



7 Décembre 2007

SCHÉMA DIRECTEUR DE LA RÉGION ILE-DE-FRANCE : INTERROGATIONS

Le texte adopté par le Conseil Régional le 15 février dernier se réfère à d'excellents principes : remise en cause de l'étalement urbain ; séparation plus marquée entre des espaces urbanisés où l'habitat dense doit être encouragé et des zones naturelles ou agricoles où il faut renforcer l'inconstructibilité ; prise en compte des nuisances environnementales et sociales de l'automobile ; développement d'un réseau maillé, attractif, accessible de transports collectifs ; recherche d'une alternative ferroviaire et fluviale au transport routier des marchandises ; encouragement des modes doux ; souci du changement climatique et de la montée à long terme des prix du pétrole et du gaz. Nous donnons donc un avis favorable assorti des réserves que suscitent nos interrogations sur la capacité des différents acteurs de mener à bien le programme ambitieux affiché dans ce document prolix et quelque peu touffu.

Et d'abord un sujet d'étonnement : la Région capitale fait son Schéma Directeur en circuit fermé. Il n'y a aucune référence à l'aménagement du territoire. Certes, on s'étend en plusieurs endroits sur la "solidarité interrégionale", mais celle-ci s'arrête à ce qu'il faut bien appeler les régions satellites, à savoir celles qui jouxtent la "championne", et se doivent de l'assister dans son rôle de "métropole mondiale" et de "moteur économique" de la France.

L'Ile-de-France ne se satisfait pas en effet d'être capitale à la fois politique, économique, touristique, culturelle, universitaire, de produire 29% du PIB national, de disposer de 40% des capacités nationales de recherche publique et privée, d'avoir tissé autour d'elle une énorme toile d'araignée routière, ferroviaire, aérienne, logistique, de s'être imposée comme lieu privilégié des grandes rencontres sportives, congrès, salons, expos : avec l'active complicité de l'État, elle met au premier rang des objectifs de son SDRIF le renforcement de son "rayonnement international", et aligne en conséquence un formidable programme de développement de nouveaux pôles économiques, scientifiques et universitaires, ignorant en cela le fonctionnement en réseau vers lequel devrait tendre le développement des régions françaises et européennes.

Dans la mesure où ce nombrilisme n'a pas empêché le recul de notre région sur la scène publique européenne, faut-il s'obstiner à vouloir l'hypertrophier et la doper en tant que porte-drapeau national, au risque d'accentuer le déséquilibre entre la capitale-sangsue et la province et finalement d'affaiblir le pays ? Faut-il courir un lièvre de plus alors que tant de problèmes internes sont à résoudre : trop forte disparité des richesses, multiples zones sensibles, crise du logement... et ceux qui intéressent en premier lieu notre association : la pénibilité des déplacements et l'insuffisance de l'offre alternative à la voiture dès qu'on sort de la zone centrale ?

Corollaire : les 870000 logements que nécessiteraient l' "accueil des nouveaux ménages" à l'horizon 2030, auxquels s'ajoutent 170000 logements pour "rattraper le déficit annuel entre 1990 et 2005", le "maintien d'un volant de parcs vacants" de 90000 à 150000 logements et enfin la "compensation de la disparition de 350000 logements dans le parc existant", doivent être construits ici et pas ailleurs, comme si le reste du territoire était aussi saturé, comme si les

gens étalent incapables de bouger. Nous nous en inquiétons parce qu'il faudra bien permettre aux occupants de ces 600000 nouveaux logements par an de se transporter, et pas n'importe comment : nous y reviendrons ci-après.

Autre sujet d'interrogation : les schémas "directeurs" qui ont précédé celui-ci n'ont en général pas su se donner les moyens de faire respecter les règles qu'ils avaient édictées. L'opposabilité et la prescriptibilité du SDRIF 2007 ne sont pas non plus clairement établies dans le projet. Du fait de l'affaiblissement des moyens des Directions Départementales de l'Équipement, l'État a considérablement allégé ses contrôles. La Région aura-t-elle le pouvoir et les moyens de prendre le relais et d'intervenir sur les documents d'urbanisme élaborés par les communes et leurs groupements ? Comment sera-t-on capable de gérer, dans la mise en application, les multiples niveaux de décision territoriaux et l'empilement législatif existant ?

On peut, certes, voir les choses d'une autre manière et considérer qu'il ne faut plus chercher à être "normatif", mais que le SDRIF doit être considéré comme un guide sur lequel s'appuyer et auquel on se réfère, de même manière que le PDU, pour justifier telle ou telle action "vertueuse" mais difficile à faire passer. Ne faut-il pas malgré tout fixer des limites et être capables d'imposer l'intérêt général face aux intérêts locaux ?

Quelques questions

Ce thème des déplacements qui nous est cher, nous allons y rester à travers quelques interrogations spécifiques :

1. Pourquoi des engagements qu'on ne tiendra pas ?

Le SDRIF de 1994 promettait monts et merveilles en matière de développement des transports collectifs : amélioration des liaisons radiales, développement des services RER, création de tangentielles ferrées à grand gabarit et d'une rocade "Orbitale" en proche banlieue, prolongements de lignes de métro, Transports en Commun en Site Propre etc. Treize ans après, on constate une faible avancée de ce programme. L'avant-projet de SDRIF 2007 a encore moins de complexes : pour ne parler que des phases 1 et 2 qui vont s'étaler sur 14 ans (2007-2020), on promet pêle-mêle la réalisation en grande partie de la rocade de métro automatique Arc Express et des tangentielles nord, ouest et sud, le prolongement de sept lignes de métro et l'amorce de prolongement de deux autres, le renforcement des RER, un barreau entre RER D et Roissy, la modernisation des Halles et une gare Évangile à Paris, le démarrage du doublement du tunnel Châtelet - Gare du Nord, le T3 bouclé en grande partie, enfin un kilométrage impressionnant d'autres tramways ou TCSP. Mentionnons également l'augmentation du nombre de points d'accès régionaux aux réseaux TGV, Grandes lignes et TER, et le renforcement des interconnexions du réseau TGV. Pour la phase 3 qui s'étalera au delà de 2020 et est tout aussi bourrée de projets, chaque conseiller régional en a rajouté pour sa chapelle lors du vote du 15 février 2007...

Vaut-il mieux dresser un catalogue ambitieux comme celui-ci, sans souci de cohérence et sans aucune garantie quant à sa réalisation, ou prendre des engagements plus limités mais qu'on tiendra ?

2. En premier lieu, comment va-t-on financer la phase 1 ?

Corollaire à la question précédente : la phase 1 (2007-2013) du SDRIF recoupe exactement la période du Contrat de projets État-Région (CPER) voté par le Conseil régional le lendemain (16 février) du vote du projet de SDRIF. Or, de nombreuses opérations inscrites dans cette phase 1 ne figurent pas dans le Contrat de projet, ou alors avec des financements dérisoires. Citons la "météorisation" d'une des deux branches nord de la ligne 13 du métro ; le prolongement de la ligne 4 à Mairie de Saint-Ouen, le raccordement M3bis-M7bis dans Paris, les sections de tramway

Asnières Gennevilliers - Nanterre et Athis Mons - Juvisy ; le tramway Saint-Cloud - Boulogne - Meudon, une dizaine d'opérations de TCSP, plus cinq autres "dont les modes et tracés restent à définir". Ces opérations seront donc à financer intégralement par les collectivités territoriales (Région, Départements, communes), au comptant ou à crédit. Sont-elles prêtes sur ce court horizon de la phase 1 ?

3. Des choix d'investissements sur quels critères ?

Le projet de SDRIF inscrit les transports futurs dans un vertueux triptyque : qualité du service, finesse des dessertes et efficacité des correspondances.

Pour autant, les choix proposés dans les priorités ne sont pas toujours évidents : ainsi, on place en phase 1 le déplacement du terminus du RER C à Coignères, alors qu'on recommande par ailleurs de réduire la longueur des lignes de RER et qu'une réalisation bien plus cohérente comme le transport en commun en site propre Issy – Clamart - Croix de Berny est reportée en phase 2. L'amélioration des liaisons entre les gares parisiennes "devra être étudiée", sans plus de précision. Et il n'est question nulle part de réutiliser la Petite ceinture ferroviaire parisienne, dont on s'est pourtant engagé dans de multiples déclarations à ne pas aliéner l'infrastructure. Rappelons une demande constante de l'AUT : que soit au moins commanditée une étude, conduite par des experts indépendants, sur différentes réutilisations possibles.

Pour hiérarchiser les projets, ce ne sont pourtant ni les modèles de trafic ni les idées de classement par le critère CO2 qui manquent, surtout depuis la tenue du Grenelle de l'environnement.

4. Densifier les abords des gares, c'est bien, mais les T.C. pourront-ils suivre ?

Dans le souci louable d'inciter à utiliser les transports collectifs, on déclare vouloir systématiquement densifier les quartiers avoisinant les gares. Or, de nombreuses lignes – RER en particulier – sont totalement saturées, même après l'introduction de rames à deux niveaux. Une fois de plus, les transports vont se mettre à courir après l'urbanisation. Quelles solutions pour éviter de nouveaux entassements et de nouveaux mécontentements ?

5. Au delà de vertueux énoncés, quel schéma pour le fret ?

Le fret n'est pas oublié. Toutes les idées y passent : mobilisation des radiales ferrées et de la Grande ceinture, desserte de la région par une autoroute ferroviaire, maintien des sites embranchés fer, aménagement des infrastructures fluviales etc. Une liste de grands sites logistiques multimodaux présentant un fort potentiel de développement est présentée. Mais au delà d'énoncés qui n'engagent pas à grand chose, comment compte-t-on articuler tout cela dans un schéma de logistique urbaine cohérent, allant du fournisseur initial à l'usager final ? Et d'abord, où voit-on la sauvegarde des plateformes fret qui seront nécessaires, alors que les appétits fonciers s'acharnent sur les friches ferroviaires de l'agglomération centrale ?

Un manque de visibilité

La richesse recherchée dans le brassage des thèmes et la participation des acteurs a conduit à courir beaucoup de lièvres à la fois : "Développer l'attractivité de l'Ile-de-France", "Réduire les inégalités sociales et territoriales", "Offrir un cadre de vie harmonieux", "Valoriser l'environnement et les ressources naturelles". Dans ces conditions, il eut fallu faire le maximum d'efforts pour que les difficultés et contradictions auxquelles on est ainsi inévitablement confrontés nuisent le moins possible à la clarté de la communication et à la traduction concrète des idées avancées. Ce n'a pas été le cas, et le texte final souffre d'un fort manque de lisibilité : il est touffu, bavard, beaucoup trop long (175 pages) et accessible par conséquent à une minorité de

citoyens ; on a du mal à faire la part entre les simples souhaits d'une part, les intentions fermes d'autre part ; de nombreuses cartes sont de jolies peintures abstraites qui n'apportent rien.

Enfin, des points de vue divergents se sont exprimés entre les deux principaux acteurs que sont la Région et l'État, sur plusieurs aspects : compétence de la Région pour certaines décisions, choix d'aménagements et d'infrastructures, présentation générale des idées. En particulier, l'État pousse à des développements d'envergure sur le plateau de Saclay, à La Défense, à Roissy, sur Seine Aval etc., développements que la Région, plus soucieuse d'équilibre, freine au contraire. Elle freine de même certains projets autoroutiers (A104, A126, prolongements A12 et A16, rocade dans le Val-de-Marne...) soutenus par son co-pilote.

Les choix de la Région nous semblent plus conformes aux objectifs énoncés lors du Grenelle de l'environnement. Pour autant certaines observations émises par l'État mériteraient d'être prises en compte, comme la primauté à donner à Arc Express en tant qu'outil de la densification du cœur d'agglomération, ou la nécessité d'évaluer le schéma consistant à concentrer le service RER sur la petite et la moyenne couronne, en articulation avec des TER desservant la grande couronne et les franges de l'Île-de-France.

Ces divergences sur des points concrets essentiels, jointes au manque d'analyse préalable à la traduction des objectifs, justifient à nos yeux une poursuite de la réflexion, faute de quoi le SDRIF révisé engendrera les mêmes désillusions que son édition de 1994.
