

Le 2 novembre 2007

Site : <http://www.neuillyperif.com/>
E-mail : neuillyperif@yahoo.com

ENQUÊTE PUBLIQUE SUR LE PROJET DE REVISION DU SCHEMA
DIRECTEUR DE LA REGION ILE-DE-FRANCE (SDRIF)
DU 15 OCTOBRE AU 8 DECEMBRE 2007

- . Entre la générosité parfois délirante des uns et la mégalomanie des autres, quel peut être l'avenir de l'Ile-de-France et des Franciliens ? De lourds investissements sont envisagés... sans argent !
- . « Compacité » et densification des villes constituent la trame de cette révision. Que devient alors la qualité de la vie ?
- . Et c'est cet avenir, le nôtre, qu'on engage ainsi pour les 25 ans à venir.

*

Il est des dossiers dont on parle peu, tradition oblige ! Tout comme pour le Débat Public qui s'est déroulé à Neuilly/Seine en 2006 sur le projet de couverture de l'avenue Charles de Gaulle (RN13), c'est maintenant le cas pour le projet de révision du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) qui fait l'objet d'une enquête publique du 15 octobre au 8 décembre 2007. Le défaut d'information est flagrant alors que le sujet est capital.

Cette enquête publique est une consultation du public importante qui concerne tous les Franciliens, qu'ils habitent PARIS ou les villages les plus reculés de l'Ile-de-France. Dans son principe, elle est organisée pour demander l'avis des populations concernées... mais QUI est au courant ? Sur les plus de 11 millions de personnes qui vivent en région parisienne, combien ont entendu parler du SDRIF et de son contenu, combien ont entendu parler de l'enquête elle-même ?

Tout se déroule dans une discrétion quasi-totale des Pouvoirs Publics et de la presse parlée restée muette sur ce point à notre connaissance. Une information, fréquente et détaillée, pourrait être dispensée au moins par France3, chaîne publique à vocation régionale...

Fidèles à notre habitude, nous avons analysé attentivement le copieux, complexe, ambigu et souvent contradictoire dossier d'enquête (près de 400 pages difficiles à lire), et, fidèles à notre habitude, avec objectivité et lucidité, nous en avons extrait un résumé de 12 pages assorti de quelques commentaires à lire sous nos initiales ASEMC.

La complexité des textes mérite d'être dénoncée autant que le défaut d'information. Un court exposé, dans un langage clair, aurait été la preuve que le public était bien associé à cette enquête dite « publique », que celle-ci n'était pas organisée uniquement pour respecter la règle.

L'objet de la révision actuelle est de tenir compte de l'évolution des conceptions de l'urbanisme depuis 1994 en matière d'environnement et des nouvelles orientations données par les Pouvoirs publics à l'évolution de notre région, et en particulier :

- priorité donnée au renforcement de l'attractivité de l'Ile-de-France dans la compétition européenne et mondiale ;
- densification urbaine « *justifiée* » par la recherche d'économies en matière d'énergie face à l'enchérissement des énergies fossiles et par la réduction des gaz à effet de serre.

Le SDRIF doit respecter :

- les projets d'intérêt général (PIG) ;
- les opérations d'intérêt national (OIN) ;
- les projets d'infrastructures relevant de la compétence de l'Etat ;
- le schéma régional de développement économique (SRDE) relevant de la compétence de l'Etat.

Il doit également prendre en compte :

- les schémas de service collectifs (SCS) concernant l'enseignement supérieur et la recherche, la culture, la santé, l'information et la communication, etc...

Par ailleurs,

- le Plan de déplacements urbains de l'Ile-de-France (PDUIF)
- le schéma régional des infrastructures et des transports (SRIT)
- les schémas de cohérence territoriale (SCOT)
- les plans locaux d'urbanisme (PLU)

doivent être compatibles avec le SDRIF.

(ASEMC : Un esprit chagrin pourrait légitimement se demander si, dans un contexte de mondialisation et de compétitivité, l'Ile-de-France -étouffée dans ce maquis de réglementations- a des chances de continuer de figurer parmi les grandes métropoles mondiales à l'échéance 2030 !).

- L'Ile-de-France s'étend sur 12 000km² dont 52% d'espaces agricoles et 23% d'espaces forestiers et regroupe 8 départements : Paris, les Hauts-de-Seine, la Seine-Saint-Denis, le Val-de-Marne, la Seine-et-Marne, l'Essonne, les Yvelines, le Val d'Oise. Elle représente ainsi 19% de la population française et 2% du territoire national.
- C'est un décret du 31 août 2005 qui a ouvert la procédure de révision du SDRIF, document d'urbanisme d'échelle régionale. La loi prévoyant que la Région l'élabore « en association avec l'Etat », très vite les désaccords n'ont pas manqué d'apparaître.

Le SDRIF est un outil juridique qui veut poser les bases de ce que devrait être la Région Ile-de-France d'ici 2030.

1. Il veut relever 3 défis (chapitre 1) –

- favoriser l'égalité sociale et territoriale (Traduire : « En route pour *UTOPIA* » !)
- anticiper et répondre aux crises majeures liées au changement climatiques et au renchérissement des énergies fossiles - (Traduire : « Phobie de l'automobile » !)
- développer une Ile-de-France dynamique - (Traduire : « STOP à la décentralisation et la maison individuelle » !).

Association régie par la loi du 1^{er} juillet 1901. Numéro d'ordre 77.1794
Agréée par arrêté préfectoral du 16 septembre 1985 au titre des articles
L 121 – 8 et L 160 -1 du Code de l'Urbanisme

2. Il se donne 5 objectifs (chapitre 2) –

- construire 60 000 logements par an
- doter la Région d'équipements et de services de qualité
- préserver, restaurer et valoriser les ressources naturelles
- accueillir l'emploi (ASEMC : doux euphémisme qui confie à d'autres le soin d'une création nette de 28 000 emplois par an... Voire !)
- promouvoir une nouvelle politique des transports

3. Il définit les orientations fondamentales pour l'aménagement de la Région en fonction de ces objectifs (chapitre 3) -

Pour cela, le SDRIF décrit les « espaces » dont se compose l'Ile-de-France en distinguant :

- « l'Agglomération centrale », fortement urbanisée (pp 142/144) qui correspond à ce que nous appelons communément « l'agglomération parisienne » ;
- le « Cœur d'agglomération » qui, au sein de l'agglomération centrale désigne, sans le dire explicitement, Paris et sa petite couronne ;
- les « Autres agglomérations » -hors agglomération centrale- (pp 145/146) ;
- les « Espaces ruraux » ;
- enfin, une « Ceinture verte », anneau boisé plus ou moins discontinu situé à une distance de 10 à 30km de Paris (pp 144/145) ;

et identifie par ailleurs, à l'intérieur de ces ensembles, un certain nombre de « territoires stratégiques » et de « sites prioritaires » présentant des potentialités particulières et/ou de nature à jouer un rôle « moteur » dans le développement de la Région et sur lesquels, par conséquent, il importe de concentrer les efforts (pp 153/155).

A noter en particulier :

a) Le « Cœur d'agglomération » représente 60% de la population et 70% des emplois de la Région. Il est déclaré « en forte mutation » et destiné à s'élargir (p 138).

b) Bien desservi (en particulier dans les quartiers des gares), offrant des possibilités de construire avec de fortes densités, ce « Cœur d'agglomération » comporte un nombre important de territoires stratégiques tels que LES BATIGNOLLES, LA DEFENSE, ROISSY, BOBIGNY etc... (liste p 154). Pour les rédacteurs du SDRIF, c'est là, ainsi que sur les autres pôles urbains régionaux, « que se joue une part importante de l'enjeu de la ville plus compacte et plus dense, économe en énergie et en déplacements » (p 154).

c) La Seine et ses affluents constituent à la fois un territoire stratégique et un site prioritaire tant par leur rôle « structurant et fédérateur » que par la variété de leurs potentialités (transports, tourisme, etc...) (pp 157/161).

4. Il divise la Région en 5 grands faisceaux rayonnant autour de Paris pour décrire en détail les aménagements à réaliser (pp 162/181) –

- chaque faisceau part de PARIS et s'élargit du « Cœur d'agglomération » aux territoires interrégionaux ;
- chacun regroupe 4 à 5 millions d'habitants, PARIS étant compris dans chaque faisceau.

Selon le Rapport (p 10) « *Ils ont volontairement des limites floues qui se superposent* » ; « *ils doivent permettre de valoriser les solidarités et les complémentarités interrégionales* ».

(ASEMC : Notre commentaire sera bref : si le flou était recherché, c'est gagné !...).

Le faisceau OUEST (pp 163/166) s'étend le long de la Seine, à l'aval de Paris et le long de l'Oise, en direction de la Normandie et de la Picardie. Il est fortement structuré par la Seine, les autoroutes A13, A15 et A16. L'urbanisation s'y est développée en enserrant de grandes forêts. « *Il s'organise notamment autour de 3 polarités déjà fortement constituées : La Défense, Seine Aval, Cergy-Pontoise* ».

. La Défense : le projet, porté par l'Etat, tend à construire 300 000m² de bureaux et à en rénover 150 000m². La Région a émis un avis défavorable. Elle souhaite un rééquilibrage en terme de logements allant bien au-delà des 1 400 logements déjà prévus. Le réseau de transports en commun étant saturé, les tramways T1 et T2 devront être prolongés. Le RER E sera prolongé entre HAUSSMANN/SAINT-LAZARE et LA DEFENSE. On étudiera l'implantation d'une gare TGV à LA DEFENSE.

Le projet de dénivellation et de couverture de la RN13 de la Porte MAILLOT au Carrefour MADRID, à NEUILLY/SEINE, ne reçoit pas un avis favorable de la Région compte tenu notamment du nombre considérable d'améliorations ou de créations d'infrastructures que la Région estime plus indispensables ailleurs (p 164).

(ASEMC : Nous approuvons d'autant plus la Région que « *l'intérêt national* » avancé par les promoteurs du projet en est absent et que cette opération ne serait qu'au bénéfice de NEUILLY/SEINE, comme admis pendant le Débat Public par le Directeur de la DDE et comme le candidat désigné à la fonction de Maire le sous-entend dans une lettre à la population).

. Seine Aval : il concerne 51 communes d'ACHERES/CONFLANS à BONNIERES. Le territoire devra construire 2 500 logements par an et sa vocation technologique et industrielle devra être affirmée dans les filières aéronautique et automobile.

. Cergy-Pontoise : le SDRIF pense que ce pôle de rayonnement économique international doit faire un effort important de production de logements et de renouvellement urbain visant le maintien d'une bonne mixité sociale. Son inscription dans les échanges nationaux pourra être améliorée par une des options de la future ligne TGV PARIS/AMIENS/LONDRES (p 164). Par ailleurs, la ligne PARIS/PONTOISE sera améliorée.

Le faisceau NORD (pp 167/173) s'étend sur le VAL-D'OISE, englobant la Vallée de l'Oise, La Plaine de France et le Nord de Paris. Il représente -grâce à ROISSY, au BOURGET, au TGV et au système d'Autoroutes- la principale entrée internationale de l'Ile-de-France. Il concentre des populations et des territoires parmi les plus en difficulté de la Région.

- Le territoire de LA PLAINE DE FRANCE est un territoire stratégique. Le développement commercial du pôle de ROISSY ne doit pas remettre en cause l'existence des commerces de proximité. Il doit être rééquilibré par la consolidation de l'offre urbaine au Sud de l'aéroport et « *limiter l'extension urbaine actuellement à l'œuvre hors des limites franciliennes* ».

(ASEMC : Autrement dit, pas de débauchage) !

- Le TRIANGLE de GONESSE constitue un site à fort potentiel foncier mais l'ouverture à l'urbanisation ne pourra intervenir qu'après le lancement des projets d'urbanisation et de densification du TREMBLAY et du BOURGET.

- Le territoire PARIS EST-RN3-CANAL de L'OURCQ constitue un secteur de densification préférentielle.

- La réalisation du Canal SEINE-NORD-EUROPE facilitera le développement de modes alternatifs de transports de marchandises.

- La réalisation de la future liaison TGV LONDRES/AMIENS/PARIS renforcera les liens interrégionaux (p 170).

Le faisceau EST (p 170/173) englobe le Nord de la SEINE-ET-MARNE. Il est fortement structuré par plusieurs grands axes d'échanges : CANAL de l'OURCQ, voie ferrée PARIS/STRASBOURG, Autoroutes A4 - A86 et A 104, TGV EST.

Ce faisceau est socialement diversifié avec des secteurs dont la vocation résidentielle est affirmée, mais il compte des territoires en difficulté à soutenir et à désenclaver. Il faut contenir la périurbanisation consommatrice d'espaces naturels. L'EST de Paris fait l'objet d'une reconquête progressive depuis 20 ans (reconquête avec laquelle nous sommes tout à fait d'accord dans un souci de rééquilibrage à l'EST) et sa mutation aux abords du Périphérique sera prolongée (projets PARIS/BERCY- PARIS/NORD/EST/Couverture du Périphérique). La requalification en « *boulevard urbain* » avec site propre des anciennes routes nationales les traversant doit être l'un des vecteurs de cette structuration.

(ASEMC : « *Boulevard urbain* »...Votre Association retrouve ici avec plaisir un vocabulaire qu'elle a utilisé à propos de la RN13 dans sa traversée de NEUILLY/SEINE).

- Prolongement du T3 à Porte d'ASNIERES, puis à Porte MAILLOT (la Ville de Paris ne parle pas encore de cette dernière...).

- Le territoire de MARNE LA VALLEE est un territoire stratégique. La RN34 doit être requalifiée en « *boulevard urbain* » (encore... bravo !). L'attractivité touristique du VAL D'EUROPE sera confortée par la mise en œuvre du projet « *Village Nature* » à propos duquel toutes dispositions devront être prises pour éviter les « risques de sédentarisation » des résidents (p 172).

(ASEMC : traduire « risques de transformation en habitat permanent »).

- L'agglomération de CLICHY-SOUS-BOIS/MONTFERMEIL présente des enjeux de développement tant la situation économique et sociale y est alarmante.

Le faisceau SUD/EST (pp 174/178) est fortement structuré par la Seine et sa vallée. Il se caractérise par sa mixité sociale et par sa « *monofonctionnalité* » de l'habitat de classes moyennes qui a contribué à un fort étalement urbain. Il compte plusieurs pôles de développement.

- Le territoire de SEINE-AMONT/ORLY/RUNGIS : là, les projets devront viser une densification urbaine importante et une haute qualité environnementale paysagère et architecturale, intégrant les contraintes dues aux risques naturels et technologiques et aux nuisances, « *notamment le bruit aérien et le bruit ferré* » (p 175). Deux nouveaux franchissements de la Seine devront être réalisés.

- La Plaine Centrale du VAL-DE-MARNE (autour de CRETEIL) est un pôle économique, universitaire et administratif majeur.

- Les agglomérations de SENART et de MELUN/VAL-DE-SEINE sont des territoires stratégiques qui possèdent des grandes capacités de constructions de logements et un important potentiel foncier.

- Les autres territoires du faisceau Sud/Est, HAUT VAL-DE-MARNE, FONTAINEBLEAU, MONTEREAU, GRAND PROVINOIS, devront également être confortés.

Enfin, le SDRIF craint que « *cobtraint en Ile-de-France, l'étalement urbain risque de se reporter en Bourgogne...* » si une coordination des politiques d'aménagement n'est pas mise en oeuvre.

(ASEMC : Mieux vaut s'entasser dans un habitat collectif en Ile-de-France que de bénéficier d'une maison individuelle en Bourgogne, également Région française !).

Le faisceau SUD (pp 178/181) comprend le Sud de PARIS, le Sud des HAUTS-de-SEINE, l'Ouest du VAL-de-MARNE, l'ESSONNE et la moitié Sud des YVELINES. Il comporte à la fois « *un fort pourcentage de ménages aisés* » et « *des enjeux de restructuration du tissu urbain et social (TRAPPES, LES ULIS, le Nord/Est de l'ESSONNE avec GRIGNY, EVRY, CORBEIL-ESSONNES)* »).

On y remarque :

- Le territoire de la Vallée scientifique de la BIEVRE avec ses résidences universitaires.

- Le territoire de MASSY/PALaiseau, SACLAY, VERSAILLES, SAINT-QUENTIN-EN-YVELINES qui bénéficie du statut « *d'Opération d'Intérêt National* » (OIN) sur un périmètre de 49 communes. L'Etat a fixé à ce territoire l'ambition de créer 100 000 emplois en 30 ans dont 40% dans les hautes technologies (p 179). La proposition de l'Etat pour l'autoroute A126 -liaison SAINT-QUENTIN-EN-YVELYNES, SACLAY, PALAISEAU- ne reçoit cependant pas l'adhésion de la Région).

- Le territoire CENTRE ESSONNE/SEINE ORGE autour d'EVRY est un territoire stratégique. Il constitue l'un des principaux sites du « *cône de l'innovation* » du Sud Francilien. Son développement économique ainsi que sa régénération urbaine autour de plusieurs sites de projets devront être confortés « *afin que le territoire participe fortement au fonctionnement métropolitain* ».

- Les agglomérations d'EVRY, CORBEIL et de GRIGNY/VIRY CHATILLON sont des sites prioritaires (p 180).

- « L'ARC VERT SUD » reliant FONTAINEBLEAU à RAMBOUILLET, continuité « *verte* » exceptionnelle, présente d'importants potentiels tant en matière d'environnement que de développement économique (p 181).

5. Les espaces urbanisés et les secteurs de densification préférentielle -

Le Rapport précise p 182 : « *Pour répondre aux défis sociaux et environnementaux, le SDRIF fait porter l'effort sur une meilleure utilisation des espaces déjà urbanisés, ou à urbaniser, et limite la consommation d'espaces dans un souci de préservation et de valorisation des espaces à vocation naturelle et des ressources. Afin de promouvoir une ville compacte qui répond aux besoins des*

Association régie par la loi du 1^{er} juillet 1901. Numéro d'ordre 77.1794
Agréée par arrêté préfectoral du 16 septembre 1985 au titre des articles
L 121 – 8 et L 160 -1 du Code de l'Urbanisme

Franciliens, il précise les moyens à mettre en œuvre pour favoriser la proximité et la mixité fonctionnelle, avec une priorité à la relance de la construction de logements ».

Il distingue ensuite :

- Les espaces urbanisés à optimiser. Les décisions d'urbanisme doivent viser, dans les centres urbains et les secteurs bien desservis, à accroître la densité moyenne de l'espace urbanisé communal. Elles doivent permettre des densités en matière de logements ne devant pas être inférieures à 35 logements par hectare en moyenne. Les quartiers de gare doivent être des lieux privilégiés de la densification (p184).

- Les secteurs de densification préférentielle sont représentés par des pastilles rouges sur la carte de Destination générale. Ils sont porteurs d'un important potentiel de densification et de valorisation.

(ASEMC : L'Ile-de-France comptant 52% d'espaces agricoles et 23% d'espaces forestiers, la volonté de densification -qui dissimule mal l'interdiction programmée de faire construire une maison individuelle- trouve de toute évidence sa source dans le désir d'éliminer la voiture. Cette volonté, empreinte d'archaïsme, oublie que la voiture et les camions en Ile-de-France ne sont responsables que de 27% des émissions de gaz à effet de serre (p 37)... Et que d'ici à 2030, une confiance raisonnée dans le PROGRES -dont nous bénéficions dans tant de domaines depuis deux siècles- donne à penser qu'une solution aura été trouvée, non par des politiques mais par des ingénieurs, à la disparition annoncée du pétrole et au recours à des sources d'énergie propre. La Région invite les Franciliens à renoncer à leur voiture, instrument de liberté, et à aller s'entasser les uns sur les autres... ainsi ils pourront aller à pied au travail dans des usines et des bureaux (à construire !...), à pied à l'école (à construire !...) à pied faire leurs courses dans les commerces de proximité (à créer !...).

6. Le logement social (pp 51/52) -

Le Rapport déclare viser 60 000 logements par an pour offrir un logement à tous les Franciliens d'aujourd'hui et de demain. Nous reconnaissons bien volontiers que cette proposition correspond à des besoins précis et pressants (370 000 demandeurs inscrits) et qu'elle ne manque pas d'audace. La répartition prévue par département est la suivante :

Paris	4 500	Seine-et-Marne	8 900	
Hauts-de-Seine	8 500	Essonne	7 400	<u>Soit au total 60 000</u>
Seine-Saint-Denis	8 800	Yvelines	7 400	
Val-de-Marne	7 500	Val-d'Oise	6 900	

- La répartition entre les différents types de territoires s'établit ainsi :

Cœur d'agglomération	30 500	soit 51%
Autres communes de l'agglomération centrale	20 000	soit 33%
Autres agglomérations	7 000	soit 12%
Communes de l'espace rural	2 500	soit 4%
	<hr/>	<hr/>
	60 000	soit 100%

- La répartition des destinataires des 60 000 logements s'inscrit ainsi :

35 000 pour les nouveaux ménages (estimés à 870 000 à l'horizon 2030)

6 400 pour rattraper le déficit entre 1990 et 2005

4 600 pour maintenir le taux de vacance au niveau actuel

14 000 en compensation des disparitions dans le parc existant

L'objectif visé est la construction de 1 500 000 logements sociaux ce qui portera leur part dans le parc total à 30% contre 21% actuellement. Des logements pour étudiants, pour personnes âgées ou handicapées, pour jeunes travailleurs et des structures d'hébergement d'urgence sont également prévus. Il faudra en outre répondre aux besoins en aires d'accueil des gens du voyage.

(ASEMC : Cela sous-entend de privilégier le développement de l'habitat collectif au détriment des zones pavillonnaires dans les pôles urbains avec un objectif de densification. Cela sous-entend également des interventions publiques foncières.

Cette politique du logement, ambitieuse et généreuse, amène tout observateur attentif à se poser 3 questions :

1. où trouver les disponibilités foncières sans densifier à l'excès, au mépris de la qualité de la vie ?
2. où trouver l'argent nécessaire ?
3. est-ce suffisant pour garantir le droit au logement à tous les nouveaux arrivants, qu'il s'agisse des naissances ou de l'immigration (choisie ou clandestine) ?

A noter que la population de l'Ile-de-France actuellement de 11,4 millions d'habitants pourrait s'établir en 2030, en hypothèse haute (taux de fécondité 2,1 enfants par femme et solde migratoire 150 000 par an) à 14,5 millions, et en hypothèse basse à 11,8 millions (taux de fécondité 1,7 enfant par femme, solde migratoire 50 000 par an) – p 215.

(ASEMC : La nouvelle ambition de la Région d'être « *attractive* » donne à penser que l'hypothèse « haute » sera la bonne, en tout cas pour l'immigration).

7. Le Commerce (pp 63/65) -

Selon le Rapport, « *les grandes surfaces -dont les parts de marché continuent de croître- ont trop tendance à se localiser dans des zones commerciales périphériques peu denses, de médiocres qualité et peu ou mal desservies par les transports en commun* »... « *Elles génèrent des trafics routiers importants, des nuisances pour l'environnement et affaiblissent souvent les centres urbains* »... « *La question de la transmission des commerces indépendants et de l'artisanat commercial se pose de manière cruciale* ».

Le défi est donc « *de réinsérer le commerce au sein des villes* » ... « *en s'opposant au développement en continu des moyennes et grandes surfaces le long des grands axes routiers* ».

(ASEMC : Là encore, l'ennemi, c'est la voiture !... Mais il suffit de parler aux commerçants indépendants ou aux artisans pour comprendre que s'ils ne sont pas remplacés c'est essentiellement parce que parmi les jeunes générations, très à l'aise dans le monde des 35 heures, la plupart refusent catégoriquement d'en travailler le double, ce qui est fréquemment le cas des commerçants et artisans).

Page 63, une remarque traduit le fait que l'auteur n'a jamais mis les pieds dans une grande surface. « *Il est recommandé que les centres commerciaux soient accessibles par les transports en commun* ».

(ASEMC : Chacun sait qu'il est facile de prendre un bus avec le contenu d'un caddy plein !!!...
A noter sur la même page une réflexion assez énigmatique : « *Dans les quartiers sensibles, il convient de développer et adapter l'offre* ».... On aimerait en savoir un peu plus).

8. La politique des transports collectifs (pp 115/116) :

Le Rapport constate que pour leurs 35 millions de déplacements quotidiens les Franciliens, dans 44% des cas, utilisent leurs voitures.

- La prépondérance du transport routier est encore plus nette en matière de transports de marchandises avec une part de 85% du fret généré par l'Ile-de-France. Par contre, pour les déplacements internes à Paris, l'automobile est très minoritaire (moins de 13%) tandis que la marche 56% et les transports collectifs 29% prédominent. C'est le résultat d'une ville très dense qui a su rendre structurellement contraignante la circulation automobile et le stationnement. C'est aussi fondamentalement le résultat d'une offre de transports collectifs particulièrement forte grâce à des réseaux (RER, BUS, METRO, TRAMWAY) performants et très bien maillés.

- Concernant les échanges entre Paris et les autres communes de l'Ile-de-France, l'usage de la voiture reste minoritaire (36%) tandis que les transports collectifs sont utilisés de manière massive (plus de 60%).

- Mais pour les 70% de déplacements qui s'effectuent sans lien avec Paris, la voiture est le mode de transport le plus utilisé et son usage ne cesse de croître. La très faible part des transports collectifs (à peine 11%) est le signe de l'inadaptation de l'offre actuelle.

Le Plan de Déplacement Urbain de l'Ile-de-France (PDUIF) vise 3 objectifs :

- diminuer le trafic automobile (sauf que... le chômage dans ce secteur en serait le corollaire !)
- augmenter la part des transports collectifs (sauf que...hélas, il y a de l'insécurité et des grèves !)
- favoriser le retour en force de la marche et du vélo (sauf que... la population vieillit !)

(ASEMC : Malgré certains bémols, on ne peut que féliciter les auteurs du Rapport pour leurs ambitieuses propositions pour une nouvelle politique des transports collectifs, plus performants et mieux maillés au niveau régional, plus présents et plus structurés au niveau local).

Ces ambitions s'articulent sur les 3 orientations suivantes (p 117) :

« 1) Offrir à « l'agglomération centrale » une qualité de service d'ambition métropolitaine par :

- une nouvelle organisation des services RER et Transilien dans l'agglomération centrale pour mieux répondre aux besoins de transports –plus de capacité, plus de fréquence, plus de fiabilité, plus de lisibilité (cadencement)...
- des réseaux de roades et de tangentielles créant un véritable maillage facilitant les dessertes de pôle à pôle, avec, en partant du centre vers la périphérie : le tramway des Maréchaux autour de Paris, une nouvelle liaison en grande partie souterraine, Arc-Express, composée de trois arcs en

Association régie par la loi du 1^{er} juillet 1901. Numéro d'ordre 77.1794
Agréée par arrêté préfectoral du 16 septembre 1985 au titre des articles
L 121 – 8 et L 160 -1 du Code de l'Urbanisme

cœur d'agglomération, le grand tram également en cœur d'agglomération, la Tangentielle nord en train léger prolongée à l'est et potentiellement au sud au sein de l'agglomération centrale, la Tangentielle ouest et la Tangentielle sud en tram-train, complétée à l'est, en pourtour de l'agglomération centrale » ;

En outre, un nouveau tunnel pour les RER B et D serait construit de CHÂTELET à GARE du NORD.

Afin de compléter le maillage et de rejoindre les rocade des prolongements de lignes radiales de métro sont nécessaires : 16 prolongements sont prévus.

« 2) Offrir une meilleure qualité de service aux villes -hors agglomération centrale- par une desserte ferroviaire de type navettes express régionales, desservant bassins de vie et d'emplois et assurant le rabattement efficace (cadencement, rapidité et confort) sur les pôles structurants de l'agglomération centrale ».

Deux projets majeurs se distinguent : le premier concerne la desserte du parc d'Expositions de VILLEPINTE ainsi que du Nord Est de la PLAINE de FRANCE (secteur du TRIANGLE de GONESSE). Le deuxième, concerne le RER E dans l'objectif d'améliorer la desserte de LA DEFENSE et du Nord Ouest PARISIEN jusqu'au MANTOIS, de dégager des capacités pour la desserte de CERGY-PONTOISE et d'autre part, son prolongement jusqu'à MEAUX.

« 3) Poursuivre le développement des lignes de transport en commun en site propre sur voirie TCSP ».

(ASEMC : Nous ne reproduirons pas la liste intégrale des améliorations et créations proposées qui occupent 4 pages du Rapport... Il manque malheureusement à ces ambitieuses propositions en forme d'« Inventaire à la PREVERT » une prise en considération des coûts et une indication des priorités à respecter).

*

En principe, le SDRIF peut prétendre concerner et régenter toute l'Ile-de-France, mais en principe seulement, car :

1 - De nombreuses parties prenantes se considèrent, à juste titre, comme directement concernées : les communes, les groupements de communes, les départements... et l'Etat... qui ne sont pas forcément d'accord sur tout ou partie de ce qu'on veut leur imposer. Le document étant, selon la loi, élaboré en association avec l'Etat, il intègre des projets dont la responsabilité et/ou la maîtrise d'ouvrage relèvent de l'Etat.

Dans son projet, la Région indique clairement ses désaccords avec l'Etat. Il en est ainsi en particulier (p 123) :

- De l'enfouissement de la RN13 entre le boulevard Périphérique et La Défense ;
- Du prolongement de l'autoroute A12 entre Saint-Quentin-en-Yvelines et Les Essarts-le-Roi ;
- De la liaison Saint-Quentin-en-Yvelines/Saclay/Palaiseau (projet d'A126) ;
- Du prolongement de la Francilienne entre Cergy-Pontoise et Poissy-Orgeval (projet d'A104) ;

Association régie par la loi du 1^{er} juillet 1901. Numéro d'ordre 77.1794
Agréée par arrêté préfectoral du 16 septembre 1985 au titre des articles
L 121 – 8 et L 160 -1 du Code de l'Urbanisme

- Du prolongement de l'autoroute A16 et l'aménagement de l'échangeur avec la Francilienne Est ;
- Du contournement Nord de Melun ;
- De l'amélioration de la liaison Meaux/Senlis ;

ainsi que :

- Du projet d'extension du Quartier de La Défense (p 163).

Le désaccord ne se limite pas à l'Etat... Les CCI de PARIS et d'Ile-de-France ainsi que trois départements au moins ont manifesté leur hostilité. Quant aux communes, la « Carte Destination générale » étant au 1/200 000ème avec des pastilles de couleur, certaines communes peuvent être directement concernées par des projets sans savoir sur quelle superficie ou même sans le savoir du tout. Il leur est d'ailleurs rappelé que « *toute interprétation qui serait faite à une autre échelle est proscrite* ». (Pauvres Maires !... ndlr).

2 - La Région, dans son Rapport, reconnaît que l'aménagement durable et solidaire de l'Ile-de-France dépend largement des dispositifs fiscaux, d'une véritable solidarité financière et fiscale à l'échelle de la région.

(ASEMC : Si celui qui propose ne peut compter que sur les autres pour payer, il a peu de chance d'aboutir !).

3 - La Région est consciente de ces deux obstacles puisqu'elle reconnaît (p 201) qu'elle « *exerce désormais pleinement sa compétence d'aménagement, sans maîtriser pour autant l'ensemble des outils de l'aménagement* ».

Des arbitrages devront donc fatalement intervenir à l'issue de l'enquête publique puisque le futur SDRIF ne deviendra opposable qu'après son approbation par décret en Conseil d'Etat.

*

NOTRE CONCLUSION :

Bon nombre des propositions ambitieuses et généreuses faites dans ce document en matière de transports, d'infrastructures, de logements, d'écoles, de bureaux, etc... nous paraissent difficilement réalisables.

Compte tenu de l'importance de la dette publique (« *Etat en faillite* »), il manque malheureusement trois éléments importants :

1 - combien cela va-t-il coûter ?

2 - qui va payer ?

3 - et, par voie de conséquence, quelles priorités donner parmi tous ces projets, ceux portés par la Région et ceux portés par l'Etat.

En tout état de cause, nous critiquons le recours excessif à des solutions enterrées pour le trafic automobile et même ferré. De telles solutions sont très onéreuses, longues à réaliser (combien pour ARC-EXPRESS ?) et génératrices de risques graves potentiels pour les longs tunnels routiers.

A cet égard, nous rappelons notre opposition à la couverture de la RN13 et à la couverture de la plus grande partie du Périphérique (bruit aux extrémités et surtout, à ces endroits, pollution aggravée dont « *bénéficient* » les riverains, les enfants jouant dans les aires de jeux et les sportifs utilisant les stades aménagés sur les surfaces récupérées). En outre, AIRPARIF a démontré que sous un tunnel un conducteur respire 16 fois plus de gaz dangereux que dans une rue quelconque !

Enfin, la Région invite les Franciliens à renoncer à leur voiture, instrument de liberté, et à aller s'entasser les uns sur les autres... Il est probable que l'adhésion des citoyens à ce retour en arrière et à la perspective de dizaines de milliers de chômeurs qui en résulteraient dans le secteur de l'automobile, sera très limitée.

Trop imprégné d'une idéologie « *verte* », peut-être généreuse mais immature, ce projet manque par trop de mesure dans ses objectifs et de réalisme dans les solutions qu'il propose. Il s'en trouve affaibli par ses propres contradictions et face aux exigences de l'Etat, elles-mêmes parfois excessives... dans l'autre sens.

*

- Donnez votre avis et incitez votre entourage, famille, amis, voisins, à en faire autant. C'est le but d'une enquête publique...

- Ce résumé se trouve sur le site de l'Association : neullyperif.com

- Voir page 13 : Où consulter le dossier d'enquête et comment donner son avis.

VOILA POURQUOI CHAQUE FRANCILIEN –habitant à Paris ou aux confins de l’Ile-de-France- DOIT PRENDRE CETTE ENQUETE PUBLIQUE AU SERIEUX même s’il pense que son avis aura peu de poids dans les décisions finales.

Le document qui en sortira conditionnera sa vie au quotidien (et ses impôts) pour lui et les générations futures.

En outre, s’en désintéresser donnerait à penser aux autorités qu’il est d’accord... Le Débat Public de Neuilly/Seine nous a enseigné que ceux qui ne prennent pas la peine de donner leur avis sur un projet sont abusivement classés parmi les consentants, selon d’adage « *Qui ne dit mot consent* ».

- L’insouciance d’aujourd’hui pourrait bien être source d’amers regrets demain !
- ATTENTION : L’enquête publique se termine le 8 décembre
- Où consulter le dossier d’enquête et comment donner son avis par écrit ?
 - dans les mairies où des Commissaires Enquêteurs se tiennent à la disposition du public certains jours (se renseigner sur les jours et heures) ;
 - dans 26 préfectures et sous-préfectures (même chose concernant les Commissaires Enquêteurs) ;
 - sur le net : www.iledefrance.fr/sdrif-enquetepublique
- On peut aussi adresser ses remarques par courrier à l’attention du Président de la Commission d’Enquête pour la révision du SDRIF – 35, boulevard des Invalides 75 007 PARIS.

ATTENTION : Pour la raison que nous indiquons au début de ce résumé (le défaut d’information), il semble que dans certaines mairies le SDRIF lui-même face figure d’OVNI... Quant à l’enquête publique en cours, si on ne voit pas de quoi il s’agit, INSISTER, DEMANDER LE DOSSIER -composé du Rapport, de l’Evaluation environnementale et de la Carte Destination générale- SANS OUBLIER le Registre destiné à recueillir l’avis du public.