

- polycentrisme urbain, notamment par la poursuite de la réalisation des 5 villes nouvelles :
 - Marne-la-Vallée,
 - Melun-Sénart,
 - Evry,
 - Saint-Quentin-en-Yvelines,
 - Cergy-Pontoise
- par des axes préférentiels d'urbanisation, volonté de corriger les tendances spontanées du développement, en préservant

l'environnement naturel : sites, massifs boisés, vallées, et de l'adapter à des axes préférentiels, et aux plateaux plus aptes à l'accueil des éléments urbains,

- les deux axes tangentiels se situent :
 - au nord de la vallée de la Marne (en aval de Meaux) en est, jusqu'au delà de Pontoise en ouest,
 - au sud de Melun en est, jusqu'à Trappes en ouest
- diversification des pôles urbains :
 - La capitale doit affiner et réaménager son centre.
 - Création ou développement de pôles d'emplois et de services dans la couronne Parisienne :
 - Bobigny, Rosny, Créteil, Thiais, Rungis, Vélizy,
 - Le Bourget, Roissy-en-France,
 - Saint-Denis, Versailles.

2. Protection et aménagement de l'espace rural

Dans le schéma 1965, l'espace agricole et forestier était évoqué sous deux aspects :

- Les zones de transition à organiser mi-rurales, mi-urbaines,
- les zones de loisirs.

Une menace pesait donc sur cet espace, non précisément envisagé : celle de la croissance de l'urbanisation.

Depuis, ce danger s'est précisé par :

- la multiplication des nuisances,
- les difficultés de contrôler l'"insertion"
- une certaine dégradation du milieu rural.

Dans le schéma 1975, on cherche à définir une politique de la "trame verte" reposant sur deux principes :

- L'aménagement de coupures vertes d'intérêt régional ou local par le parti d'urbanisation discontinue le long d'axes préférentiels.

La définition et la protection d'espaces à dominante végétale combinées à un réseau d'espaces de loisirs.

La protection et l'aménagement de l'espace rural s'appuie sur une politique de "zones naturelles d'équilibre", éléments structurants de la région urbaine que sont :

- la plaine de France,
- le plateau de Brie
- la plaine de Versailles
- les plateaux du sud
- le Hurepoix
- auquel on peut assimiler le Vexin

Ces zones sont renforcées par des fronts ruraux endiguant l'urbanisation.

Par ailleurs, dans le même but de préservation, les vallées, notamment, sont protégées par l'octroi d'un statut de "zone d'intérêt récréatif, et/ou paysager, et/ou écologique".

3. Développement modéré des villes petites et moyennes.

Préserver les espaces ruraux ne signifie toutefois pas les fermer complètement à l'urbanisation mais limiter et organiser celle-ci, à partir des villes petites et moyennes existantes de la périphérie qui doivent connaître un développement mesuré et contrôlé. Dans ce sens une politique de "réhabilitation-restauration" des centres devra être poursuivie.

4. L'organisation des transports.

Une restructuration, un développement harmonieux de la région suppose la mise en place d'une toile dense de liaisons, de transports.

L'adaptation de l'extension du réseau de transport, l'évolution de son mode d'exploitation, constituent des moyens essentiels de mise en œuvre du schéma directeur et notamment en ce qui concerne la desserte des axes préférentiels d'urbanisation.

Le système doit favoriser :

- l'unité de la région,
- l'orientation de la croissance,
- les relations interrégionales (bassin, France).

En conséquence, les principes retenus sont :

- priorité aux transports collectifs,
- notamment pour les nouvelles zones urbaines :
 - par fer, le long de l'axe urbain,
 - par route,
 - pour Paris,
- amélioration du réseau routier pour les liaisons interurbaines,
- création ou remise en activité de lignes ferroviaires tangentielles.

L'application des principes directeurs de l'urbanisation du schéma de 1965 et 1969, et en particulier l'adaptation des moyens de transports en commun aux besoins de la région permettent d'envisager une modification sensible de la structure des réseaux.

- Le réseau autoroutier est allégé par une limitation des radiales (suppression des percées dans Paris, des autoroutes traversant des zones naturelles d'équilibre).
- Le réseau ferré utilise plus largement les infrastructures existantes et les adapte aux besoins (interconnexions : Châtelet, Orsay-Invalides, Gare du Nord, etc).
- Liaisons tangentielles.

TROISIÈME PARTIE

LE DÉPARTEMENT DES YVELINES ET LE SCHÉMA DIRECTEUR

Il importe pour ce qui est du département des Yvelines, en se référant au Rapport de 1969, de souligner, d'une part les progrès réalisés depuis ce moment et, d'autre part les objectifs des propositions de la Préfecture Régionale.

1. La politique foncière

Ainsi que l'indiquait le rapport précité, la politique des Z.A.C. a pris la relève de celle des Z.A.D. La création de Z.A.C. nouvelles est particulièrement contrôlée.

On peut regretter que certaines Z.A.D. existent encore et surtout que leur destination ne soit pas toujours exactement précisée.

Il paraît, en effet, essentiel de ne pas laisser dans l'incertitude aussi bien les propriétaires que les collectivités publiques concernées.

Pour ce qui est de l'appropriation des sols, il semble utile de maintenir en activité l'Agence foncière et technique de la région parisienne, à la disposition du conseil régional, pour des opérations régionales, départementales ou communales, notamment comme instrument de maîtrise des sols.

On doit souligner, à ce sujet, combien il est indispensable que les propriétaires et exploitants reçoivent une juste et rapide indemnisation ; l'expérience montre que les règlements sont trop lents et les prix pas toujours réalistes. Ces dispositions ne devraient pas empêcher l'autorité expropriante de maintenir les sols en exploitation, dans l'attente de la phase active des réalisations programmées.

D'autre part, il ne doit pas être oublié dans l'appréciation de la valeur des terrains à acquérir que les zones limitrophes de la Z.A.D. peuvent, suivant les cas, bénéficier de la Z.A.D. ou, au contraire, en subir les effets.

Une méthode de taxe compensatrice devrait être instituée afin, dans de tels cas, de faire participer les uns et d'informer les autres.

Un domaine où l'intervention de l'Agence devrait être plus systématique est, à notre avis, celui des acquisitions des emprises des infrastructures routières.

Il est, par exemple, inadmissible en matière d'infrastructures que des projets routiers se heurtent, au moment de leur mise en œuvre, à des oppositions des populations nouvelles ou d'intérêts particuliers qui ne pouvaient ignorer des décisions antérieures.

A cette fin, des moyens financiers adéquats devraient être dégagés.

Il est indispensable que de telles facilités soient mises à la disposition des départements et des communes afin de faciliter leur politique de réserves foncières.

2. La démographie

Que sera la population du département des Yvelines en 1985, en l'an 2000 ?

Considérant l'hypothèse démographique du schéma directeur et compte tenu des qualités naturelles du département, il est raisonnable en matière d'évolution démographique de se limiter à l'échéance 1985 ; et compte tenu des qualités propres au département de retenir une certaine expansion pour cet horizon, donc l'hypothèse 1 100 000 - 1 150 000 habitants et ainsi une croissance légèrement supérieure à la moyenne de la Région. Les hypothèses relatives aux villes nouvelles doivent être révisées afin de mieux tenir compte de l'évolution du "fait" démographique.

Cela impliquera donc la création :

- de logements
- d'emplois
- d'équipements.

3. Le logement

On ne peut qu'approuver la volonté de rapprocher logement et travail.

La réalisation de la ville nouvelle de Saint-Quentin-en-Yvelines en est assurément un bel exemple. Il n'est toutefois pas toujours possible - ni souhaitable - d'assurer la simultanéité du transfert des lieux d'emplois et de la population appelée à y travailler. Un étalement dans le temps est donc nécessaire.

On peut se demander si l'objectif visé tendant à faire accueillir par les villes nouvelles, au cours des cinq prochaines années, la moitié et demie de la croissance de la population de la zone extérieure (c'est-à-dire extérieure à la A 86...) est réaliste. Il implique de réserver 25 % (le quart) des constructions nouvelles.

En suivant les normes énoncées par le schéma, la ville nouvelle bénéficierait, d'une augmentation de population de 50 000 à 125 000 habitants aux horizons 1985 et 2000, soit de 20 000 à 40 000 logements nouveaux, soit encore un millier de logements par an...

Les "villes nouvelles" doivent être limitées en dimension mais leur développement harmonieux doit être poursuivi sans relâche. Toutefois, pour le département des Yvelines, il est souhaitable de limiter à 20 % la construction de logements neufs en ville nouvelle, le solde des logements neufs devant être implantés dans les agglomérations existantes.

Pour de multiples raisons - souvent familiales ou affectives - la population active peut préférer un certain déplacement à un logement voisin du lieu de travail.

Les villes existantes peuvent apporter un concours non négligeable dans ce domaine.

C'est particulièrement vrai en matière de logement social ; aussi des facilités de financement doivent-elles être prévues à cet effet en faveur des villes déjà structurées où existent de bonnes conditions de vie.

L'amélioration - réhabilitation, restauration, voire rénovation - de l'habitat ancien est coûteuse. Si l'on veut faire bénéficier la population aux moyens modestes d'un habitat convenable, modernisé, à loyer décent, il est indispensable qu'un financement spécial soit prévu en faveur des communes maîtres d'ouvrage.

Elles sont, seules, en mesure de réaliser une telle politique qui doit permettre de maintenir cette population dans son milieu traditionnel.

La construction de résidences pour personnes âgées est l'un des moyens permettant de concourir à cet objectif.

Pour les personnes âgées, il convient - ainsi que le conseillait le rapport précédent - de "rechercher les moyens de faire vivre ces personnes dans leurs logements et dans leur environnement" :

- Les foyers "éclatés" grâce à des logements (H.L.M.) à rez-de-chaussée.
- les foyers pour personnes âgées (H.L.M.) où les personnes âgées "bénéficient des services communs dans le domaine matériel comme dans le domaine des soins" sont à encourager.

Afin de tenir compte du fait que l'âge impose des soins de plus en plus fréquents, délicats ou importants, et en vue de maintenir les personnes âgées dans leur milieu habituel, il serait souhaitable que certains types de foyers permettent de disposer également de moyens réels et efficaces de soins de gérontologie, ceci éviterait souvent de devoir transférer - de déplacer loin des leurs - ces personnes, dans de véritables hôpitaux.

Il est souhaitable que la réglementation de la construction H.L.M. soit modifiée et facilitée de telles réalisations, notamment par l'acceptation (dans le bilan des opérations et pour le calcul des prix-plafonds des opérations de construction) de l'apport - par les collectivités - gratuitement ou à un prix symbolique, des terrains nécessaires et qu'ainsi leur estimation, au prix du marché, n'interdise pas la mise en œuvre de cette politique.

La mise en œuvre d'une politique de logement social doit reposer sur un véritable effort de solidarité nationale. L'aide aux collectivités locales, grâce à un financement approprié - à taux privilégié - est indispensable notamment pour l'acquisition des terrains nécessaires.

4. Les activités

Si un rééquilibrage des développements entre l'est et l'ouest de la Région s'avère nécessaire, on se doit aussi de constater un sous-emploi critique de la périphérie, et de ne pas assimiler le département des Yvelines avec ceux de la partie ouest de la petite couronne...

Le problème des activités dans le département appellera donc de la vigilance. Leur mise en place devra être suivie attentivement, de même que le rôle et la composition de l'instance régionale d'agrément.

L'implantation d'activités sur la ville nouvelle se développe et devrait se poursuivre normalement. Le schéma prévoit pour les prochaines années l'implantation en villes nouvelles de deux tiers des zones industrielles nouvelles et d'un tiers des surfaces de bureaux.

On se doit d'autre part de constater un blocage certain vis-à-vis des autres agglomérations.

Le département subit ainsi les effets de la stratégie régionale globale que privilégie l'expansion économique de l'Est parisien.

Il est généralement admis par le schéma directeur, tel que proposé, que la décentralisation industrielle de la Région a atteint un seuil à ne pas dépasser.

S'il n'est pas souhaitable de voir s'installer dans le département, en dehors de la ville nouvelle et des zones d'activités déjà acceptées, de l'industrie importatrice de nuisances, par contre devrait être favorisée l'implantation d'activités artisanales et de services, de même que des bureaux.

Ce sont là des moyens d'assurer partiellement la coexistence de l'emploi et de l'habitat.

Les villes qui ont une caractéristique trop accentuée de communes-dortoirs devraient être aidées sur ce plan.

Naturellement, il importe de même de développer dans les zones rurales des possibilités de travail sur place.

Une attention de tous les instants devra être portée à la solution du problème des activités.

On s'accorde pour condamner le blocage, au niveau de la D.A.T.A.R., de projets d'implantation intéressant le département des Yvelines.

Il est instamment demandé que ce département reçoive la part d'activités indispensable à l'équilibre habitat-emploi dans la ville nouvelle aussi bien qu'au rééquilibrage habitat-emploi dans les villes anciennes notamment celles qui se sont développées principalement à base de logements.

5. Les infrastructures

On ne peut évoquer le développement habitat-emploi sans déboucher sur le problème des liaisons entre ces lieux.

Dans le domaine routier le département est sérieusement, gravement, concerné.

Et cela justifie qu'on s'y arrête plus longuement.

En effet, la mise en œuvre de la première phase 1975-1985 du schéma directeur dans l'ouest parisien fonde de grands espoirs en particulier sur deux rocade ; on peut lire (p. 127) :

Il convient également :

- d'achever dans sa totalité le bouclage de l'autoroute A 86,
- d'engager les travaux de l'autoroute A 87, notamment au sud entre Palaiseau et B 5."

On lit également (p. 91) :

La réalisation des autoroutes A 86 puis A 87 écartera des radiales en proche couronne un trafic de transit originaire de la banlieue éloignée. La rocade A 86 déchargera en outre le périphérique d'un trafic routier de moyenne et longue distance interne à la proche banlieue."

Or, chacun sait que le débouché de ces deux voies sur le département est d'autant plus inquiétant que certains projets opéraient même leur fusion en son territoire...

a) La A 86

Pour la A 86, on peut reprendre les observations du rapport de 1969 :

En ce qui concerne l'A.R.I.S.O., le tracé soulève d'assez nombreuses objections mais l'utilité de l'opération est indiscutable et sa réalisation est particulièrement urgente".

"Il faudra cependant veiller à ce que les bretelles de dégagement, et certaines déviations qui découlent de son implantation, n'engendrent pas d'importantes nuisances, notamment sur les territoires des communes".

Ce problème n'est toujours pas réglé, et il est regrettable que le tracé arrêté sommairement, pour le secteur Ouest de Paris, il y a quinze ans n'ait pas fait l'objet des acquisitions d'emprises.

On sait qu'un nombre considérable de variantes ont été proposées au cours des dernières années, semaines même..., ayant pour conséquence de semer la perturbation dans les communes concernées.

De plus les sommes énoncées pour la réalisation des divers projets sont telles (900 000 000 à 1 500 000 000 - de 90 à 150 milliards d'anciens francs...) que les délais de mise en œuvre s'évaporent dans l'abîme du temps.

Si le premier tracé, celui retenu par le conseil d'administration du district, ne concerne que peu le département des Yvelines, par contre de nombreuses variantes - dont certaines issues du département voisin - ont le regrettable propos d'agresser nos agglomérations et nos sites (deux de ces variantes ont été présentées dans le bulletin "Yvelines" de septembre 1975).

Le conseil général des Yvelines se doit donc de prendre position à ce sujet et de ne pas laisser, pour des années, un tel sujet hanter les populations concernées.

Une des solutions - dans un vœu qui a été adopté par le conseil général - vise à créer autour de Paris une autoroute régionale circulaire, implantée de 30 à 50 km du centre de la capitale et qui aurait le mérite :

- (a) de pouvoir être implantée économiquement grâce à un tracé approprié,
- (b) de respecter les agglomérations et les sites,
- (c) d'être un véritable échangeur de la circulation de transit,
- (d) de servir de liaison inter-villes nouvelles à l'extérieur du tissu urbain de la Région.

Les sommes monstrueuses avancées et les délais de mise en place énoncés pour chaque variante de la A 86 pourraient - semble-t-il - être avantageusement utilisés pour une telle réalisation qui devrait être assortie de facilités modernes de liaison (transports en commun routiers, ligne ferrée rapide, parcs de stationnement de dissuasion, etc.).

Une autre solution a été envisagée par la deuxième commission, elle vise à réaliser la A 88 par priorité (sauf à revoir son implantation exacte).

Les propositions du schéma n'évoquant que pour les dix prochaines années la réalisation partielle de la A 87, on se soit de constater que pendant ce laps de temps au moins, à défaut de réalisation immédiate de la A 86 sur le tracé agréé, ce sont les villes traversées, et la voirie nationale (311 A, 307, 184), départementale (CD 173, CD 182) et communale, qui devront subir le trafic routier dans le sens nord-sud et sud-nord de l'Ouest parisien.

Les options autoroute régionale circulaire et A 88 devraient permettre aussi de dégager des crédits :

- (a) aux améliorations de la voirie existante,
- (b) à l'acquisition des emprises des différents autres projets d'amélioration ou création de voirie nouvelle notamment pour la desserte de la ville nouvelle.

Ces suggestions devraient faire l'objet d'une étude poussée de la direction départementale de l'équipement.

b) La A 87 et la A 88

Il appartiendra, de même, au département, d'arrêter rapidement, précisément et définitivement le tracé de ces voies.

c) Infrastructures autres

La C 13 assurera la liaison Cergy-Pontoise-Mantes.

Le schéma directeur semble ignorer, dans le court terme, la A 14 Défense-Orgeval.

* *

Le maillage des infrastructures routières n'est pas sans poser des difficultés sur lesquelles le conseil général des Yvelines entend se prononcer clairement.

Il est considéré comme urgent d'arrêter définitivement la solution du problème du bouclage de la A 86 - donc la recherche d'une solution limitant les nuisances au strict minimum. La réalisation rapide de la A 14 est jugée indispensable et instamment demandée.

d) La régulation

La mise en œuvre des plans de circulation doit aussi permettre de rendre plus efficace les infrastructures existantes tout en renforçant les conditions de sécurité de ces équipements.

e) Equipements annexes

La création de pistes cyclables offrant toute sécurité aussi bien aux usagers que pour les tiers doit être étudiée, et mise en œuvre.

6. Les transports

• Les transports en commun

Les améliorations apportées aux transports de la région sont déjà sensibles.

Le plan global des transports devrait contribuer à leur expansion. La solidarité, la complémentarité des différents modes de transports doivent s'affirmer dans la mise en place d'un réseau régional contrôlé.

L'intégration de fait, grâce à la "carte orange", des réseaux de transports routiers et ferrés est ressentie favorablement.

Ainsi l'extension de la "carte orange" à l'ensemble de la région, et donc du département, est considérée comme souhaitable et urgente.

Le statut du syndicat des transports parisiens doit être réformé afin de :

Étendre sa compétence à l'ensemble de la région, et au département des Yvelines, en particulier,

Assurer la représentation effective de chacun des départements de la région.

a) Les transports par route

Parmi les autres éléments d'un développement du transport en commun par route doit être mentionnée la création de voies protégées: couloirs réservés, priorités de passage par détection télécommandée, voire de sites propres.

La création de gares routières d'échanges, les facilités de transfert et d'accès aux gares de voies ferrées, etc.

Les transports par véhicules lourds doivent également bénéficier d'installations (parcs de stationnement, etc) propres à renforcer la sécurité.

b) Les transports par rail

Le développement considérable du parc automobile, les difficultés qui en résultent de façon de plus en plus fréquente (malgré les améliorations intervenues aux infrastructures) ressenties notamment au moment des périodes de pointe (matin, soir, fin de semaine, jour de fêtes, départ et retour des vacances) ont souligné la nécessité de revenir à la voie ferrée.

On ne peut qu'être favorable aux progrès réalisés ou aux projets proposés par le schéma directeur ; en ne mentionnant que ce qui concerne les Yvelines :

La création de la gare de Saint-Quentin-en-Yvelines.

La jonction complète du R.E.R. d'Est en Ouest (qui devrait être poussé jusqu'à la gare de grande ceinture de Saint-Germain-en-Laye).

La jonction Orsay-Ivaldes permettant la liaison Austerlitz-Versailles - Saint-Quentin-en-Yvelines.

Le prolongement du métropolitain (ligne 14 jusqu'à Vélizy).

En ligne tangentielle, s'ajoutera au sud l'axe Juvisy - Versailles - Saint-Quentin-en-Yvelines, et à l'ouest Cergy - Achères - La Défense - Versailles - Saint-Quentin-en-Yvelines.

Enfin à l'échéance 1985-1990 est prévue, au Sud de Paris, la création d'une tangentielle est-ouest, complètement nouvelle, en site propre, qui assurera la liaison Marne-la-Vallée - Créteil - Rungis - Vélizy - Versailles (et probablement [?] Saint-Quentin-en-Yvelines).

Les interconnexions grandes lignes - R.E.R. - Métro : Châtelet, Gare du nord, les autres lignes tangentielles nord, est, concourront à apporter de meilleures conditions dans les relations habitat-emploi de même qu'à servir l'unité, la solidarité régionale.

Il est urgent qu'une liaison ferrée directe, donc rapide, soit assurée entre les aéroports d'Orly et de Roissy-en-France.

De même est nécessaire la réalisation rapide du prolongement du R.E.R. jusqu'à la gare de grande ceinture de Saint-Germain-en-Laye ainsi que la remise en activité de la grande ceinture on s'étonne, à ce sujet, de ne pas voir figurer, explicitement, dans le rapport sur le schéma directeur, la desserte de la banlieue ouest.

c) Les transports aériens

Le transport aérien est l'un des moyens de liaison rapide, de même que l'allègement des infrastructures routières.

Il est dommage que les nuisances, les dangers de ce mode de transport rendent difficilement acceptable son insertion dans l'environnement.

Dans l'attente de progrès d'ordre technologique dans ce domaine, on se doit d'être vigilant.

Il est indispensable que les aérodromes existants ne soient développés qu'en complet accord avec les collectivités et populations concernées.

Les aérodromes nouveaux doivent être situés suffisamment loin des agglomérations, en des lieux où les collectivités locales concernées les souhaitent pour le bon développement des activités locales et en les assortissant de moyens de transports terrestres rapides.

On peut regretter que l'usage des hélicoptères soit présentement limité en raison de son prix de revient, et de son bruit.

Si l'extension de l'aérodrome de Toussus-le-Noble a pu être finalement limitée pratiquement à une modernisation de ses moyens, certains aérodromes nouveaux étant prévus pour ce département, il convient d'exprimer son opposition à cette implantation, de même qu'à toute modification de la nature du trafic ou extension d'aérodromes existants, sans consultations préalables favorables ; une des commissions départementales existantes pourrait être chargée de suivre avec vigilance ce problème.

Il est souhaité, par contre - comme indiqué antérieurement - l'établissement de liaisons terrestres rapides entre Orly et Roissy.

d) Les transports par eau

Ainsi que cela a été souligné maintes fois par la deuxième commission du conseil général, la voie d'eau principale qu'est la Seine est vitale, non seulement pour le département, mais aussi pour la région.

Non seulement elle irrigue, au sens propre, ses berges, mais encore elle permet d'alléger considérablement le transport routier et ses infrastructures.

Le développement de ce mode de transport doit être favorisé pour la poursuite des travaux d'amélioration des berges et des installations portuaires.

A ce sujet, il est important d'attirer l'attention sur les dangers que fait courir aux populations et à l'économie régionale l'affoulement des berges causé par le développement du trafic fluvial et notamment des moyens rapides de transport.

L'expansion du transport par conteneurs devrait également profiter à ces transports.

Dans ce sens, on peut se réjouir que le schéma envisage la création de gares mixtes (eau-rail-route) et d'une ligne régulière de transport fluvial Paris - Le Havre.

En conséquence, s'avère indispensable et urgente la poursuite des travaux de mise en condition technique des infrastructures de navigation fluviale, et à cette fin il est demandé une augmentation de l'effort financier de l'Etat.

e) Les transports par tubes

Naturellement, il est souhaitable que les transports par tubes se substituent, le plus possible, aux transports ferré ou routier dans la mesure où le produit à transporter le permet (liquides, gaz).

7. Les grands équipements

L'impérieuse nécessité de préciser le schéma relativement au plan et à la programmation de la mise en place d'équipements lourds (enseignement supérieur, hôpitaux, centrale d'énergie, etc.) doit être soulignée.

a) En matière d'enseignement supérieur, le rapport de 1969 préconisait la création d'une université des Yvelines qui se situerait à Versailles ou à Saint-Germain-en-Laye; il suggérait aussi que l'une des vocations du département était de dispenser un haut enseignement agricole.

L'éclatement semblant, en ces temps, être préféré, et les relations de transports étant améliorées, on peut souhaiter que de telles réalisations prennent effectivement corps, et âme.

On note avec intérêt que le schéma envisage l'implantation de grands établissements d'enseignement technique supérieur dans le département (p. 130).

b) Dans le domaine sanitaire, on peut regretter que la construction de l'annexe de l'hôpital de Versailles au Chesnay n'ait pu déjà se concrétiser.

L'hôpital de la ville nouvelle (Elancourt) est considéré dans le rapport comme l'une des réalisations prioritaires (p. 130).

Pour l'enfance inadaptée, comme le préconisait le rapport de 1969, la poursuite de la thérapeutique prodiguée dans les établissements pour jeunes enfants devrait se prolonger dans des foyers doublés d'ateliers protégés, implantés de façon coordonnée dans le département.

L'efficacité de ces établissements, pratiquement financés par la collectivité nationale, ne pourrait qu'en être meilleure.

c) Equipements de services de d'amination

Quid de l'implantation de centrales nouvelles d'énergie ? le développement prévu de la population du département, et des besoins, ne suppose-t-il par la création de tels équipements ?

Parmi les éléments propres à améliorer les conditions de vie, à lutter contre l'isolement de la population des villes nouvelles ou anciennes, figurent l'amélioration des **communications** : la création d'un centre ouest de tri-postal à Saint-Quentin peut être favorablement accueillie, de même que le développement et la modernisation des centres de télécommunications doivent être poursuivis.

Dans le domaine de l'**animation culturelle** de la région, où la liberté d'action doit être laissée aux responsables locaux, on doit souhaiter que, néanmoins, toutes facilités soient accordées par les autorités régionales.

d) Bases de loisirs

Le succès remporté par les bases de la région ayant commencé à fonctionner ne peut que porter à poursuivre leur réalisation, en veillant à les répartir convenablement dans le département et à assurer leur complémentarité, afin d'éviter des doubles emplois dans la mise en place d'équipements coûteux.

L'accueil fait par le public à la base de Saint-Quentin-en-Yvelines permet de bien augurer de son avenir. Nul ne doute qu'il en sera de même pour les bases dont l'implantation est souhaitée dans le département.

On comprend néanmoins que le coût des investissements et de fonctionnement de ces équipements est lourd pour les collectivités gérantes et que leur mise en place soit fonction de fonds et de temps.

8. La trame verte

C'est un des grands mérites des propositions du schéma directeur 1975 que de prendre conscience de la nécessité de s'attacher à la "composition du paysage régional".

Le département des Yvelines, étant privilégié en matière de site, d'espace rural et boisé, ne peut que bénéficier de cette action régionale.

a) L'espace rural

En précisant le statut des zones agricoles, le schéma apporte une garantie du respect de ces espaces dans le département.

La mise en place de la zone naturelle d'équilibre (Z.N.E.) de la plaine de Versailles en est pour le département un élément essentiel.

Certes, il conviendra d'en préciser les détails notamment en ce qui concerne la place et le rôle des agglomérations intérieures ou périphériques des zones agricoles et Z.N.E. afin d'en favoriser mais aussi d'en contrôler le développement.

b) La protection de la nature

On reprendra ici le texte du rapport de 1969 :

"Le potentiel forestier de la région parisienne constitue un véritable service public". Une politique foncière doit être réalisée par l'État tendant, bien entendu, au maintien des forêts domaniales, mais aussi à l'acquisition d'espaces boisés privés".

La région et le département doivent, de leur côté, poursuivre leur action et leur aide visant à permettre à la population de mieux jouir des richesses naturelles tout en assurant leur respect.

La protection des productions agricoles, d'une part, et l'ouverture au public en même temps que la sauvegarde des parcs forestiers, publics et privés, doivent être favorisées.

c) Les zones de loisirs

L'utilisation des espaces ayant une vocation particulière à leur affectation à des zones de loisirs doit être poursuivie.

Les expériences en cours prouvent que le paysage départemental ne peut que profiter de telles réalisations.

9. Environnement et équipements

On peut regretter qu'une nouvelle fois aucune place ne soit faite dans le rapport sur le schéma au sort réservé aux "rejets" de l'urbanisation.

Les nuisances, les pollutions, les agressions aux sites rentrent dans cette définition.

La lutte contre ces nuisances et pollutions suppose souvent la mise en place d'usines ou d'installations de traitement de ces "rejets".

Il est indispensable que la région prenne aussi conscience de cette responsabilité globale :

Usines de traitement des résidus urbains, station d'épuration des eaux résiduaires.

De même, il est souhaitable que les équipements de transports d'énergie s'intègrent mieux dans la nature (à défaut de s'enterrer...).

En attirant l'attention sur l'importance et l'urgence d'une solution au problème de l'élimination des "rejets" urbains, il est rappelé

que l'assemblée départementale a souhaité être saisie d'un rapport et d'un plan-programme d'implantation des usines de traitement des ordures ménagères et détritiques urbains dans la région, et plus spécialement dans le département des Yvelines.

En raison de l'expansion démographique de la région, il est essentiel qu'un même plan-programme soit établi pour les nécropoles - de préférence à statut de cimetières-parcs intercommunaux - et de les doter des équipements annexes nécessaires (morgues, chambres funéraires, installation crématoire).

CONCLUSIONS

"L'utilité du schéma directeur", de sa mise à jour est — comme en 1969 — "reconnue tout au long de ce rapport".

L'expérience décennale du maniement du schéma directeur ne peut que conforter cette conclusion.

Il est satisfaisant de savoir qu'après cette consultation des assemblées départementales, les propositions de la préfecture régionale seront examinées, et que la décision finale sera prise par une assemblée régionale entièrement élue et directement responsable vis-à-vis des populations de la région, tout comme les conclusions de l'assemblée départementale se doivent, en s'élevant au plan des responsabilités régionales du département des Yvelines, de se prononcer sur la solution de certains problèmes, laissés trop longtemps dans l'incertitude ou dans l'oubli.

Considérant que les conseillers généraux connaissent les problèmes de leurs cantons, on peut, on doit, néanmoins, souhaiter que préalablement à la saisine de l'assemblée régionale, les collectivités locales soient appelées à faire connaître leurs principales préoccupations et que les assemblées départementales en soient saisies afin, en cas de besoin, d'amender leurs conclusions. Il y va de la véritable adhésion au schéma directeur de la région, surtout si l'on se rappelle que les P.O.S. sont trop souvent préparés dans l'ignorance des S.D.A.U., eux-mêmes rarement élaborés. Le montage de l'ensemble doit être réalisé dans la concertation.

* *

Nul ne doute, dans cette région, du rôle éminent que doit continuer de jouer Paris dans la région, ainsi qu'aux plans national et international, tant par l'exemple de son adaptation aux difficultés issues de la croissance démographique, du développement harmonieux de la région, et de l'aménagement équilibré du territoire, que par ses qualités propres et son rayonnement séculaire.

* *

Du fait de l'implantation géographique de la région, la mise en œuvre du schéma ne peut se faire qu'en étroite liaison avec le bassin parisien, et les régions voisines.

Sur ce plan, il semble manquer, présentement, au plan démocratique un instrument de concertation multirégional. On peut donc souhaiter — comme en 1969 — la mise en œuvre de "liens institutionnels entre les assemblées régionale, départementale et une coordination inter-régionale dans le cadre de l'aménagement du territoire".

* *

Le présent rapport, dans sa troisième partie, s'est appesanti sur les points concernant particulièrement le département des Yvelines.

1. Il est regrettable que certaines Z.A.D. existent encore et surtout que leur destination ne soit pas toujours exactement précisée.

Il est rappelé, pour ce qui concerne le département, que c'est le cas de la plaine de Montesson dont la vocation doit être précisée — après concertation — dans le schéma directeur 1975.

Il paraît, en effet, essentiel de ne pas laisser dans l'incertitude aussi bien les propriétaires et les exploitants que les collectivités publiques concernées.

Pour ce qui est de l'appropriation des sols, il semble utile de maintenir en activité l'Agence foncière et technique de la région parisienne, à la disposition du conseil régional, pour des opérations régionales, départementales ou communales, et notamment comme instrument de maîtrise des sols.

On doit souligner, à ce sujet, combien il est indispensable que les propriétaires et exploitants reçoivent une juste et rapide indemnisation ; l'expérience montre que les règlements sont trop lents et les prix pas toujours réalistes. Cela ne devrait pas empêcher l'autorité expropriante de maintenir les sols en exploitation, dans l'attente de la phase active des réalisations programmées.

D'autre part, il ne doit pas être oublié dans l'appréciation de la valeur des terrains à acquérir que les zones limitrophes de la Z.A.D. peuvent, suivant les cas, bénéficier de la Z.A.D. ou, au contraire, en subir les effets.

Une méthode de taxe compensatrice devrait être instituée afin, dans de tels cas, de faire participer les uns et d'indemniser les autres.

Un domaine où l'intervention de l'agence devrait être plus systématique est celui des acquisitions des emprises des infrastructures routières.

2. Il est raisonnable en matière d'évolution démographique de se limiter à l'échéance 1985 ; et compte tenu des qualités propres au département, de retenir une certaine expansion pour cet horizon, donc l'hypothèse 1 100 000 - 1 150 000 habitants et ainsi une croissance légèrement supérieure à la moyenne de la région. Les hypothèses relatives aux villes nouvelles doivent être révisées afin de mieux tenir compte de l'évolution du "fait" démographique.

3. En suivant les normes énoncées par le schéma, la ville nouvelle bénéficierait d'une augmentation de population de 50 000 à 125 000 habitants aux horizons 1985 et 2000, soit de 20 000 à 40 000 logements nouveaux, soit encore un millier de logements par an...

Les "villes nouvelles" doivent être limitées en dimension mais leur développement harmonieux doit être poursuivi sans relâche. Toutefois, pour le département des Yvelines, il est souhaitable de limiter à 20 % la construction de logements neufs en ville nouvelle, le solde des logements neufs devant être implantés dans les agglomérations existantes.

L'amélioration — "réhabilitation", "restauration", voire "rénovation" — de l'habitat ancien est coûteuse. Si l'on veut faire bénéficier la population aux moyens modestes d'un habitat convenable, modernisé, à loyer décent, il est indispensable que les

procédures et formalités soient précisées, allégées, simplifiées. Et qu'un financement spécial soit prévu en faveur des communes maîtres d'ouvrage. Elles sont, seules, en mesure, de réaliser la finalité d'une telle politique qui doit permettre de maintenir cette population dans son milieu traditionnel.

La mise en œuvre d'une politique du logement social doit reposer sur un véritable effort de solidarité nationale. L'aide aux collectivités locales, grâce à un financement approprié — à taux privilégié —, est indispensable notamment pour l'acquisition des terrains nécessaires.

Il est souhaitable que la réglementation de la construction H.L.M. soit modifiée et facilitée de telles réalisations, notamment par l'acceptation (dans le bilan des opérations et pour le calcul des prix-plafonds des opérations de construction) de l'apport — par les collectivités —, gratuitement ou à un prix symbolique, des terrains nécessaires et qu'ainsi leur estimation, au prix du marché, n'interdise plus la mise en œuvre de cette politique.

4. Une attention de tous les instants devra être portée à la solution du problème des activités.

On s'accorde pour condamner le blocage, au niveau de la D.A.T.A.R. de projets d'implantation intéressant le département des Yvelines.

Il est instamment demandé que ce département reçoive la part d'activités indispensable à l'équilibre habitat-emploi dans la ville nouvelle aussi bien qu'au rééquilibrage habitat-emploi dans les villes anciennes notamment celles qui se sont développées principalement à base de logements.

5. Le maillage des infrastructures routières n'est pas sans poser des difficultés sur lesquelles le conseil général des Yvelines entend se prononcer clairement.

Il est considéré comme urgent d'arrêter définitivement la solution du problème du bouclage de la A 86 — donc la recherche d'une solution limitant les nuisances au strict minimum. La réalisation rapide de la A 14 est jugée indispensable et instamment demandée, en respectant toutefois les massifs forestiers, dont celui de Saint-Germain-en-Laye.

6. Les améliorations apportées aux transports de la région sont déjà sensibles.

L'intégration de fait, grâce à la "carte orange", des réseaux de transports routiers et ferrés est ressentie favorablement.

Aussi l'extension de la "carte orange" à l'ensemble de la région, et donc du département, est-elle considérée comme souhaitable et urgente.

Le statut du syndicat des transports parisiens doit être réformé afin :

- d'étendre sa compétence à l'ensemble de la région, et au département des Yvelines en particulier,
- d'assurer la représentation effective de chacun des départements de la région.

Il est urgent qu'une liaison ferrée directe donc rapide, soit assurée entre les aéroports d'Orly et de Roissy-en-France.

De même est nécessaire la réalisation rapide du prolongement du R.E.R. jusqu'à la gare de Grande Ceinture de Saint-Germain-en-Laye ainsi que la remise en activité de la Grande Ceinture. On s'étonne, à ce sujet, de ne pas voir figurer, explicitement, dans le rapport sur le schéma directeur, la desserte de la banlieue-Ouest.

Il est indispensable que les aérodromes existants ne soient développés qu'en complet accord avec les collectivités et populations concernées.

Les aérodromes nouveaux doivent être situés suffisamment loin des agglomérations, en des lieux où les collectivités locales concernées les souhaitent pour le bon développement des activités locales et en les assortissant de moyens de transports terrestres rapides.

Certains aérodromes nouveaux étant prévus pour ce département, il convient d'exprimer son opposition à cette implantation, de même qu'à toute modification de la nature du trafic ou extension d'aérodromes existants, sans consultations préalables favorables ; une des commissions départementales existantes pourrait être chargée de suivre avec vigilance ce problème.

Le développement du transport fluvial doit être favorisé.

A ce sujet, il est important d'attirer l'attention sur les dangers que fait courir aux populations et à l'économie régionale, la dégradation - par affouillement - des berges causée par le développement du trafic fluvial et notamment des moyens rapides de transport.

En conséquence s'avère indispensable et urgente la poursuite des travaux de mise en condition technique des infrastructures de navigation fluviale, et à cette fin il est demandé une augmentation de l'effort financier de l'Etat.

7. L'impérieuse nécessité de préciser le schéma relativement au plan et à la programmation de la mise en place d'équipements lourds (enseignement supérieur, hôpitaux, centrale d'énergie, etc.) doit être soulignée.

L'accueil fait par le public à la base de Saint-Quentin-en-Yvelines permet de bien augurer de son avenir. Nul ne doute qu'il en sera de même pour les autres bases dont l'implantation est souhaitée dans le département.

8. C'est un des grands mérites des propositions du schéma directeur 1975 que de prendre conscience de la nécessité de s'attacher à la "composition du paysage régional".

En précisant le statut des zones agricoles, le schéma apporte une garantie du respect de ces espaces dans le département.

La mise en place de la zone naturelle d'équilibre (Z.N.E.) de la plaine de Versailles en est, pour le département, un élément essentiel.

Certes, il conviendra d'en préciser les détails notamment en ce qui concerne la place et le rôle des agglomérations intérieures ou périphériques des zones agricoles et Z.N.E. afin d'en favoriser mais aussi d'en contrôler le développement.

La région et le département doivent, de leur côté, poursuivre leur action et leur aide visant à permettre à la population de mieux jouir des richesses naturelles tout en assurant leur respect.

La protection des productions agricoles, d'une part, et l'ouverture au public en même temps que la sauvegarde des parcs forestiers publics et privés, d'autre part, doivent être favorisées.

9. Le développement des loisirs culturels doit être favorisé : quoiqu'à la charge de l'Etat et des communes, il convient néanmoins d'en programmer la coordination au niveau départemental.

En attirant - une nouvelle fois - l'attention sur l'importance et l'urgence d'une solution au problème de l'élimination des "rejets" urbains, est confirmée la demande antérieure tendant à ce que l'assemblée départementale soit saisie d'un rapport et d'un plan-programme d'implantation des usines de traitement des ordures ménagères et détritiques urbains dans la région, et plus spécialement dans le département des Yvelines.

En raison de l'expansion démographique de la région, il est essentiel qu'un plan-programme soit établi pour les nécropoles - de préférence à statut de cimetières-parcs intercommunaux - et de les doter des équipements annexes nécessaires (morgues, chambres funéraires, installation crématoire).

*
*
*

L'accent mis par le schéma directeur sur les conditions de vie de la population de la région, sur la prépondérance du qualitatif - alors que trop souvent au cours des vingt dernières années la priorité avait été donnée au quantitatif - suppose la mise en œuvre de moyens financiers considérables.

Pourront-ils être dégagés ?

C'est à ce prix, à cette condition - impérative - que le schéma directeur pourra atteindre ses objectifs et que pourra être conforté et assuré le bien-être, le mieux-être, de la population traditionnelle et nouvelle de la région et plus spécialement du département des Yvelines.

