

Comment préserver et valoriser la couronne rurale ?

La couronne rurale occupe 75% du territoire régional : 55% en agriculture, 20% en forêts. C'est une richesse naturelle, économique, humaine, patrimoniale, qui forme avec l'agglomération centrale et ses secteurs de développement un ensemble régional indissociable. La qualité de vie des habitants dépend étroitement de ce vaste écosystème à l'équilibre fragile.

Ce milieu rural offre, avec son armature urbaine et villageoise, un cadre de vie attractif qu'il faut encore améliorer. Il est insuffisamment exploité et de nombreux domaines doivent encore y être développés : hébergement, activités de loisir telles que le golf, les randonnées et le tourisme, activités culturelles et sportives, découverte de la nature. Tout ceci doit contribuer à le revitaliser.

Il constitue également un réservoir inégalable de richesses naturelles et culturelles : eaux et forêts, faune et flore, paysages, archéologie et richesses historiques. Ce sont autant d'éléments qui composent son patrimoine et qui enrichissent celui de l'Île-de-France.

Il fait vivre une agriculture diverse et multiforme. Sa culture céréalière est la plus performante du pays, ses cultures spécialisées contribuent à approvisionner la région. L'activité agricole est cependant fragilisée par la pression de l'urbanisation.

Par-delà son rôle économique, la vocation de l'agriculture est aussi de gérer l'espace. A ce double titre, elle est une valeur patrimoniale essentielle à protéger.

La couronne rurale est ainsi une partie intégrante du développement régional, pour laquelle il s'agira à la fois :

- de préserver la pérennité de l'agriculture ;
- de mettre en valeur l'espace forestier et les richesses naturelles ;
- d'améliorer le cadre de vie et de renforcer les capacités d'accueil qu'offre l'armature des petites villes, bourgs et villages.

COMMENT METTRE EN ŒUVRE LE PROJET RÉGIONAL ?

77

La mise en œuvre du projet régional suppose :

- un ensemble convergent de politiques et d'actions à moyen et à long terme dans les différents secteurs d'intervention des pouvoirs publics;
- une clarification institutionnelle des pouvoirs, des compétences et des ressources des collectivités publiques;
- une nouvelle définition du schéma directeur régional et de ses articulations avec les documents d'urbanisme locaux.

Quelles politiques et quelles actions faut-il mettre en œuvre ?

Il n'appartient pas au groupe d'experts de donner une réponse unique mais seulement d'exposer aux décideurs politiques dans quels termes se situent les choix possibles.

Répondre au souci premier des Franciliens : l'emploi

Renforcer les atouts de l'Ile-de-France dans la compétition internationale et favoriser son développement économique, c'est apporter aux Franciliens ce qu'ils souhaitent le plus : des emplois.

Quatre grands types d'actions sont possibles .

Les infrastructures de communication, les plates-formes logistiques sont des moyens essentiels pour améliorer le fonctionnement et la compétitivité des entreprises. Leur conception doit être optimisée.

Il faut développer également la synergie entre les entreprises, les universités et la recherche qui, en France et particulièrement en Ile-de-France, est trop peu développée. Poursuivre une politique de formation (initiale et continue) ambitieuse sera une réponse aux besoins, en perpétuelle évolution, des entreprises et favorisera la diminution du chômage.

**Réaliser
des équipements
et développer
la formation**

Offrir aux entreprises des choix de localisation plus ouverts

Des espaces bien reliés les uns aux autres favoriseront les déplacements des personnes, les échanges de marchandises et d'informations. Ils assureront une grande souplesse d'organisation et d'adaptation.

La création de pôles d'activités supérieures de très haut niveau offrant, dans des sites variés et bien desservis, tous les équipements nécessaires (bureaux intelligents, téléparcs), constitue une action majeure pour renforcer la compétitivité de l'Ile-de-France.

Dans ce cadre, les experts de l'IAURIF soulignent l'importance du projet régional de téléport, conçu avant tout pour favoriser le développement économique régional. Composé de plusieurs téléparcs orientés sur les activités dominantes d'une même zone (la boucle de Gennevilliers pour le tertiaire et les finances, Marne-la-Vallée pour les images et les médias, Roissy-Charles de Gaulle pour les transports et le commerce international, Saclay-Massy pour l'enseignement et la recherche), le téléport apporterait, aux PME en particulier, des services à forte valeur ajoutée et des services d'assistance. Il renforcerait l'image et l'attrait de ces zones.

Simplifier les réglementations et la fiscalité

Les pouvoirs publics, pour orienter préférentiellement les activités vers la province ou vers certains secteurs de l'Ile-de-France (villes nouvelles, pôles de banlieue), ont mis en place des systèmes complexes de contraintes et d'incitations.

La question est posée d'un allègement de ces systèmes. Il faut en effet éviter de briser les dynamiques favorables et de ternir l'image de l'Ile-de-France aux yeux des investisseurs étrangers.

On pourrait certes compter sur la dynamique propre du projet régional et sur la force d'attraction des pôles vers lesquels on souhaiterait desserrer les emplois. Mais cela ne suffit généralement pas à inverser les tendances à la surconcentration.

Le schéma directeur régional lui-même et surtout ses prolongements (schémas directeurs locaux, plans d'occupation des sols et règlements des zones d'aménagement concertés) peuvent infléchir les développements.

Au-delà, faudra-t-il maintenir la réglementation actuelle pour la création de bureaux (procédure de l'agrément) ou la remplacer par un dispositif plus incitatif ?

L'Etat dispose encore d'un puissant moyen d'intervention avec la poursuite de ses plans de localisation des administrations. Pour les activités n'ayant pas vocation à quitter l'Ile-de-France, un meilleur redéploiement dans la région peut être recherché, notamment dans les pôles de développement.

Investir vite et fort dans les transports

La situation actuelle et les perspectives de congestion des réseaux ne sont pas acceptables pour les usagers. Elles risquent également de nuire à l'image de marque internationale, donc à la compétitivité de l'Ile-de-France.

Une vision stratégique de l'organisation et de la maîtrise des déplacements est plus que jamais nécessaire. Elle fait d'ailleurs l'objet d'une mission confiée au vice-président du Syndicat des transports parisiens, en étroite liaison avec les travaux du livre blanc et du schéma directeur.

Cette vision stratégique devrait s'articuler autour de quelques grandes orientations.

Pour mieux structurer l'espace régional, il faudra envisager des prolongements du RER en grande couronne. Ce sera le cas, notamment de la ligne D et de la nouvelle ligne Eole dont les ramifications en Seine-et-Marne devront être soigneusement planifiées.

Il sera également nécessaire de prolonger certaines lignes de métro et d'utiliser, de façon optimale, le métro automatique Météor pour, à la fois, réunir les pôles de développement de Paris et de la petite couronne, et favoriser l'unité du bassin central.

Les déplacements de banlieue à banlieue devront être facilités, notamment par la réalisation de la grande rocade de transport en commun en banlieue dense et celle de plusieurs tronçons de voies ferrées entre les grands pôles de la périphérie (Cergy-Pontoise-Roissy, Roissy-Melun-Sénart, Saint-Quentin-Evry, etc.). Ces liaisons transversales ne prendront leur sens que si elles induisent des projets urbains conséquents aux abords des stations. Le maillage généralisé du réseau, plus fin dans le centre, plus lâche en périphérie, contribuera à homogénéiser l'agglomération comme le métro l'a déjà fait pour Paris.

Il est vain de penser que la circulation automobile puisse cesser de croître dans un avenir prévisible. Elle est la conséquence directe de l'augmentation du parc automobile et de l'étalement de l'urbanisation.

Quatre moyens sont à la disposition des décideurs pour assumer cette croissance et permettre une meilleure fluidité du réseau :

- la réalisation rapide des infrastructures routières et autoroutières décidées en 1987 et 1989, en prêtant la plus grande attention au respect de l'environnement. Il faudra sans doute ajouter à ce programme une

**En zone dense,
donner la priorité
aux transports
en commun**

**Organiser
la circulation
automobile**

ultime rocade de transit, au-delà de la Francilienne, qui reliera les autoroutes du Nord, de l'Est, du Sud et du Sud-Ouest ;

- la mise en place éventuelle d'un réseau régional concédé à petit gabarit, destiné aux seuls véhicules légers. Des projets de ce type sont proposés par des groupes privés. Ils doivent être examinés avec le double souci d'une approche locale et régionale. En tout état de cause, ils ne peuvent avoir leur place que dans une politique globale visant à réduire en surface l'espace réservé à la voiture particulière, au bénéfice des transports en commun, des taxis et des piétons. Une des premières opérations pourrait concerner la desserte rapide de l'aéroport de Roissy, dont le fonctionnement et le développement sont bridés par la saturation de l'autoroute du Nord, ce qui compromet de plus en plus l'image internationale de Paris ;

- l'utilisation de la télématique pour gérer et réguler les voies rapides et les principaux réseaux urbains ;

- la maîtrise de l'accès à la zone centrale, notamment par la limitation et le contrôle du stationnement.

Améliorer les conditions d'accès à l'Ile-de-France

D'autres aspects des transports devront être pris en compte, en particulier le rôle des futures lignes ferroviaires à grande vitesse (TGV) et notamment de la rocade d'interconnexion. Elles contribueront à unifier le bassin parisien, mais poseront le problème de l'accès des usagers aux «gares bis» comme celles de Roissy et Massy, ou aux gares parisiennes comme Montparnasse.

La gestion des gares devra faire l'objet d'une politique claire et active. Faut-il doubler certaines gares parisiennes ? Comment éviter la surconcentration des voyageurs sur les gares terminales ?

Le développement des aéroports, leur mode de desserte et la création éventuelle, hors de l'Ile-de-France et à l'horizon 2015, d'une nouvelle plate-forme à vocation interrégionale devront être examinés. Enfin, l'organisation des transports de marchandises devra s'appuyer d'une part, sur un chapelet de plates-formes logistiques et d'autre part, sur une relance du transport par voie d'eau.

Mettre en place une autorité organisatrice unique ?

Ne faut-il pas une autorité organisatrice unique, qui définirait les priorités et les choix majeurs aussi bien pour les transports en commun que pour la circulation automobile sur le réseau principal ?

N'est-ce pas la seule solution pour une organisation cohérente et économe des déplacements ? Pour une meilleure coordination des entreprises de transport ? Pour une bonne articulation avec les politi-

Trouver des financements à hauteur des besoins

ques locales (gestion de la voirie, stationnement, couloirs d'autobus, régulation du trafic) ? N'est-ce-pas, surtout, la condition d'une approche réellement intermodale, notamment pour les arbitrages financiers qui, aujourd'hui, relèvent de logiques purement sectorielles ?

Le Conseil régional d'Ile-de-France a exprimé le souhait d'occuper la place centrale de ce dispositif et de disposer des pouvoirs de décision correspondant à sa situation de financeur principal des investissements.

Comment assurer le financement d'un volume d'investissements de plus de 10 milliards de francs par an dans les vingt ans, répartis à peu près également entre routes et transports en commun ?

Cet effort correspond à celui consenti dans les années 1970, alors que le PIB était de 40% moins élevé. S'il est très éloigné de celui prévu par l'actuel contrat de plan Etat-Région, les dernières mesures prises par l'Etat, la Région et les départements permettent de s'en rapprocher.

Ce problème de financement renvoie à deux autres questions.

• La tarification

Lorsqu'on les compare à ceux des autres grandes villes françaises, les transports en commun en Ile-de-France sont très largement sous-tarifés.

Il paraît difficile d'étendre largement le réseau sans véritable rattrapage et sans modification de certaines structures tarifaires. Mais peut-on faire supporter aux seuls usagers le poids de cette revalorisation des tarifs ? Ne doit-on pas répartir la charge supplémentaire entre usagers et activités ?

Ceci pose également la question d'une tarification, spécifique à l'Ile-de-France, de l'usage de la voiture particulière dont les effets indirects (consommation d'espace, congestion, nuisances, accidents) sont supportés par la collectivité. Son produit devrait être affecté à des investissements régionaux de transport.

• Le péage urbain

Etudié dans plusieurs grandes métropoles étrangères, le péage urbain généralisé pourrait être envisagé pour la zone dense.

De façon plus réaliste, on pourrait se contenter du péage des infrastructures à l'instar de ce qui a été décidé sur les autoroutes A14, A16, A5, B12, A88 et A86 à l'ouest. Il apparaît toutefois nécessaire de concevoir ces infrastructures dans le cadre d'un réseau concédé, cohérent dans son fonctionnement et bien articulé avec l'ensemble du réseau existant.

Construire davantage de logements

Si les trente dernières années ont permis une amélioration considérable de la qualité des logements en Île-de-France, les évolutions récentes illustrent la difficulté de produire des logements de qualité répondant aux besoins diversifiés de l'ensemble de la population.

La politique dans ce domaine devrait respecter trois principes.

Premier principe : pour le financement, tenir compte des spécificités de l'Île-de-France

C'est au niveau national que se déterminent les grands éléments d'une politique de l'habitat : l'équilibre entre l'immobilier et les autres placements pour l'orientation de l'épargne, l'ampleur d'une politique d'aide à l'accession, etc.

La prise en compte des particularités de l'Île-de-France n'en est pas moins nécessaire.

Dans une région où même les catégories moyennes éprouvent des difficultés à se loger, le bénéfice de la politique publique d'aide au logement doit s'étendre au delà des populations les plus démunies et les plus modestes. Cette extension du champ d'action de l'aide publique bouscule le système de financement du logement, que l'envol des prix fonciers a déjà placé en profond décalage avec la réalité économique.

L'érosion continue des barèmes au cours de la décennie écoulée (prix de référence notamment) a entraîné, plus que la stagnation des crédits, un important recul de la construction locale sociale. Celle-ci ne se maintient que là où les collectivités locales ou les collecteurs du 1% patronal apportent d'importantes subventions ou des prêts faiblement rémunérés.

Une profonde adaptation de ces mécanismes de financement s'impose en Île-de-France.

Deuxième principe : développer le partenariat avec les collectivités

Quelle que soit l'importance de l'effort financier consenti (budget de l'État, 1% logement, livret A), la politique de construction sociale et intermédiaire devra être menée en partenariat avec les collectivités locales.

Celles-ci jouent un rôle déterminant dans l'orientation de la construction. En premier lieu, par la gestion de leurs documents d'urbanisme qui font une part plus ou moins grande à l'accueil de logements. En second lieu, par les actions d'aménagement, de construction ou d'amélioration du parc immobilier qu'elles entreprennent directement ou par l'intermédiaire des opérateurs qu'elles contrôlent (offices, sociétés d'économie mixte).