

PARIS DANS L'AGGLOMÉRATION MÉTROPOLITAINE



**Contribution pour la révision
du Schéma de Développement Régional de l'Île-de-France**

2^e ÉDITION – Novembre 2004

ATELIER PARISIEN D'URBANISME

17, BD MORLAND – 75004 PARIS

TÉL : 01 42 71 28 14

FAX : 01 42 76 24 05

<http://www.apur.org>

Une contribution pour la révision du Schéma de Développement Régional de l'Île-de-France *

Entre Paris et l'agglomération métropolitaine, il y a beaucoup plus qu'une simple proximité spatiale: il y a une communauté de destin née d'une histoire et d'une géographie partagées et, plus encore sans doute, la nécessité, aujourd'hui et demain, d'affronter ensemble les grands défis que l'agglomération capitale doit et devra relever en ce début de XXI^e siècle. Des sujets fondamentaux comme la solidarité, le logement, l'emploi, le développement économique, la circulation, les transports et la pollution ne peuvent être résolus sur la seule base des frontières administratives qui séparent les différentes collectivités de l'agglomération. Une partie de l'avenir de Paris se joue pleinement dans sa capacité à nouer des relations nouvelles avec les collectivités du cœur de l'agglomération ¹.

L'agglomération parisienne a profondément changé ces dernières années

S'il est nécessaire aujourd'hui, d'élaborer un nouveau schéma, sans pouvoir se contenter de retoucher simplement celui de 1994, c'est avant tout que le monde et l'agglomération parisienne ont profondément changé ces dernières années et que les attentes du public notamment en matière environnementale ont beaucoup évolué.

Des évolutions attendues ou souhaitées n'ont pas eu lieu, d'autres qui n'avaient pas été prévues sont survenues. L'entrée en vigueur de la monnaie unique, l'élargissement de l'Europe, l'accélération de ce qu'on appelle la mondialisation, mais aussi plus près de nous, le nouvel élan donné à la décentralisation et à la démocratie locale ainsi que l'émergence d'un nouveau consensus social sur les objectifs de la croissance urbaine; tout cela est venu bouleverser les perspectives tracées en 1994.

Par ailleurs, faute d'avoir réellement identifié et pensé les spécificités, voire les réalités géographiques et sociales de l'agglomération métropolitaine, l'ancien schéma ne peut vraiment répondre aux objectifs qui avaient pu être fixés en 1994, où plus fondamentalement certains de ces objectifs apparaissent aujourd'hui comme contestables. Une étude récente réalisée par la Préfecture de Région, la Région et le Conseil Économique et Social Régional le souligne bien ², « L'expression trop homogène du SDRIF s'est avérée insuffisamment adaptée à la diversité des problématiques et à l'intensité des enjeux des territoires composant l'Île-de-France ».

Les nouveaux défis auxquels sont confrontés les territoires de la région

Les questions qui se posent sur l'agglomération métropolitaine sont nombreuses et exigeantes. Comment préserver au mieux l'environnement et les ressources naturelles de la région? Comment assurer les conditions d'un développement partagé et durable? Comment donner demain au cœur de la région et donc à la région toute entière toutes ses chances dans la compétition européenne et mondiale?

Parce qu'aucune réponse à ces grands défis ne peut faire l'économie d'un diagnostic préalable, il est proposé ici une analyse de la situation économique, sociale et environnementale à Paris et au cœur de l'agglomération. D'autre part et en complément, un zoom particulier a été porté sur les politiques urbaines de Paris et des 29 communes limitrophes pointant certaines contradictions ou même des conflits entre des objectifs locaux et des objectifs régionaux, montrant que la somme des premiers ne fait pas forcément un projet d'ensemble pour la région.

Puisse cette note de synthèse préciser le diagnostic, nourrir le débat, permettre le développement de réflexions nouvelles pour favoriser la mise au point du futur document régional.

1 – « Nous partageons avec les villes limitrophes les mêmes enjeux: économique, politique de la ville, dynamique économique, logements... Il fallait rompre avec l'indifférence, l'égoïsme, voire l'arrogance qui ont si longtemps prévalu vis-à-vis de collectivités locales avec lesquelles nous avons tant de choses en commun.

Depuis mars 2001, de nombreux protocoles de partenariat ont été signés, à l'initiative de Pierre Mansat, adjoint chargé des relations avec les collectivités territoriales d'Île-de-France, avec les élus représentatifs de ces populations, quelles que soient leurs étiquettes politiques (Montreuil, Saint-Denis, Issy-les-Moulineaux et Boulogne ainsi que le département du Val de Marne...),

in Bertrand Delanoë, La vie, passionnément, pp222, 223, Robert Laffont, 2004.

2 – Rapport en date du 21 octobre 2004, page 8.

* Cette note de synthèse est une contribution de l'Atelier parisien d'urbanisme à la réflexion collective engagée par la Région Île-de-France pour la révision du Schéma de Développement Régional de la Région Île-de-France. Elle traite principalement de Paris au centre de l'agglomération parisienne.

Il convient par ailleurs d'ajouter que, le Département de Paris, qui va être sollicité par la Région pour fournir un point de vue sur le SDRIF, sollicitera ses voisins et souhaitera alimenter un débat autour des enjeux de l'agglomération, avant de fournir un point de vue définitif.

Sommaire

1^{re} PARTIE – Aperçu d'ensemble

1 – Unité géographique économique et sociale de l'agglomération parisienne

Diagnostic	7
Définitions, Paris dans l'agglomération	7
L'opposition Paris Banlieue.....	9
Les évolutions récentes 1990-1999	9
L'impact social et économique de la nouvelle économie mondialisée	9
Principales attentes autour du futur SDRIF dans le cœur de l'agglomération	11
Être le document de planification régional indispensable pour la bonne gouvernance de la région métropolitaine	11
Être l'instrument d'une unité renforcée et d'un développement partagé entre les collectivités de l'agglomération centrale	11

2 – Économie, emploi: dynamiques et fractures entre les territoires

Diagnostic	13
A – les principaux facteurs positifs	13
Une agglomération parisienne toujours attractive	13
Une forte production de richesses: 28 % du PIB national	13
Le commerce et le tourisme	15
B – Les principaux facteurs négatifs	16
La spécialisation extrême des territoires	16
L'aggravation des disparités et des « décrochages »	16
Des menaces sur l'emploi	17
Une politique d'aménagement du territoire trop systématique	19
Économie/emploi: les questions qui sont posées:	21
1 – Comment consolider les pôles d'excellence du cœur d'agglomération de manière à ce que la compétitivité et le rayonnement de la région se trouvent renforcée?	21
2 – Comment lutter contre le chômage et créer des emplois	21

2^e PARTIE – Favoriser la qualité de vie dans les zones urbanisées du centre de l'agglomération

1 – Le paysage et l'environnement

Diagnostic	25
Importance et variétés des paysages	25
Concilier et composer les paysages et les formes urbaines	27
La nécessité d'une localisation plus équitable des grandes emprises utilitaires	29
Paysage et l'environnement des orientations qui pourraient être retenues dans le cadre du futur SDRIF	31
1 – Faire du paysage un vecteur d'unité de l'agglomération métropolitaine	31
2 – développer les potentiels de l'agglomération centrale en terme de qualité de vie et de développement durable	31

2 – Le logement

Diagnostic	33
Principales données	33
L'offre demeure structurellement insuffisante	35
Le logement social est très inégalement réparti	35
Les ségrégations s'aggravent	37
Logement, les termes de la question dans le centre de l'agglomération	39
1 – Loger plus et mieux les habitants de la zone dense, sans oublier les plus défavorisés	39
2 – Valoriser la qualité et la diversité des territoires tout en favorisant le maintien de la mixité sociale dans le cœur d'agglomération	39
3 – Promouvoir de nouvelles formes urbaines pour l'agglomération métropolitaine	39

3 – Les transports et les déplacements

Diagnostic	45
Paris est au centre des déplacements dans l'agglomération	45
Qui se déplace et comment?	45
Nature des déplacements et émergence de nouveaux rythmes	45
Le desserte en transports collectifs	45
Le développement des transports en commun et des déplacements de banlieue à banlieue	45
L'approvisionnement de la capitale, une question cruciale	46
Transports et déplacements, les attentes des usagers dans le cœur de l'agglomération centrale sont très importantes	47
1 – Améliorer, en quantité comme en qualité, les transports collectifs	47
2 – Tenir compte des aspirations du public pour d'autres modes de déplacement	47
3 – Répondre à l'attente des habitants qui veulent vivre « autrement » la ville	47

3^e PARTIE – Une analyse des politiques d'aménagement locales : éléments convergent et contradiction pour un projet régional

1 – Les points communs des politiques d'aménagement de Paris et des 29 communes limitrophes

1 – Des politiques urbaines qui allient protection du patrimoine et renouvellement urbain	51
2 – Des politiques de plus en plus intercommunales	51
3 – Des politiques de reconquête des paysages urbains et une priorité donnée aux espaces verts	51
4 – Des politiques pour limiter la circulation automobile de transit et développer les transports en commun	53
5 – Des politiques de développement économique	53

2 – Éléments de convergence pour un projet régional :

Des points de convergence	55
Des difficultés à surmonter pour concilier échelle locale et échelle territoriale	55

Conclusion, deux orientations principales paraissent devoir être retenues dans le cadre du futur SDRIF

1. Renforcer la cohésion sociale et territoriale du centre de l'agglomération	59
2. Redonner à l'agglomération métropolitaine une nouvelle qualité de vie	59

ANNEXES – Les objectifs chiffrés du SDRIF de 1994 Mise en regard des objectifs et des évolutions 1990-2003

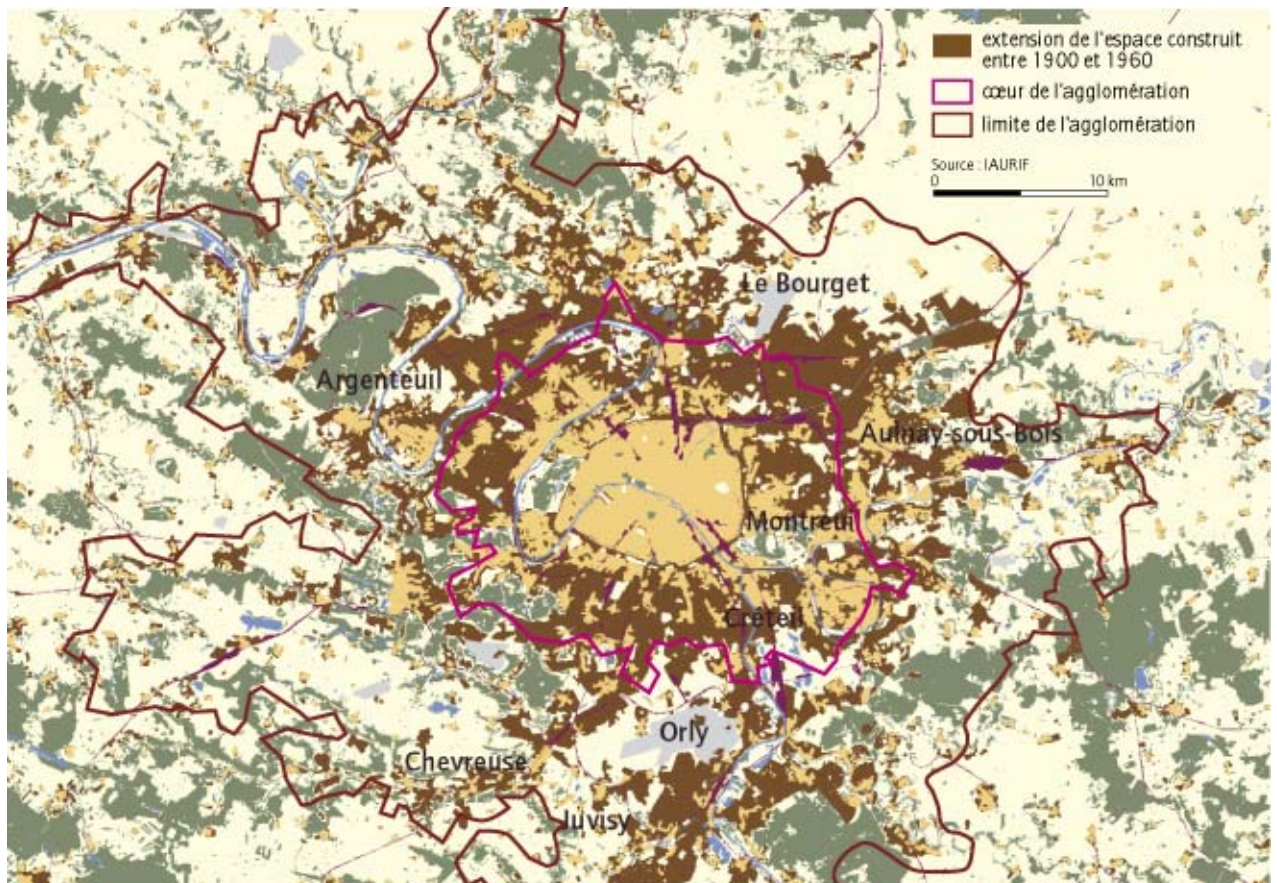
1 – Les objectifs de population	63
2 – Les objectifs en matière d'emploi	65
3 – Les taux d'emploi	67
4 – Le logement	69
5 – Les surfaces d'activités	71
Annexes	73

1^{re} PARTIE – APERÇU D'ENSEMBLE DE L'AGGLOMÉRATION PARISIENNE



Spot Image

L'agglomération parisienne



1 – Unité géographique économique et sociale de l'agglomération parisienne

Telle qu'elle est définie par l'INSEE, l'agglomération métropolitaine est constituée par 396 communes, la région en comprenant au total 1 300. Le territoire formé par ces 396 communes est relativement petit, il représente 23 % de la superficie de la région. Sur ses 2 700 km² vivent 9,6 millions d'habitants, et 4,7 millions d'emplois y sont localisés, soit 88 % de la population régionale et 92 % des emplois.

L'agglomération parisienne se situe par son nombre d'habitants au 22^e rang mondial à la suite de l'explosion démographique qui a provoqué la formation de mégapoles de peuplement dans plusieurs pays en développement. Mais en termes de rayonnement économique elle est au 2^e rang européen, juste derrière le grand Londres³, et en termes culturels, touristique dans le peloton de tête des principales métropoles mondiales au même titre que New York, Tokyo, Berlin, Rome et Londres.

Nombreux sont d'ailleurs les indicateurs qui le montrent : l'agglomération parisienne est, en volume de transactions (Euronext), le premier pôle boursier européen et le deuxième en terme de capitalisation, la place financière parisienne pèse d'un poids croissant sur les échanges financiers internationaux; elle est à la deuxième place mondiale, juste après Tokyo, pour l'accueil des 500 plus grandes entreprises mondiales. Paris est la première destination touristique du monde. Du point de vue scientifique, elle est la première ville non américaine pour le nombre de prix Nobel décernés. Et son rayonnement diplomatique, intellectuel et artistique la place au tout premier plan.

Diagnostic

Définitions, Paris dans son agglomération

On désigne ici sous la dénomination « cœur de l'agglomération parisienne » le territoire qui comprend Paris et la « banlieue intérieure » (pour reprendre la terminologie de l'IAURIF⁴). C'est la partie la plus dense de l'agglomération. Ce territoire est composé de Paris et des 76 communes localisées en continuité spatiale avec la capitale. Là sur 4 % de l'espace régional, vit 47 % de la population de l'Île-de-France, sont concentrés 60 % des emplois et s'effectuent 90 % des déplacements en transport en commun de la Région.

On appelle « hypercentre », la Ville de Paris intra-muros. La capitale comprend 20 arrondissements sur 105 km², (1 % du territoire régional y compris les bois de Boulogne et de Vincennes), y vivent 2 125 000 habitants et y sont localisés 1 815 000 emplois (respectivement 19,4 % et 32 % des statistiques régionales).

La caractéristique majeure de l'agglomération parisienne du point de vue démographique est sa densité : avec plus de 3 540 habitants au km², elle est au premier rang en Europe. Si on se limite au cœur d'agglomération, cette densité atteint 11 000 habitants et 6 925 emplois au km², soit respectivement 22 et 38 fois plus que dans le reste de la région (141 habitants et 38 emplois au km² en Île-de-France, hors agglomération). La densité est encore plus grande dans l'hypercentre, à Paris, où elle dépasse 20 000 habitants au km² et où sur 1 % du territoire régional vit presque 20 % des Franciliens : 1 Francilien sur 5 est Parisien.

Une telle densité donne aux problèmes urbains, sociaux et environnementaux du cœur de l'agglomération une dimension tout à fait spécifique. Il est clair que c'est notamment cette densité humaine, économique et sociale, qui confère à l'agglomération parisienne tous les atouts d'une grande métropole moderne en termes de multifonctionnalité, de qualité de services, de concentration des compétences et de capacités d'innovation.

Mais c'est aussi cette densité qui est à la source des particularités sociales de l'agglomération métropolitaine. Ce territoire, c'est également une population moins jeune : 25 % de 0-19 ans en Île-de-France, 24,8 % dans l'agglomération, 22 % dans le cœur d'aggloméra-

3 – PIB des 10 premières villes européennes : Londres, 240 milliards de dollars; Paris 140; Milan 110; Madrid, 95; Rome, 80; Berlin, 75; Hambourg, Munich, Barcelone, 70; Stockholm 60. source Banque Barclays, 2002.;
4 – Banlieue intérieure, cf. IAURIF, Atlas des Franciliens, Tome 1, Territoire et Population.



Apur

Le faisceau de la gare de l'Est et la porte de la Villette

Principales données sur l'agglomération métropolitaine

POPULATION						
	IDF	Agglo	Cœur d'agglo*	Paris	Ag hors CA**	IDF hors Agglo***
Population 1999	10 951 136	9 643 880	5 158 193	2 125 851	4 485 687	1 307 256
Population 1990	10 661 937	9 470 287	5 161 911	2 152 329	4 308 376	1 191 650
Evol.1990-99 effectifs	+289 199	+173 593	-3 718	-26 478	+177 311	+115 606
Evol.1990-99 %	+2,7%	+1,8%	-0,1%	-1,2%	+4,1%	+9,7%
Taux de variation annuelle	0,3%	0,2%	-0,01%	-0,14%	0,45%	1,04%
Solde migratoire	-494 257	-545 936	-346 290	-133 188	-199 646	51 679
Taux de variation annuelle dû au solde migratoire	-0,51%	-0,63%	-0,74%	-0,69%	-0,5%	0,46%

SURFACE, DENSITÉ DE POPULATION						
	IDF	Agglo	Cœur d'agglo*	Paris	Ag hors CA**	IDF hors Agglo***
Surface (en km ²)	12012,27	2723,03	468,56	105,4	2254,47	9289,24
%surface/IDF	100%	23%	4%	1%	19%	77%
dens. de pop. (hab./km ²)	912	3 542	11 007	20 164	1 990	141
dens. humaine (hab+emp/km ²)	1 331	5 252	17 503	35 352	2 705	182
nb de communes	1 300	395+Paris	76+Paris	1	319	904

EMPLOI						
	IDF	Agglo	Cœur d'agglo*	Paris	Ag hors CA**	IDF hors Agglo***
Nombre d'emplois 1990	5 075 974	4 723 525	3 244 978	1 815 345	1 478 547	352 449
Nombre d'emplois 1999	5 041 995	4 655 779	3 043 620	1 600 815	1 612 159	386 216
Evolution 90-99 eff.	-33 979	-67 746	-201 358	-214 530	133 612	33 767
pourcentage	-0,7%	-1,4%	-6,2%	-11,8%	9,0%	9,6%
Densité d'emploi 1990 (emp/km ²)	423	1 735	6 925	17 223	656	38
Densité d'emploi 1999 (emp/km ²)	420	1 710	6 496	15 188	715	42
Taux d'emploi 1990	0,95	0,99	1,22	1,61	0,70	0,62
Taux d'emploi 1999	0,92	0,96	1,14	1,42	0,73	0,61

* Cœur d'agglo = Paris+banlieue intérieure définie par l'I'AURIF - ** Communes de l'agglomération ne faisant pas partie du cœur d'agglo - *** Communes d'IDF ne faisant pas partie de l'agglomération

Le cœur de l'agglomération rassemble plus de 60 % des emplois, dont 32 % pour Paris. La Région Île-de-France produit 400 milliards d'euros de produit intérieur brut (PIB) annuel, soit autant que les Pays-Bas. En 2000, Paris a contribué pour 35,6 % au PIB de la région, le département des Hauts-de-Seine venant en second avec 22 %.

tion, 18,3 % à Paris; plus cosmopolite, 12,7 % d'étrangers dans l'agglomération, 14,2 % dans le cœur d'agglomération, 14,5 % dans Paris et 6,2 % dans le reste de la région hors l'agglomération; plus diplômée, 18,2 % ayant un diplôme supérieur dans l'agglomération, 23 % dans le cœur et 32 % à Paris, 8,7 % en Île-de-France hors l'agglomération; un nombre de chômeurs plus élevé 12,5 % dans le cœur d'agglomération, 12 % dans Paris que dans le reste de la région, avec 11,5 %. Dans Paris 13,7 % des familles parisiennes vivent au-dessous du seuil de pauvreté défini par l'INSEE (moins de 670 € par mois), alors qu'il y en a 11,3 % dans la région. Le nombre de RMIstes est plus important dans le centre de l'agglomération (Paris 3,6 %, cœur d'agglomération 3,7 %, Île -de-France 1,3 %). Enfin, 58 % de nouveaux logements sociaux de la Région ont été construits dans cette partie du territoire entre 1990 et 1999.

L'opposition Paris Banlieue...

Longtemps, il a été de mise d'opposer Paris et sa banlieue, comme s'il s'agissait de deux entités radicalement différentes l'une de l'autre et sans aucune communication entre elles. En réalité, cette opposition n'a plus guère de pertinence aujourd'hui; plus grave même, elle empêche de prendre la véritable mesure des problèmes et des enjeux auxquels doit faire face l'agglomération métropolitaine: cette dernière forme en effet un ensemble divers mais unitaire dont les différentes composantes sont en constante interdépendance.

Il y a bien sûr, des disparités, sinon des oppositions: mais ce que l'on découvre, lorsqu'on analyse sans préjugé et sans mythe réducteur la situation actuelle, c'est que les oppositions éventuelles ne sont pas celles d'un centre unique qui serait Paris intra-muros contre sa banlieue. La réalité de l'agglomération, aujourd'hui, c'est bien plutôt celle d'un développement multipolaire, mettant en interaction différentes zones, dont certaines sont situées dans l'hypercentre (Paris) et dont d'autres, et non les moindres, se trouvent dans le cœur d'agglomération et au delà. L'interdépendance entre des territoires comme le 8^e arrondissement d'une part, la Défense et Roissy d'autre part, est un bon exemple de ce processus.

Il ne faut donc plus parler d'opposition mais de complémentarité.

Dans ces conditions, les disparités qui subsistent, voire qui s'accroissent, concernent aussi bien l'hypercentre – Paris –, que le cœur d'agglomération: à en juger par les indicateurs économiques que sont le niveau de diplômes, la population active et la pression foncière, la véritable opposition est celle qui sépare dans l'ensemble de l'agglomération, une zone nord-ouest d'une zone sud-est, la ligne de partage passant à l'intérieur même de l'hypercentre. Comme son agglomération, la Ville de Paris est traversée par des logiques ségrégatives, aboutissant au développement de certains territoires et au déclin de certains autres. C'est donc contre ce phénomène global qu'il convient d'abord de lutter, en prenant pleinement conscience de sa dimension transversale, voire régionale.

Les évolutions récentes 1990-1999

En 10 ans, la Ville de Paris a perdu plus de 200 000 emplois, soit, à peu de choses près, un chiffre qui représente la population d'une ville comme Bordeaux. Dans la même période ⁵, les départements de la petite couronne ont perdu 11 000 emplois et l'Île-de-France 34 000; l'emploi a en revanche progressé de plus de 765 000 postes dans les grandes villes des régions autres que l'Île-de-France.

Il est donc prouvé que, ni l'agglomération parisienne dans son ensemble, ni la Région Île-de-France ne tirent avantage de la perte d'emplois que connaît la Ville de Paris. Les emplois perdus par Paris vont, pour une partie, dans les métropoles de province, et pour une autre, dans les autres capitales européennes comme Londres, Milan, Barcelone. Bref, l'Île-de-France n'est pas plus forte quand Paris est plus faible: c'est même le contraire.

L'impact social et économique de la nouvelle économie mondialisée

C'est en effet avec les grandes métropoles européennes – auxquelles il faut ajouter New York, Los Angeles et Tokyo –, que Paris est en compétition directe et croissante pour tout ce qui concerne l'implantation des fonctions stratégiques du point de vue économique et commercial. La conséquence en est que l'on ne doit pas considérer le renforcement de l'hy-

⁵ – Source: Revue Pouvoirs, 110, 2004 : Laurent Davezies, « Paris, capitale économique »

percentre (= Paris) dans ces fonctions décisionnelles comme une hypertrophie qu'il conviendrait de réduire. Ce point de vue, ayant longtemps prévalu, a conduit à son affaiblissement, lequel a entraîné un affaiblissement de l'agglomération toute entière et, ainsi du poids de notre région elle-même dans l'économie nationale et internationale.

La concentration des fonctions stratégiques dans l'hypercentre paraît devoir être plutôt considérée comme une spécialisation, nécessaire et souhaitable, des quartiers centraux de l'agglomération métropolitaine : une spécialisation qui ne peut avoir lieu que là et qui, sinon, se ferait non plus ailleurs en Île-de-France ou en France, mais à Londres, à Bruxelles, à Barcelone ou à Milan ⁶.

Entre Paris et le reste des communes du cœur de l'agglomération, on ne parlera donc pas de concurrence, mais de complémentarité ; et c'est précisément cette complémentarité qui permet de former un ensemble dont le rayonnement est européen et mondial.

6 – Voir Quel avenir pour Paris? Entretien avec Léon Bressler, in Architecture Intérieur Créé, n° 316, octobre 2004.

Principales attentes autour du futur SDRIF dans le cœur de l'agglomération

Être le document de planification régional indispensable pour la bonne gouvernance de la région métropolitaine

Sous l'effet de l'internationalisation de l'économie et de l'intensification des moyens de communication, les grandes agglomérations mondiales sont devenues les territoires d'attache d'une économie nouvelle à la fois immatérielle et transfrontalière.

Dans ce nouveau contexte, l'agglomération parisienne contribue pour une part décisive à la richesse nationale. Il convient que son développement se poursuive de manière structurée, harmonieuse et équilibrée avec le reste de sa région.

A ce titre le précédent SDRIF ne permet pas de répondre aux exigences de notre temps, et encore moins à celles de l'avenir. Il s'inscrivait dans la continuation directe du précédent schéma qui lui-même avait été préparé dans les années 1970, c'est-à-dire à une époque où l'on construisait encore des automobiles à Paris. Il s'agissait alors de promouvoir un développement régional polycentrique, avec la création notamment de villes nouvelles, de façon à contre balancer le rôle jugé excessif de l'hypercentre. Aujourd'hui, la question ne se pose plus en ces termes : Paris connaît une complète solidarité de destin avec les communes de son aire urbaine.

Être en particulier l'instrument d'une unité renforcée et d'un développement partagé entre les collectivités de l'agglomération centrale

La région et en particulier le centre de l'agglomération connaît de fortes tensions économiques et sociales du fait de données structurelles anciennes comme la concentration des transports, les inégalités entre les quartiers, des niveaux élevés de densités et des tissus urbains dégradés, mais aussi du fait de l'impact de l'économie mondiale notamment sur ses emplois.

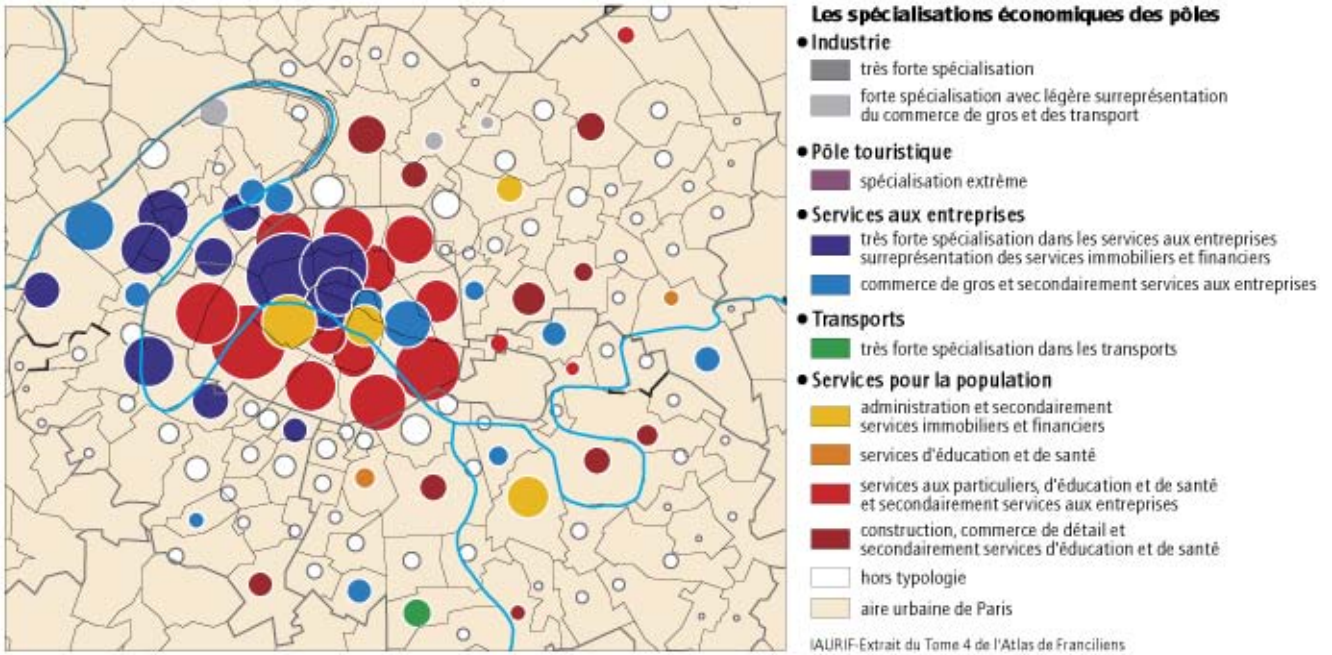
La relative richesse de la région (4^e niveau de PIB dans le monde) lui donne plus encore qu'avant le devoir de s'efforcer de résorber les disparités territoriales et sociales qui traversent ses territoires.

Le prochain SDRIF pourrait être l'instrument d'une unité renforcée et d'un développement partagé, fondé sur les valeurs de complémentarité et de solidarité, entre les collectivités de l'Île-de-France. La révision du document constitue bien à ce titre un enjeu majeur pour la Région, comme l'a noté le Comité Interministériel de l'Aménagement et du Développement du Territoire du 14 septembre 2004, qui a pris acte de la demande de la région d'Île-de-France d'engager, en association avec l'État, la révision du schéma directeur.

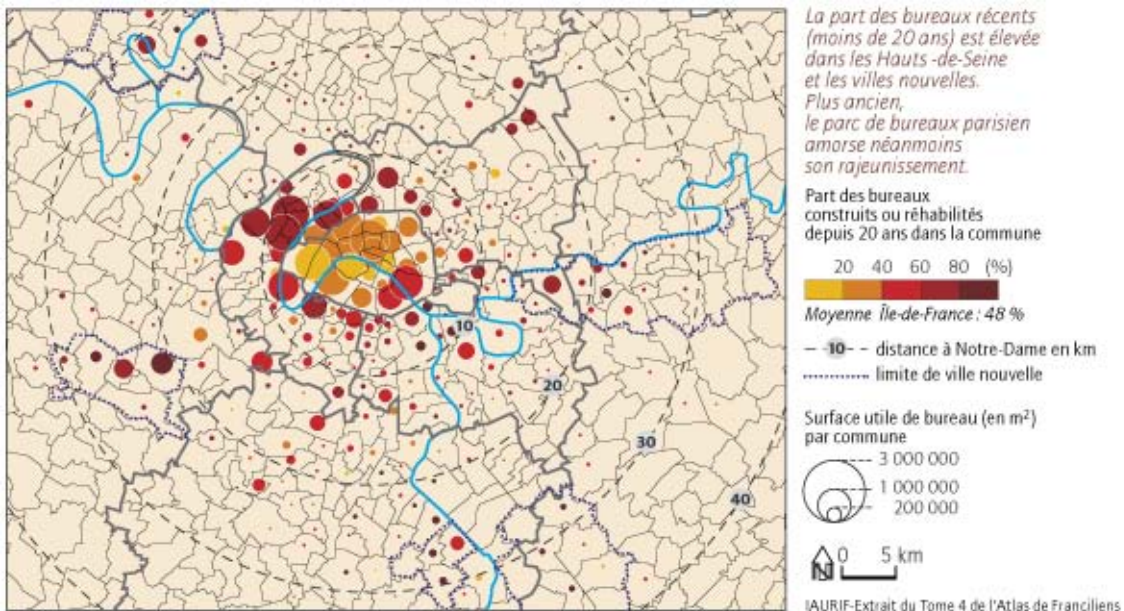
Le futur document doit être l'outil permettant de contribuer à résoudre les tensions régionales qui existent, en particulier dans l'agglomération centrale, dans le domaine du logement avec leurs conséquences sociales ; être le document de planification régionale qui intégrera la qualité de la vie, notamment la protection des espaces verts et la lutte contre l'effet de serre dans une perspective de développement durable ; enfin qui apportera de nouvelles réponses aux Franciliens sur la question des transports, en faisant que dans ce domaine leur qualité de vie et leur santé soient mieux protégées ⁷.

⁷ - Cf. voire note de la Préfecture de la Région Ile-de-France, datée du 14 septembre 2004, extrait du relevé de décisions.

La spécialisation des pôles d'emploi dans l'aire urbaine de Paris en 1999



Parc de bureaux en 2002 (communes comptant plus de 10 000m² de bureaux)



2 – Économie, emploi : dynamiques et fractures entre les territoires

Il convient maintenant de regarder comment s'articulent, à l'échelle des différents territoires de l'agglomération parisienne, les grandes évolutions qui viennent d'être décrites.



Le parvis de la Défense

Direction de l'Urbanisme

Diagnostic

A – Les principaux facteurs positifs

Une agglomération parisienne toujours attractive

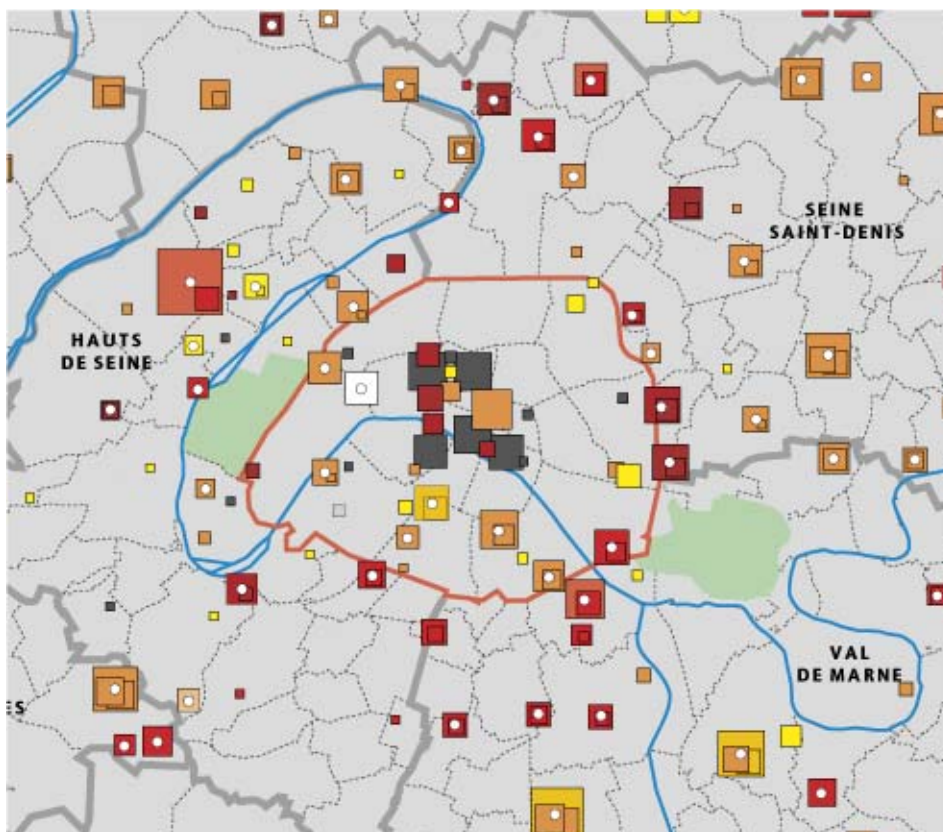
L'agglomération parisienne est une métropole d'importance non seulement européenne mais mondiale, que ce soit en termes démographiques (9,6 millions d'habitants et 4,6 millions d'emplois), économiques, technologiques ou financiers. Elle occupe la 3^e place mondiale pour la valeur ajoutée produite.

Paris concentre 26 % des entreprises de la Région Île-de-France ; 18 des 40 plus grands groupes y sont implantés. En 2002, Paris a accueilli 141 nouveaux projets d'investissements étrangers qui y ont créé près de 4 000 emplois.

Les sièges des grandes banques, des groupes d'assurance, la bourse sont dans Paris. Tous les grands créateurs dans les domaines de la mode et du design ont une adresse dans la capitale. Tous les grands groupes de presse français et les grandes agences de communication sont domiciliés dans la capitale ou dans la petite couronne. La capitale accueille enfin toutes les institutions de l'État au plus haut niveau, Présidence de la République, Assemblée Nationale, Sénat et ministères.

La production de richesse : 28 % du PIB national

Dans le rapport annuel concernant les activités du Fonds de Cohésion, la Commission Européenne a rappelé en 1996, en accord avec tous les économistes actuels, que l'Île-de-France, avec 22 % de la population active française, contribue à plus de 28 % du PIB fran-



Premières implantation des principales surfaces et ensembles commerciaux en région Île-de-France en 2001

Dates d'implantation

- avant 1960
- 1961 - 1970
- 1971 - 1980
- 1981 - 1990
- depuis 1991

□ grande surface commerciale > 2500 m²

○ centre commercial > 7000 m²

échelle des surfaces en m² :



Sources : Panorama 2001
Enquêtes apur 2001



Les Champs-Élysées à Paris



Apur - Abron

çais, soit l'équivalent de 40 % du PIB de la Chine.

Pour la ville de Paris, le PIB global en 2000 est de 144.5 milliards d'euros, soit 35.6 % du PIB de la région Île-de-France; viennent ensuite le département des Hauts de Seine (89.8 milliards d'euros, 22.1 %) et les Yvelines (36.3 milliards d'euros, 8.9 %).

La région Île-de-France est ainsi la principale source de transferts permettant le financement des différents systèmes de solidarité nationale. Et dans l'agglomération parisienne, la ville de Paris, de par la concentration des emplois hautement qualifiés et les implantations décisionnelles qu'elle est en mesure d'accueillir, est le premier contributeur.

Le développement d'un territoire très large, comme le pays ou la Région, s'appuie évidemment sur des territoires plus restreints, très attractifs et produisant plus de richesses et en particulier sur la capitale et son agglomération. Toutefois on peut dire que tout ce qui affaiblit le cœur de l'agglomération affaiblit la cause de la solidarité régionale; tout ce qui renforce son rayonnement renforce l'agglomération toute entière, tout en augmentant l'ampleur du processus de redistribution, tant régionale que nationale.

Le commerce et le tourisme, la première place

La beauté de ses sites, la diversité de son patrimoine, une certaine qualité de vie, place la région Île-de-France parmi les premières destinations touristiques mondiales. Avec près de 26 millions de touristes accueillis chaque année, Paris est la ville la plus visitée au monde. Elle est également au premier rang pour ce qui est de l'organisation de salons et de congrès. Les retombées économiques de cette attractivité sont considérables: par an on ne compte pas moins de 13 millions d'arrivées en hôtels, près de 30 millions de nuitées et plus de 250 événements internationaux. Avec 71,5 millions de voyageurs, les aéroports franciliens sont au 6^e rang mondial et les grands monuments parisiens sont parmi les plus fréquentés au monde: 6 millions de visiteurs à la Tour Eiffel et presque autant pour le Louvre.

Les infrastructures d'hébergement hôtelier de Paris sont à la mesure de ces flux et l'hypercentre regroupe 54 % de la capacité d'accueil de la région Île-de-France, avec un parc homologué de 1 500 établissements et de près de 77 000 chambres en 2003 – sur 2 400 hôtels et 1 43 000 chambres pour l'ensemble de la région. Ce parc se caractérise de plus en plus par une spécialisation en offre haut de gamme, notamment suite aux changements de catégories d'établissements déjà existants. Il peut s'agir aussi d'établissements nouveaux comme

La porte d'Ivry



Bleu Marine Montparnasse, Hilton Arc de Triomphe et Barrière Champs-Élysées.

La vitalité du commerce dans l'hypercentre n'est pas moindre, avec près de 72 000 locaux totalisant 5 millions de m². L'offre s'organise principalement autour de plusieurs pôles centraux, notamment dans les six premiers arrondissements, mais avec aussi un maillage de proximité de l'ensemble de la ville.

Le secteur central est d'une importance majeure. Il va des abords du boulevard Saint-Germain au boulevard Haussmann et à la rue de Rivoli en passant par les Halles, le Faubourg Saint-Honoré ou les Champs Élysées : là se trouve ce qui forme le premier pôle commercial européen, tant par la taille que par le nombre d'acheteurs et le chiffre d'affaires cumulé. C'est précisément la concentration et la densification de l'offre dans le périmètre relativement restreint de l'hypercentre, qui donnent à cet ensemble commercial exceptionnel une très forte attractivité, tant nationale qu'internationale. Cette attractivité serait assurément moindre si ces différentes activités se trouvaient dispersées sur un espace plus vaste et éloigné des hauts lieux touristiques de l'hypercentre.

Au total, on estime le chiffre d'affaires dégagé par le tourisme à Paris en 2002 à plus de 15 milliards d'euros, auxquels il conviendrait d'ajouter l'impact sur les secteurs du commerce et des loisirs (enquête OTCP 2003).

B – Les principaux facteurs négatifs

La spécialisation extrême des territoires

La distribution actuelle de l'économie et de l'emploi parisiens résulte d'un fonctionnement des marchés fondé sur les avantages respectifs qu'offrent les différents territoires de l'agglomération.

Les fonctions productives sont caractérisées par un certain étalement spatial lié, d'une part, à l'offre foncière disponible dans l'hypercentre et, d'autre part, au processus de concentration/fusion qui touche beaucoup d'entreprises.

Les activités liées traditionnellement au nom et à l'image de Paris (« matière grise », « business » et « glamour ») restent, quant à elles, presque exclusivement regroupées dans l'hypercentre.

Les activités pour lesquelles la concentration sectorielle ou l'adresse parisienne ont un moindre rôle, s'implantent désormais plus facilement en première ou en deuxième couronne, là où l'offre foncière est moins chère, plus disponible et accessible, et souvent le long des axes de transports.

C'est le cas également des activités secondaires, plus consommatrices d'espace pour une plus faible valeur ajoutée.

Tout cela vient confirmer les pôles dominants traditionnels et en particulier le secteur 8^e, Neuilly la Défense, mais également a fait apparaître ces dernières années un certain nombre de pôles d'activités, disposés en couronne autour de Paris et désormais intégrés à l'économie de l'agglomération. Il semble ainsi qu'on assiste à une accentuation des clivages entre les différents territoires. On constate de plus en plus une coupure entre lieu d'habitation et lieu de travail.

L'aggravation des disparités et des « décrochages »

Les dynamiques de développement économique ne se font pas toujours en adéquation avec le profil et les besoins des populations locales. Il se fait même souvent en décalage avec les réalités et les attentes locales. Sur les mêmes territoires, on a vu apparaître ces dernières années de nouveaux pôles tertiaires à très fort rayonnement et s'accroître de véritables zones d'exclusion dont la population n'a pas accès aux emplois et aux richesses ainsi créées (exemple le pôle tertiaire autour du stade de France). Pôle d'activités et pôle d'emploi ne vont plus toujours de pair.

Le phénomène est observable à Paris même : si la capitale est le département le plus riche

de France, avec un revenu par habitant égal à près du double de la moyenne nationale, le chômage y dépasse de près de deux points la moyenne nationale, avec un taux de près de 12 % en 2004, et il y progresse plus vite qu'ailleurs et 13 % des familles ont un revenu inférieur au seuil de pauvreté de l'INSEE (soit 2 points de plus que l'indice régional). De même, les inégalités y augmentent, aussi bien entre les ménages qu'entre les quartiers, avec une opposition croissante entre ceux du centre et de l'ouest et ceux de l'est et du nord, nettement plus touchés par le chômage et l'exclusion. Avec toute la zone nord-est de la petite couronne, il s'agit des territoires où les niveaux de diplôme et de qualification sont les plus faibles d'Île-de-France.

Menaces sur l'emploi

Les emplois les moins qualifiés sont les plus menacés. A cette loi d'airain, Paris apporte une préoccupante confirmation: sur les 215 000 emplois perdus par l'hypercentre entre 1990 et 1999, 86 000 concernaient les ouvriers et 88 000 les employés. D'autre part, parmi les cinq catégories d'employés définies par l'INSEE, ce sont les employés du commerce qui sont à Paris le plus au chômage (22,2 %) suivis par les employés administratifs d'entreprises (17,4 %), les employés et agents de service de la fonction publique étant beaucoup mieux lotis avec un taux de seulement 4,7 %.

Il est vrai que, parallèlement, Paris voit se multiplier les emplois hautement qualifiés, dits « d'excellence »: fonctions stratégiques et décisionnelles. Le problème est que ces emplois sont, par définition, peu nombreux et qu'ils ne sauraient remplacer les professions intermédiaires, à revenus modestes et moyens dont Paris a besoin pour garder un nombre d'actifs suffisant à son développement et, tout simplement, à son fonctionnement. C'est ce que les économistes appellent aujourd'hui « l'impuissance de l'excellence »: l'attractivité de plus en plus grande d'un hypercentre pour les professionnels les plus « pointus », qui comprennent tout l'intérêt qu'ils ont à y vivre et à y travailler, conjuguée à une diminution sans cesse croissante de l'emploi banal, seul susceptible pourtant de fournir les effectifs nombreux et les services dont notre cœur d'agglomération a besoin.

Cette diminution est d'autant plus forte que, fait nouveau souligné par les économistes de l'INSEE, le niveau des honoraires et des salaires est désormais pratiquement le même (alors qu'il était traditionnellement plus haut) à Paris et en Province. Comme par ailleurs

Le laboratoire de recherche de l'université de Jussieu, Paris 5^e



R. Mesnilidrey – Ville de Paris



Apur



Apur

L'université de Jussieu à Paris 5^e

les prix de l'immobilier y sont incomparablement plus élevés et les distances de transport beaucoup plus grandes, on assiste à une véritable déperdition de l'emploi moyen à Paris.

Parallèlement, et paradoxalement, un nombre de plus en plus grand d'offres d'emplois (160 000 pour l'Île-de-France) reste insatisfait: le manque d'infirmières par exemple ou de médecins généralistes est en train de devenir un problème de santé publique et de développement économique pour l'agglomération parisienne.

Le tissu commercial de proximité connaît, dans le même temps, la poursuite d'une évolution défavorable, notamment hors de Paris: implantés dans les années 1970, les centres commerciaux se caractérisent par une très grande surface de vente – au moins 85 000 m² en région parisienne. Ces centres ont une vocation d'attraction très large qui a conduit à privilégier une localisation à proximité des grandes infrastructures routières, et hors des centres-villes⁸.

Les évolutions actuelles réduisent donc considérablement la diversité et la mixité sociale du cœur de l'agglomération et, plus encore, de l'hypercentre.

Une politique d'aménagement du territoire trop systématique, à revoir de façon urgente

A partir du début des années 1960, sous l'impulsion de la DATAR, l'Île-de-France et Paris ont été l'objet d'une politique publique visant à réduire de façon très significative la concentration d'emplois publics dans l'agglomération parisienne, notamment en ce qui concerne la recherche.

Poursuivie avec détermination sous différents noms – décentralisation, déconcentration, délocalisation- par les gouvernements successifs de la ve République, cette politique volontariste n'a pas manqué d'avoir, à la longue, de graves effets. Elle reposait sur l'idée, maintes fois réaffirmée depuis 1947 (date de l'ouvrage de Jean-François Gravier sur « Paris et le désert français ») que le développement de Paris était mauvais pour la région et pour le pays.

Idee fausse, même si elle avait pu avoir sa part de vérité il y a cinquante ans, idée qui est devenue aujourd'hui un préjugé aussi tenace que néfaste pour le développement de l'agglomération métropolitaine non et celui de notre région toute entière.

C'est ainsi que les mécanismes du marché, qui aboutissaient déjà on l'a vu, à d'importantes pertes d'emplois pour le cœur de l'agglomération, ont été fortement amplifiés par l'État avec différents moyens d'interventions: subventions aux départements, agréments restreints aux nouvelles implantations, dispositifs divers prévus dans les schémas directeurs successifs. L'État est ainsi parvenu pendant les dix dernières années, à réduire de l'ordre de dix points les principaux indicateurs du poids national de la recherche publique en Île-de-France, et cela alors même que le secteur privé a, lui, maintenu ses effectifs antérieurs.

D'une façon générale, tout se passe aujourd'hui comme si cette politique systématique de péréquation territoriale destinée à affaiblir le rôle de Paris avait trop bien réussi: les spécialistes ne parlent-ils pas désormais de « crise de l'économie parisienne » (Laurent Davezies dans la revue Pouvoirs, 2004).

Le bilan du SDRIF établi en décembre 2003 par la Direction Régionale de l'Emploi relevait, dans le même sens, un déclin de l'emploi parisien « plus important que prévu ».

Aujourd'hui on est en mesure de préciser que, sur les 200 000 emplois perdus par Paris ces dix dernières années, environ la moitié provenait du secteur public.

On doit donc s'interroger sur l'utilité et l'intérêt d'une telle politique: la justification avancée était un rééquilibrage en faveur du reste de la région; or, celle-ci a perdu 34 000 emplois pendant la période 1990-1999. Les emplois restant dans notre région ont été dispersés par ailleurs dans les zones qui ne sont pas les mieux desservies: c'est dire qu'ainsi ont été nettement aggravés les problèmes de transport et d'environnement.

Pour ce qui est de la recherche; le processus a créé un déséquilibre entre le secteur public, désormais affaibli à Paris, et le secteur privé, déséquilibre qui nuit à la coordination nécessaire entre ces deux secteurs. Les statistiques commencent du reste à révéler un déclin du

8 – En l'état actuel des données, on peut considérer que l'Île-de-France (hors Paris) est desservie par
• environ 133 grands centres commerciaux de plus de 5 000 m² de SHON soit une surface de près de 3,5 millions de m² SHON
• au moins 2 500 surfaces commerciales de plus de 300 m² (recensement PDV 2004)
– et parmi ceux-ci au moins 1 540 établissements atteignent une surface de vente au moins égale à 1 000 m² soit pour ces derniers une surface totale de près de 4,5 millions de m² (recensement 1998 – BD1000 – IAU-RIF/APUR).
– 137 hypermarchés occupant une surface d'un peu plus de 1 million de m². (PDV 2004).

poids de la recherche française dans le monde ; c'est, peut-être parce que l'effort de notre pays en la matière est devenu insuffisant, mais c'est aussi sans doute que, là où elle était la plus développée, à Paris et en Île-de-France, la recherche française ne peut plus, autant que par le passé, bénéficier des effets bénéfiques qu'induit toujours la concentration des laboratoires, des équipes et des projets.

Le rééquilibrage espéré a donc abouti à un déséquilibre au détriment de Paris et de son agglomération. Ainsi, il n'apparaît pas vraiment raisonnable, au regard de ces évolutions très préoccupantes, de continuer à vouloir renoncer à cette synergie entre entreprises, centres décisionnels et bassin d'emplois, que le cœur d'agglomération et l'hypercentre de la métropole parisienne permettent d'atteindre à un degré et avec une efficacité inégalable ailleurs.

Économie/emploi : les questions qui sont posées :

- Comment consolider les pôles d'excellence du cœur d'agglomération de manière à ce que la compétitivité et le rayonnement de la région se trouvent renforcés, tout en favorisant un développement équilibré des différents territoires ?
- Comment lutter contre le chômage et créer des emplois dans un cœur d'agglomération qui doit se spécialiser pour rester compétitif ; mais également comment éviter les décalages entre les nouveaux emplois qui se créent dans les territoires en difficulté, le et niveau de qualification et les attentes des populations résidentes ?

Quelques pistes de réflexion...

Longtemps les différents pôles économiques ont eu tendance à se nourrir des pôles d'emplois locaux. Aujourd'hui on constate d'importants décalages entre le siège de l'entreprise et les lieux de production. Plus encore, ce n'est pas parce qu'une entreprise s'installe sur un territoire qu'elle emploie les actifs qui y résident. En tenant compte de ces nouvelles réalités, il convient de :

1 – Valoriser les diversités locales : L'installation d'une entreprise se fait de plus en plus sur la base de choix territoriaux. Ainsi dans l'hypercentre les entreprises choisiront de s'installer dans le Marais, dans le Faubourg Saint-Antoine, à Tolbiac, hors de Paris à Issy-les-Moulineaux, à la Défense, à Montreuil, etc... L'agglomération métropolitaine offre une grande diversité de territoires chacun ayant ses atouts, son caractère, ses richesses. Des groupements comme l'ACTEP⁹ travaillent déjà en ce sens, sur la base d'une logique du partage et de la complémentarité plutôt que de la concurrence à sens unique. C'est une piste de réflexion particulièrement intéressante pour diversifier et mieux équilibrer les richesses régionales.

2 – Développer l'enseignement : Les transformations économiques vont vite. Les demandes d'emploi évoluent rapidement. Le développement de l'enseignement, de la recherche et de la formation devient un véritable impératif pour une capitale mondiale. Il convient de renforcer la coordination des interventions publiques en ce domaine, spécialement entre les collectivités.

3 – Penser à de nouvelles formes d'emploi et éviter de dilapider les ressources actuelles en emploi : Paris accueille des grandes administrations, longtemps il a semblé de bonne pratique d'aménagement du territoire de les délocaliser en province. Or il s'avère que l'économie parisienne ne parvient pas à offrir des emplois aux anciens employés des entreprises publiques délocalisées. Il est temps de réexaminer cette politique. Par ailleurs le centre de l'agglomération et en particulier Paris par l'importance de sa population et des activités qui y sont implantées a besoin de beaucoup d'emplois de services. Il convient de leur réserver tous les équipements utiles (logements, locaux, possibilités de déplacement) pour leur permettre leur développement.

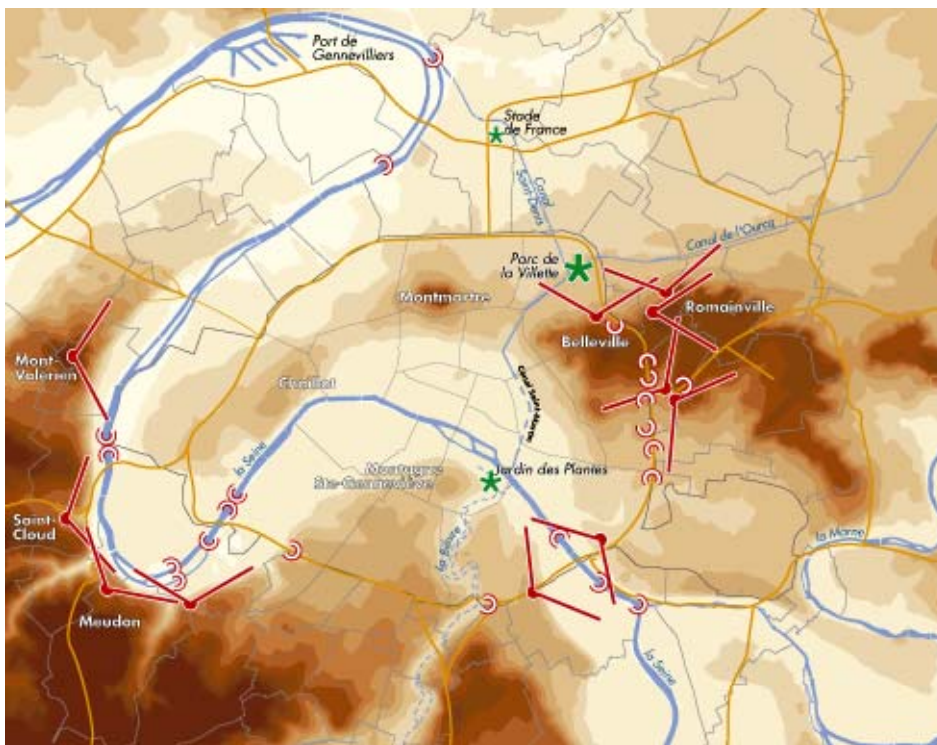
9 – ACTEP: Association des Collectivités Territoriales de l'Est Parisien qui regroupe 20 communes à cheval sur 2 départements, 93 et 94, et qui concerne plus de 660.000 habitants.

2^e PARTIE – FAVORISER LA QUALITÉ DE VIE DANS LES ZONES URBANISÉES DU CENTRE DE L'AGGLOMÉRATION



Apur

La Défense, Nanterre et la plaine Montesson



Le relief et les vues significatives

-  panorama
 -  point de vue
- Apur – IAURIF

1 – Le paysage et l'environnement

L'Île-de-France a toujours été célèbre pour l'harmonie de ses paysages urbains et ruraux, ses cours d'eau, ses grandes forêts, ses monuments, ses quartiers anciens...

Cette question est primordiale, c'est sans doute en grande partie la source de son rayonnement et de son dynamisme économique¹⁰. A cela s'ajoute le fait que la moitié des franciliens résident dans le centre de l'agglomération et que les trois cinquièmes y travaillent.

Enfin Paris est une destination touristique majeure.

Pourtant que de différences et même d'oppositions entre les paysages des bords de Seine au droit de Notre Dame et les mêmes berges à quelques kilomètres de là, entre les centres anciens, les quartiers sur dalle, les villes nouvelles et leur architecture contemporaine, les grands centres commerciaux près des échangeurs d'autoroute, les grandes forêts, les plaines agricoles...

Qui tire aujourd'hui profit de la beauté des paysages de l'Île-de-France? A qui profitent-ils d'abord? Ne s'agit-il pas là de l'une des plus grandes inégalités entre les Franciliens?

Le prochain SDRIF pourrait s'efforcer d'établir les conditions d'un rééquilibrage, d'un nouveau dialogue et d'une harmonie partagée entre tous ces espaces.

Diagnostic

Importance et variété des paysages: de fortes inégalités que les villes s'efforcent de réduire

Les reliefs et les vallées fluviales dessinent des paysages dont la variété est le cadre quotidien de millions de Franciliens. Ces grandes entités naturelles et les infrastructures fluviales, ferrées et routières qui s'y sont insérées, familières aux yeux de tous les Franciliens, dessinent ce qui forme l'identité et l'unité de la région. Au cœur de l'agglomération métropolitaine, les perspectives architecturales et les monuments – Tuileries, Invalides, Tour Eiffel, Montmartre, La Défense, – dessinent un prestigieux paysage urbain, qui, lui aussi, est l'un des signes forts de notre identité régionale.

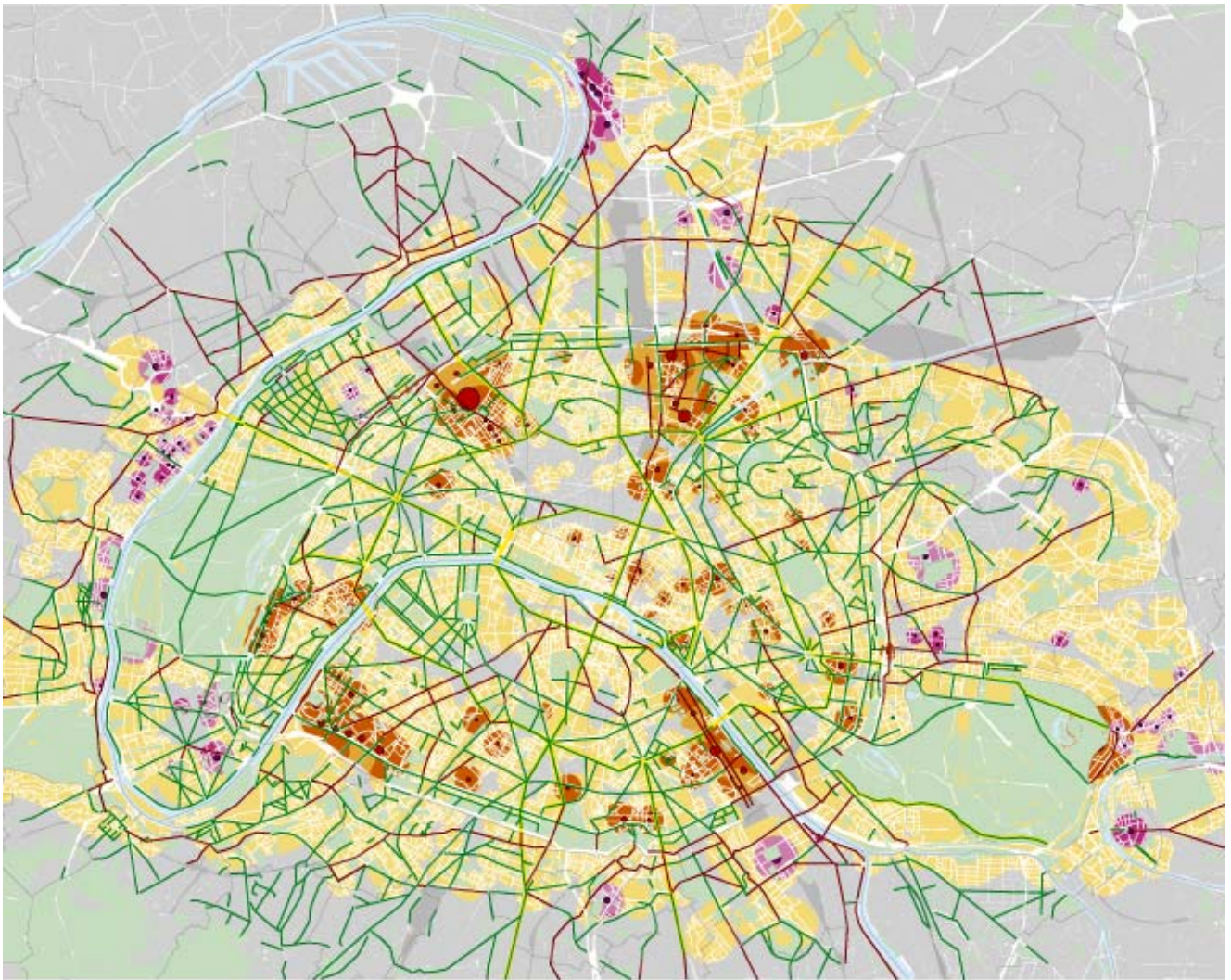
Qu'ils soient naturels ou urbains, ces différents paysages représentent tous un patrimoine incomparable qu'il s'agit de protéger efficacement tout en tirant au mieux parti des atouts très diversifiés qu'ils offrent pour l'avenir de notre agglomération et de notre région. Toutefois, l'ensemble de l'agglomération dense n'a pas connu le même effort d'organisation et de valorisation. Qu'il s'agisse des bords de Seine, de la persistance de grands tracés richement plantés, de la répartition des parcs et jardins... les déséquilibres entre les territoires sont souvent flagrants et les injustices qui en résultent énormes.

Ces déséquilibres ont plusieurs raisons, mais révèlent aussi la nécessité d'efforts et d'investissements continus, dans la longue durée. Les siècles d'urbanisation n'ont pas radicalement effacé les richesses paysagères de l'agglomération. De nombreuses études et réalisations récentes s'attachent d'ailleurs à redécouvrir ces potentiels, qu'ils s'agissent de tracés anciens ou des paysages fluviaux (Boulogne Billancourt, Issy et Ivry...).

Par ailleurs, partout dans la région et notamment aux franges de l'agglomération métropolitaine, les évolutions démographiques, sociales et économiques en cours, rendent de moins en moins pertinente l'opposition traditionnelle entre espace rural et espace urbain. Cette complexité croissante de nos territoires pose, sans aucun doute, de nouveaux défis à l'analyse et à la prospective.

Chaque tissu urbain est porteur d'une image, d'usages, de qualités de mixité fonctionnelle et sociale qui sont plus ou moins soumis à mutation. Alors que le SDRIF de 1994, peu territorialisé, prend comme référence qualitative la transformation de Paris au XIX^e siècle,

¹⁰ – Pour quelles raisons tel grand groupe économique vient de faire le choix de réimplanter son siège au cœur du 8^e arrondissement?



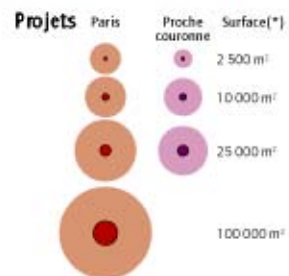
Les alignements d'arbres à créer et à requalifier

- Voies plantées existantes
- Voies à planter
- Voies à requalifier

Espaces verts publics : projets

- Espaces verts
- Cimetières
- Autres espaces verts, terrains de sport découvert, équipements, voies ferrées
- Zone d'étude

Rayons de desserte (à vol d'oiseau)



[*] • sur Paris valeur connue et comprise entre 170 m² et 124500 m² ;
• en proche couronne valeur par estimation et exprimée en trois symboles
Sources et dates des données :
VF, VALRIF, Apur - Espaces verts au 01/01/03
Apur - Fond de plans des îlots au 01/01/00

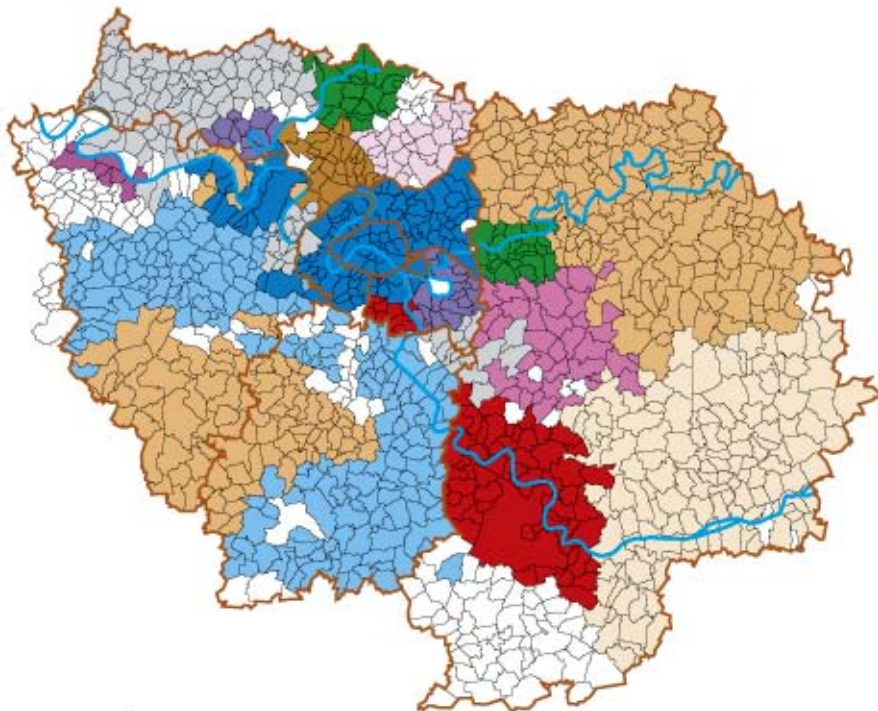
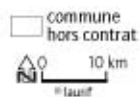
les communes ont développé des stratégies de valorisation territoriale variées et multiples, s'appuyant sur leur identité locale.

Les formes urbaines et les paysages de l'agglomération dense ne connaissent pas les limites administratives et peuvent être les objets de politiques urbaines partagées. C'est dans l'articulation des tissus urbains variés avec des grands éléments qui structurent les paysages que se trouve un potentiel important de transformation et un vecteur de qualité urbaine.

Concilier et composer les paysages et les formes urbaines.

Les Franciliens placent au premier rang de leurs souhaits le développement des espaces verts dans l'agglomération métropolitaine. Au cours des dernières décennies de grands parcs et jardins ont été aménagés dans l'hypercentre (30 hectares nouveaux lors des 5 dernières années). Pour l'avenir, les très fortes densités urbaines et démographiques de Paris, ainsi que l'occupation des dernières grandes emprises ferroviaires, vont limiter fortement les possibilités d'aménagement de nouveaux parcs et jardins de grande dimension dans l'hypercentre.

Les 23 contrats « Terres Vives » en 2003
Huit années de gestion des déchets après le SDRIF : un premier bilan



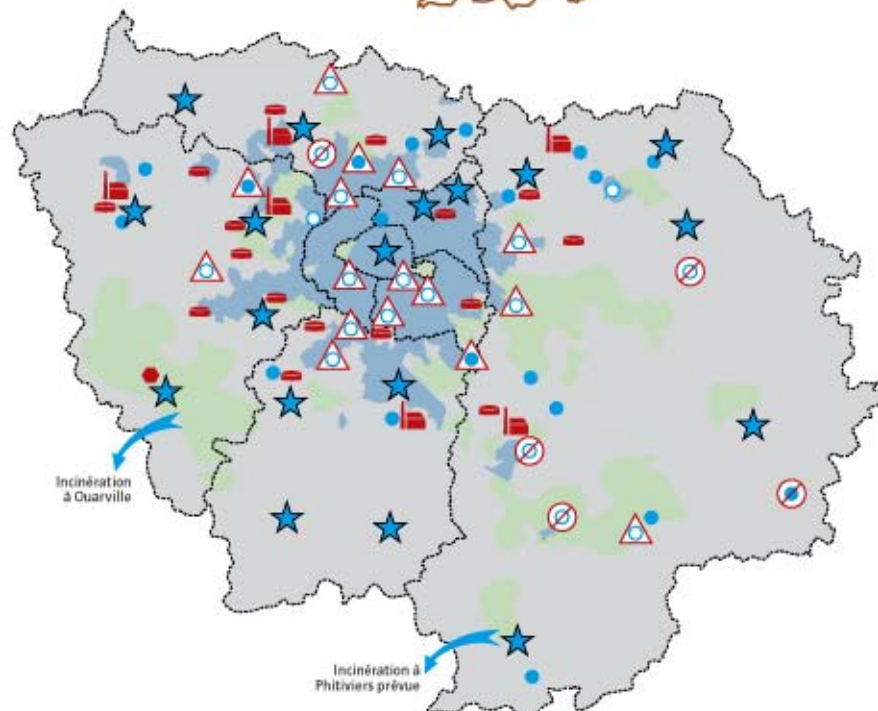
Traitement des déchets ménagers et assimilés
Etat des lieux 2003

Situation «SDRIF 1994 prévisions 2015»

- Centre de traitement
- ★ à créer (localisation à préciser)
 - à moderniser ou à reconstruire
 - à conserver

Réalisation 2003
Centre de traitement (incinération, tri, compostage)

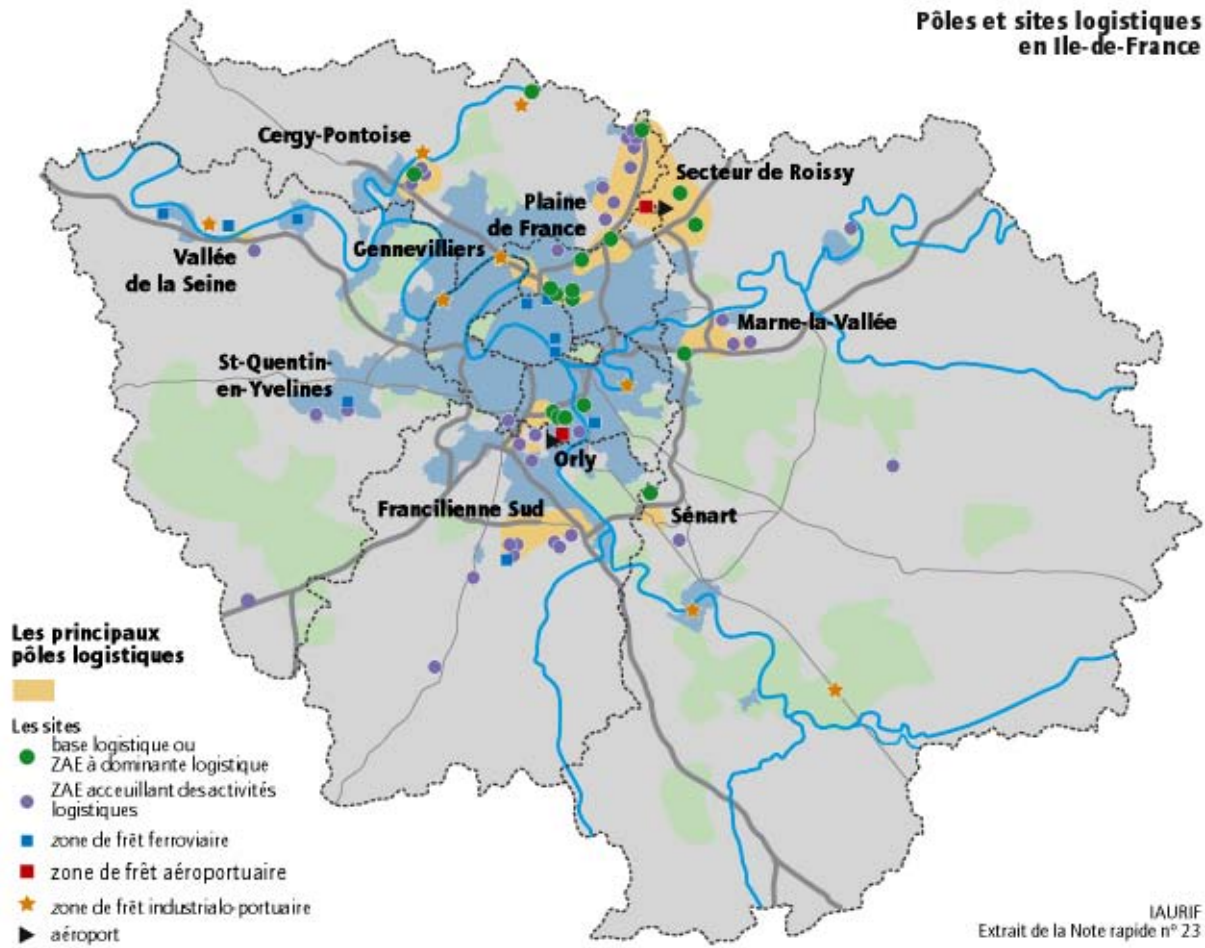
- création
- △ modernisation ou reconstruction
- ⊘ abandon
- principales plateformes de compostage créées
- espace bâti



© laurif, Sources : SDRIF, 1994
Prévisions 2015 DREIF-ORDIF



Pôles et sites logistiques en Ile-de-France



Le port de la Bourdonnais, Paris 7^e



Apur

La poursuite d'une réflexion et d'une politique publique de réalisation de la « trame verte » à l'échelle de l'agglomération doit permettre de souligner la valeur du grand paysage aussi bien en terme de conservation que de transformation. Dans cette perspective, il conviendra d'accorder une attention particulière aux axes qui structurent à la fois l'espace urbain de l'agglomération et le paysage naturel de la région : c'est dire que l'aménagement des cours d'eau et des vallées, notamment celles de la Seine et de la Bièvre, des canaux, des grandes infrastructures routières et ferroviaires avec leur aboutissement parisien, permettra de promouvoir un nouveau paysage qui sera à l'échelle régionale. Les lignes concentriques et radiales, qui marquent les étapes historiques de l'extension progressive du cœur d'agglomération, seront composées de manière à rétablir au maximum la continuité urbaine avec les communes limitrophes, l'objectif étant d'effacer les coupures nées de certains axes routiers, comme le périphérique, afin de favoriser l'unité de l'ensemble de l'agglomération métropolitaine.

La nécessité d'une localisation plus équitable des grandes emprises utilitaires

Une agglomération comme celle de Paris nécessite de très grandes emprises au sol, destinées aux indispensables services urbains concernant le fret et la logistique, l'eau (potable et usée), les déchets et l'énergie, mais aussi les grands équipements publics, comme les hôpitaux, ou certains équipements particuliers comme les prisons.

Y font obstacle, sur le terrain, d'une part les habitants qui souvent souhaitent ne pas avoir de telles implantations près de chez eux, d'autre part, les communes qui, en raison de la pression foncière, préfèrent réserver ces espaces à la construction. Le résultat est que l'agglomération métropolitaine n'est pas toujours équipée comme, et où, il le faudrait, tandis que bien des possibilités d'implantations futures disparaissent les unes après les autres.

Une telle situation requiert, de toute évidence, une prise de conscience et un effort collectif : la municipalité parisienne a prévu de créer prochainement de nouveaux centres de tri et de gestion des déchets sur son territoire alors qu'actuellement la totalité des déchets ménagers produits dans Paris sont traités et recyclés hors du territoire de la ville de Paris ¹¹.

¹¹ – La gestion des déchets et le traitement des eaux usées dans le cœur d'agglomération sont organisés autour de deux syndicats de communes – le Syctom et le SIAAP – qui regroupent, avec Paris, l'essentiel des collectivités de la petite couronne ; la production d'eau potable est, elle, confiée à plusieurs organismes indépendants, dont la SAGEP, qui ne travaille qu'à Paris.



Aprur

Des paysages contrastés

Paysage environnement des orientations qui pourraient être retenues dans le cadre du futur SDRIF

Les autorités régionales en lançant la révision du schéma ont formulé le souhait que l'Île-de-France devienne en Europe une « éco-région ». Le futur SDRIF pourrait être, à cet égard, l'instrument d'une reconquête, à la fois écologique et urbanistique de l'unité de l'agglomération métropolitaine et se fixer 2 objectifs principaux :

1 – Faire du paysage un vecteur d'unité de l'agglomération métropolitaine (réduire les fortes inégalités qui existent en termes de paysage)

2 – Développer les potentiels de l'agglomération centrale en terme de qualité de vie et de développement durable

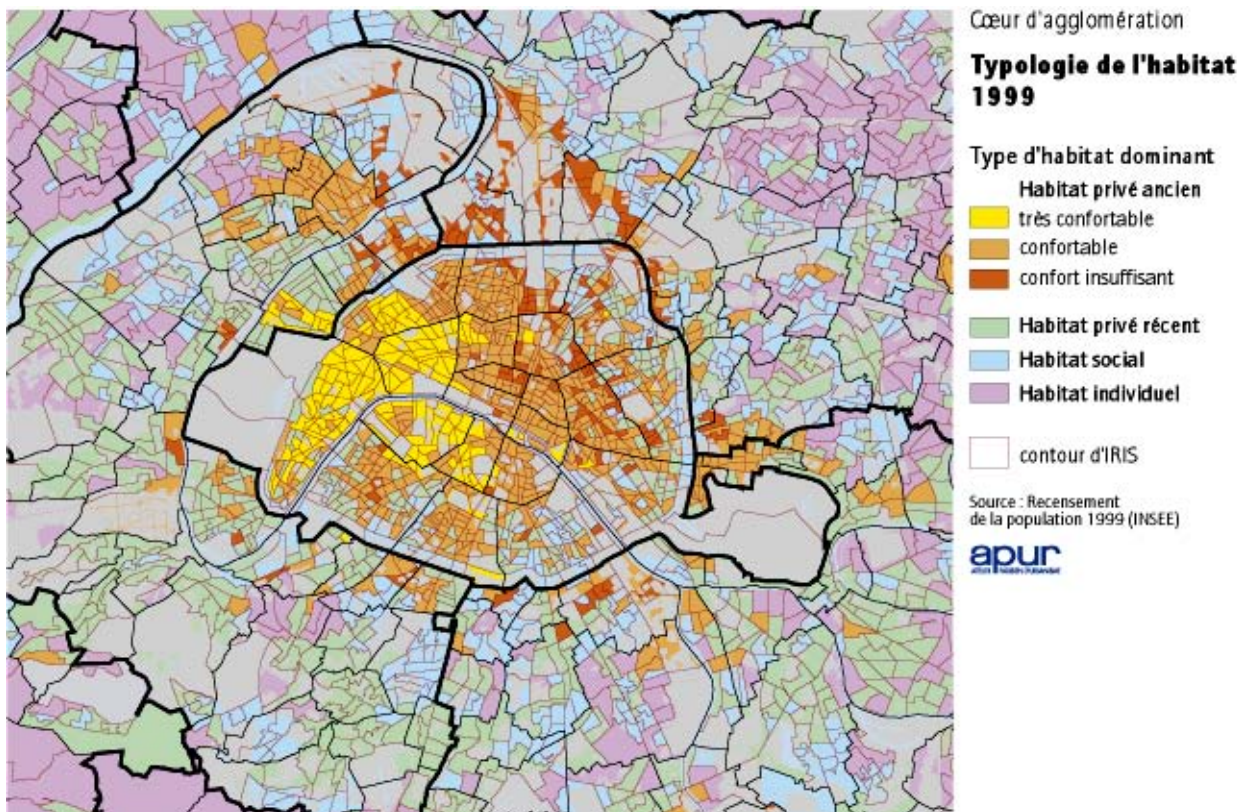
Dans cette perspective il est possible d'évoquer quelques pistes et souhaiter :

- Une élaboration des projets partagés, fondés sur l'identité et la diversité des territoires et une mise en œuvre des outils qui permettent de coordonner les stratégies locales et globales.
- Un approfondissement de la question du paysage ou des paysages d'Île-de-France et des formes urbaines : tissus homogènes de la ville dense, tissus hétérogènes ou de faubourgs, HBM et cités jardins, grands ensembles, tissus pavillonnaires, territoires industriels et d'activités, opérations urbaines contemporaines...
- Un effort renouvelé pour développer une « trame verte régionale » avec la mise en réseau de réalisations récentes ou futures de jardins et d'espaces de loisirs. Leur l'impact éco-environnemental s'en trouvera amplifier d'autant. On peut citer les parcs André Citroën et de Bercy, le parc canal à Saint-Denis et Aubervilliers, le tracé de la Bièvre et l'aqueduc de la Vanne, le parc du chemin de l'Île, la base de loisirs régionale de Romainville, le fort de Noisy, les promenades des forts, les berges de la Seine, les grandes forêts du centre de l'agglomération, etc.
- Une meilleure intégration dans le tissu urbain des principales voies de circulation (coulées vertes bordant le TGV, requalification d'axes routiers et ferrés, partages de l'espace public, circulations douces...),
- Une requalification des enclaves et des services extraterritoriaux qui forment autant d'obstacles au développement périphérique (grandes emprises industrielles, canaux, carrières, cimetières...) et sur lesquels la ville doit pouvoir se retourner et s'ouvrir. Dans cet ordre d'idées, les différentes collectivités pourraient donner une place renouvelée aux différentes fonctions servantes (logistique et GSU) et leur trouver un rôle urbanistique positif dans l'agglomération (zones de traitement des déchets comme vitrines de la technologie et de l'écologie, mais également de l'urbanisme et de l'architecture),



Documentation Française

Clichy, Saint-Ouen et la ceinture de Paris



2 – Le logement

La caractéristique essentielle d'une grande agglomération urbaine comme celle de Paris est la concentration d'une population très nombreuse sur un territoire limité. Cette densité démographique et cette rareté de l'espace disponible, l'importance de la demande qui existe, font de la question du logement dans l'agglomération l'une des principales que les collectivités et la région ont à résoudre pour les prochaines décennies.



Les Olympiades, Paris 13^e



La rue Mouffetard, Paris 5^e

Diagnostic

L'analyse des données statistiques les plus récentes fait, apparaître les tendances suivantes :

Principales données

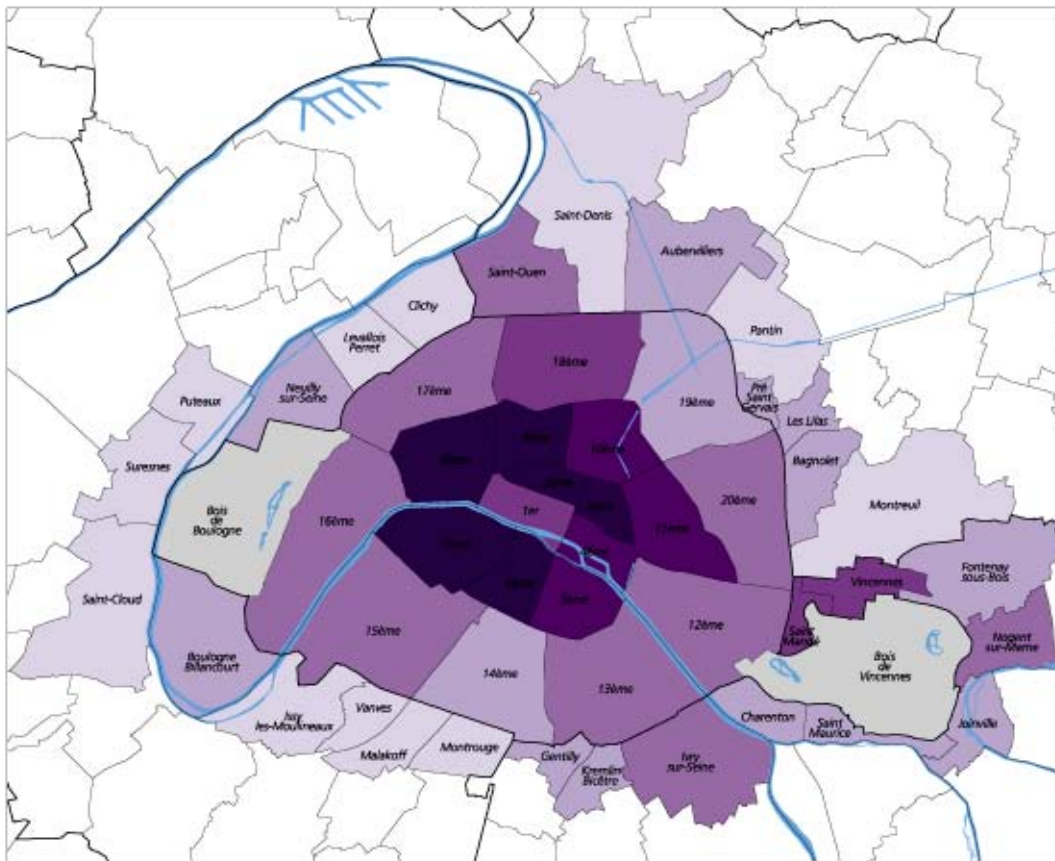
La densité démographique, qui est de 11 000 habitants au Km² dans le cœur de l'agglomération, soit 20 fois celle du reste de l'Île-de-France, monte à 20 000 pour Paris.

Le parc immobilier parisien comprend 66,6 % de logements anciens (antérieurs à 1948) et 4,3 % seulement de logements récents (après 1990) ; 56 % des résidences principales sont des petits logements, 8,5 % des grands.

Il y a peu de possibilité pour développer la construction neuve dans l'hypercentre. La pression foncière est très forte et elle l'est de plus en plus : c'est dans l'hypercentre que les logements sont les plus chers à l'achat et les plus chers à la location. Dans Paris, la hausse des prix a atteint près de 30 % ces deux dernières années. Et d'après l'indice notaires/INSEE, il augmente encore 2 fois plus vite hors de Paris, de 38 % en 2003 à Clichy, de 32 % à Pantin, de 31 % à Montreuil, de 30 % à Issy-les-Moulineaux, de 28 % à Levallois... de 21 % à Aubervilliers. Il est vrai que dans ces dernières communes on parlait de beaucoup plus bas.

La demande en logement social s'est stabilisée ces dernières années. Elle reste toutefois très importante : environ 100 000 dossiers ont été déposés en 2003 pour la seule ville de Paris (34 % de la demande régionale). Mais dans les communes riveraines de la capitale elle est non moins soutenue ¹²...

12 – En Ile-de-France, 223 000 demandes de logements sociaux transitent par les préfectures, soit 75 à 80 % de la demande totale estimée à 285 000, in J. J. GUILLOUET et S. LÉPINE, La Demande de Logements locatifs sociaux en Ile-de-France en 2000, Une Demande plus difficile à Satisfaire, note de synthèse, IAURIF, juin 2001



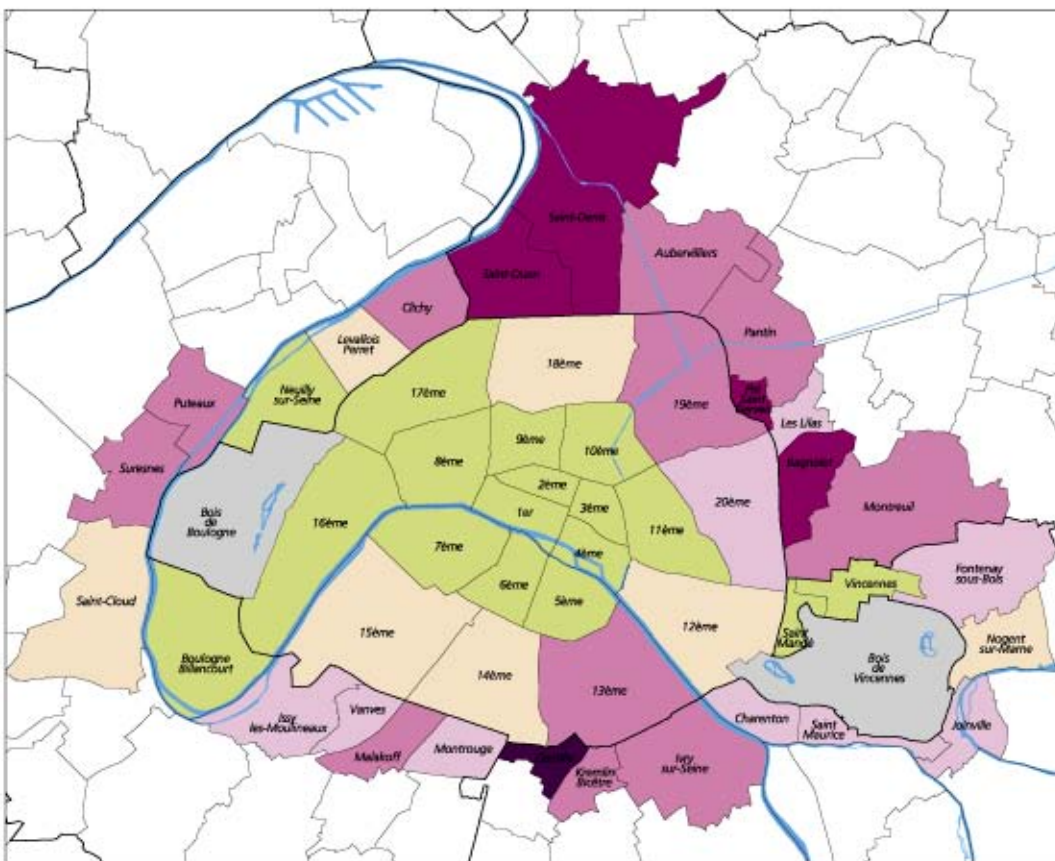
Paris et Petite Couronne

Demande de logement social par rapport au parc HLM

Rapport entre le nombre de demandeurs d'un logement social et le nombre de logements sociaux existants

- plus de 100%
- de 48 à 100%
- de 60 à 80%
- de 40 à 60%
- de 20 à 40%
- moins de 20%

Source : Enquête de logements locatifs sociaux en IDF 2000 (IAURIF)
Recensement de la population 1999 (INSEE)



Paris et Petite Couronne

Part de logements SRU

Part des logements SRU dans le total des résidences principales

Part supérieure au seuil de la loi SRU

- plus de 50%
- de 40 à 50%
- de 30 à 40%
- de 20 à 30%

Part inférieure au seuil de la loi SRU

- de 10 à 20%
- moins de 10%

Source : DDE92, DDE94
Préfecture de Paris - 2003
DDE93 - 2004



Demande de logements sociaux Paris et 29 communes en 2001			
Communes	Nb demandeurs	Parc HLM	Rapport demande /parc en %
Boulogne Billancourt	1 311	5 464	24
Clichy	942	6 827	13,8
Issy les Moulineaux	610	6 070	10
Levallois Perret	507	4 940	10,3
Malakoff	553	5 653	9,8
Montrouge	446	4 287	10,4
Neuilly sur Seine	218	723	30,1
Puteaux	358	5 655	6,3
Saint Cloud	158	1 325	11,9
Suresnes	396	6 856	5,8
Vanves	398	2 646	15
Aubervilliers	3 790	10 375	36,5
Bagnolet	1 867	5 845	31,9
Lilas	749	2 659	28,2
Montreuil	1 394	12 540	11,1
Pantin	503	7 973	6,3
Pré Saint Gervais	1 020	3 279	31,1
Saint Denis	2 599	15 459	16,8
Saint Ouen	3 435	7 056	48,7
Charenton le Pont	952	3 262	29,2
Fontenay-sous-bois	1 761	6 323	27,8
Gentilly	1 058	3 580	29,6
Ivry sur Seine	3 910	8 285	47,2
Joinville le Pont	639	1 985	32,2
Kremlin Bicêtre	1 253	3 787	33,1
Nogent sur Marne	737	1 473	50
Saint Mandé	609	795	76,6
Saint-Maurice	383	1 419	27
Vincennes	1 099	1 403	78,3
Paris	96 520	185 328	52,1
IDF	223 000	1 055 018	21,1

Ainsi, le nombre des ménages qui souhaiteraient habiter le cœur de l'agglomération dépasse de loin celui des logements disponibles.

L'offre demeure structurellement insuffisante (... il « manque forcément des logements » dans les quartiers centraux de l'agglomération)

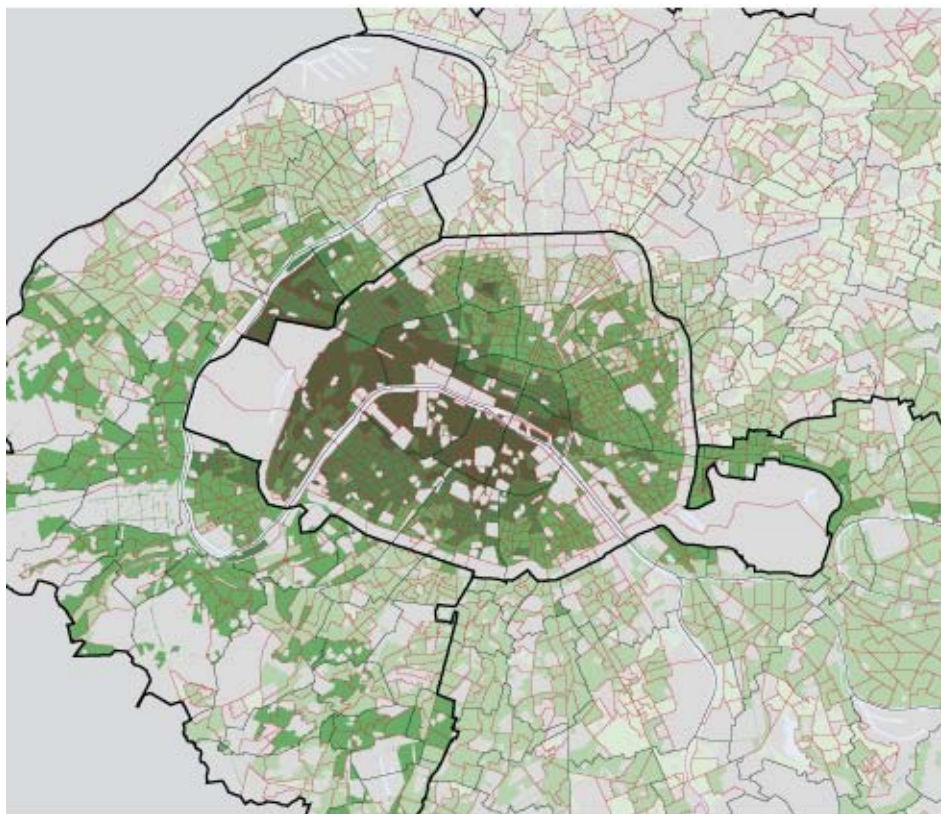
La forte et permanente demande de logements qui converge vers le cœur de l'agglomération tient à sa grande attractivité. Les emplois y sont beaucoup plus nombreux, le nombre de services très importants et la qualité des transports meilleure. L'esthétique d'un cadre urbain prestigieux et l'intensité de la vie culturelle sont aussi des facteurs d'amplification de ce phénomène.

La pression de la demande en logements est rendue encore plus forte par les évolutions socio-démographiques récentes : les derniers chiffres disponibles montrent en effet une hausse constante du nombre de ménages conjuguée à une baisse non moins constante du nombre de personnes impliquant une consommation croissante d'espace pour une même population. Ce desserrement conjugue les effets de nouveaux comportements (divorcialité, monoparentalité, célibat) et les attentes grandissantes en terme d'espace habité.

Il y a ainsi, structurellement, un fort déséquilibre entre l'offre et la demande qui semble même devoir s'accroître encore. Il est clair que la raréfaction du foncier à Paris impose de faire des choix : de quantitatif, le problème du logement devient alors qualitatif.

Le logement social est très inégalement réparti

Le cœur de l'agglomération regroupe sur 4 % du territoire régional 54 % du parc immobilier francilien. La densité du centre de l'agglomération parisienne reste sans équivalent avec celle des autres grandes métropoles mondiales : ses 11 000 habitants au km² surpassent de loin, en effet, les 4 500 habitants au km² du Grand Londres.



Paris et Petite Couronne

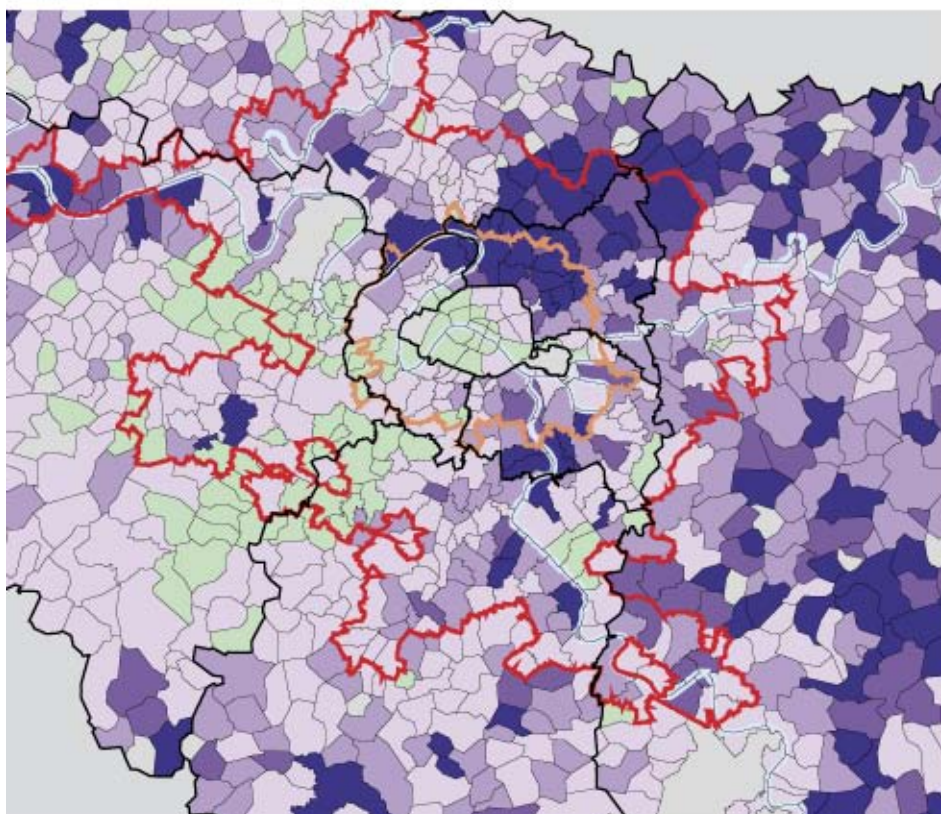
**Prix moyen au m²
des appartements anciens
2001-2002-2003**

- plus de 4 500 €
- DE 3 500 À 4 500 €
- DE 2 500 À 3 500 €
- confort de 1 500 À 2 500 €
- moins de 1 500 €
- contour d'IRIS

Moyenne Paris + Petite Couronne = 2 832 €
Moyenne Paris = 3 428 €

Les IRIS de moins de 3 actes de vente, ainsi que les principaux équipements et espaces verts apparaissent en gris

Source : CD BIEN Chambre des Notaires
Bureau Van Dijk - Apur



Région Île-de-France

**Structure simplifiée
de la population active
1999**

La catégorie socio-professionnelle « ouvriers, employés » par rapport à la catégorie « cadres, chefs d'entreprise, professions intellectuelles supérieures ».

- plus de 7 ouvriers... pour 1 cadre...
- de 5 à 7 ouvriers... pour 1 cadre...
- de 3 à 5 ouvriers... pour 1 cadre...
- de 1 à 3 ouvriers... pour 1 cadre...
- plus de cadres... que d'ouvriers...
- cœur de l'agglomération
- limite de l'agglomération

Moyenne Île-de-France = 2,2
Moyenne Agglomération = 2,1
Moyenne Paris + Petite Couronne = 1,8
Moyenne Paris = 1,0

Les communes de moins de 100 actifs, ainsi que les bois et forêts apparaissent en gris

Source : Recensement de la population 1999 (INSEE)



Le logement social est très inégalement réparti dans la région : sur les 1 300 communes franciliennes, 704, outre Paris, ont une offre sociale et 3 % de ces 705 communes accueillent à elles seules 50 % du parc social total. La part des logements HLM est de 22 %. A lui seul, l'hypercentre – Paris intra muros – regroupe 17,6 % du parc social régional (sur 1 % du territoire régional) ¹³. De 1990 à 1999, le cœur d'agglomération a accueilli à lui seul 58 % des logements sociaux nouvellement construits.

La Ville de Paris a entrepris au travers de son Plan local d'urbanisme (PLU) de remédier au déséquilibre, sur son territoire, de la répartition de l'offre en logement social qui reste excessivement concentrée dans les arrondissements du nord-est et sud-est : au total, avec presque 18 % du parc régional. Paris déploie d'ores et déjà un réel effort pour répondre aux exigences de la solidarité régionale. Elle vient encore de l'accentuer en portant à 4 000 logements l'objectif annuel, mais il est clair que l'absence de disponibilités foncières dans l'hypercentre rendra nécessaires des solutions nouvelles : avec 17,6 % du parc social régional sur 1 % du territoire de la Région, Paris ne peut répondre aux 34 % de la demande régionale qui s'y concentre aujourd'hui.

Ce sont donc en fait des centaines de milliers de logements supplémentaires qui devront être, durant les prochaines années, construits en Île-de-France. La question fondamentale qui est posée : comment faire pour que cette charge qui est aussi une richesse soit plus équitablement répartie ?

Les ségrégations s'aggravent :

En même temps que se développe la pression foncière dans l'hypercentre – surtout à l'ouest – se produit un assez net appauvrissement des zones qui servent de « territoires de repli » aux populations les plus fragiles, disposant des revenus les plus faibles. Ainsi, à la survalorisation de certains territoires répond, complémentirement, la dévalorisation de certains autres – notamment dans le nord-est et le sud-est parisien.

Les évolutions socio-démographiques très contrastées du cœur d'agglomération recourent cette géographie : l'ouest attire de plus en plus les catégories les plus aisées, avec une hausse significative de la proportion des cadres supérieurs ; en revanche, le nord-est et le sud-est accueillent un afflux croissant de personnes sans ressources, sans emploi et sans protection sociale, lié à la présence d'une offre sociale et de réseaux de solidarité.

Dans ce schéma bipolaire, les classes moyennes sont chassées par la pression foncière d'une part et par la paupérisation d'autre part. Parmi elles, les familles à revenus modestes peinent tout particulièrement à trouver un logement et cherchent une réponse en grande couronne, participant d'une urbanisation des espaces naturels et d'une accentuation de la pollution d'origine automobile.

Répondre à la demande de manière satisfaisante ne pourra sans doute se faire, dans les années qui viennent, que de manière collective et en répartissant un effort qui, jusqu'ici, est resté très inégalement partagé : ces deux dernières décennies, ce sont en effet les communes qui avaient déjà le plus de logement social qui en ont le plus construit.

13 – Dans le périmètre Paris et 29 communes, seules 7 communes ne répondent pas en 2003 à l'objectif SRU (20 % des résidences principales) : Paris : 14,1 % ; Boulogne : 9,8 ; Levallois Perret : 17,97 ; Neuilly-sur-Seine : 2,57 ; Nogent-sur-Marne : 10,61 ; Saint-Mandé : 8,5 ; Vincennes : 5,77.



Apur

Le RER, Issy les Moulineaux et la Défense

Logement, les termes de la question dans le centre de l'agglomération ?

Les évolutions actuelles – qui viennent d'être retracées ici — pourraient conduire un jour à transformer l'hypercentre d'une part en lieu de vie pour une élite de plus en plus restreinte et d'autre part en lieu d'accueil pour une masse de plus en plus pauvre, exclue du monde de l'emploi tandis que les populations actives à revenus modestes étant rejetées toujours plus loin vers la périphérie de la région, c'est-à-dire, à terme, vers d'autres régions.

Ce serait alors l'agglomération métropolitaine toute entière qui verrait son développement et son rayonnement remis en cause, non sans de graves conséquences pour l'attractivité et pour le poids, national et international, de notre région.

Cette analyse fait apparaître a contrario les missions qui seront celles du prochain SDRIF en matière de logement : la sauvegarde d'une véritable mixité sociale dans le cœur de l'agglomération, avec, en particulier, une action efficace en faveur des familles à revenus modestes et moyens ; une meilleure répartition de l'effort collectif dans la construction de logements et plus particulièrement de logements intermédiaires et sociaux avec leurs équipements induits.

La question du logement dans le centre de l'agglomération se pose donc en ces termes :

- Loger plus et mieux les habitants de la zone dense, sans oublier les plus défavorisés ;
- Valoriser la qualité et la diversité des territoires tout en favorisant le maintien de la mixité sociale dans le cœur d'agglomération ;
- Promouvoir de nouvelles formes urbaines pour l'agglomération métropolitaine ;

La production de logements et sa diversification est peut-être un des objectifs les moins complètement atteint par le dernier schéma directeur, il est sans doute indispensable dans le prochain SDRIF d'œuvrer dans plusieurs directions nouvelles et avec une nouvelle détermination.

Les communes du centre de l'agglomération sont toutes concernées au premier chef par la question du logement. Travailler ensemble c'est pour elles se donner les meilleures chances d'y apporter les réponses les plus efficaces, les plus justes et les mieux adaptées.

3 – Les transports et les déplacements

La question des transports franciliens est un axe majeur de l'intervention publique dans l'agglomération parisienne, elle concerne directement dans leur vie quotidienne dix millions d'hommes et de femmes

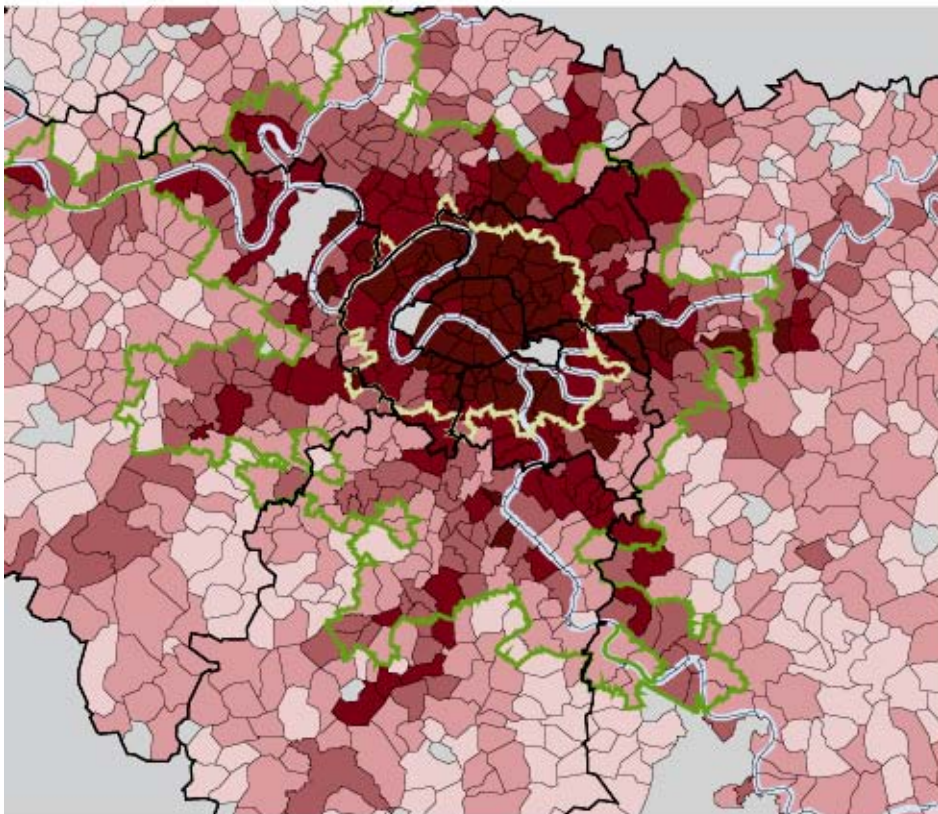
Mis à part dans l'hypercentre de l'agglomération où les transports en commun sont nombreux et de bonne qualité, l'automobile reste très utilisée. Elle est devenue la source de graves nuisances collectives, qui pèsent sur la qualité de vie de chacun, notamment en raison de l'augmentation de la pollution atmosphérique.

Un consensus s'est formé dans l'opinion publique pour réduire la circulation automobile et mieux la répartir dans le temps et dans l'espace.

Par rapport au SDRIF de 1994 des orientations nouvelles en faveur des transports en commun et des circulations douces ont déjà été intégrées dans le Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDU) approuvé en 2000. Toutefois le nouveau SDRIF aura à les approfondir et à prévoir les investissements complexes et de grande ampleur, indispensables pour concrétiser la priorité qui leur est désormais accordée.



Apur



Région Île-de-France

Mode de transport domicile-travail
Transport en commun
1999

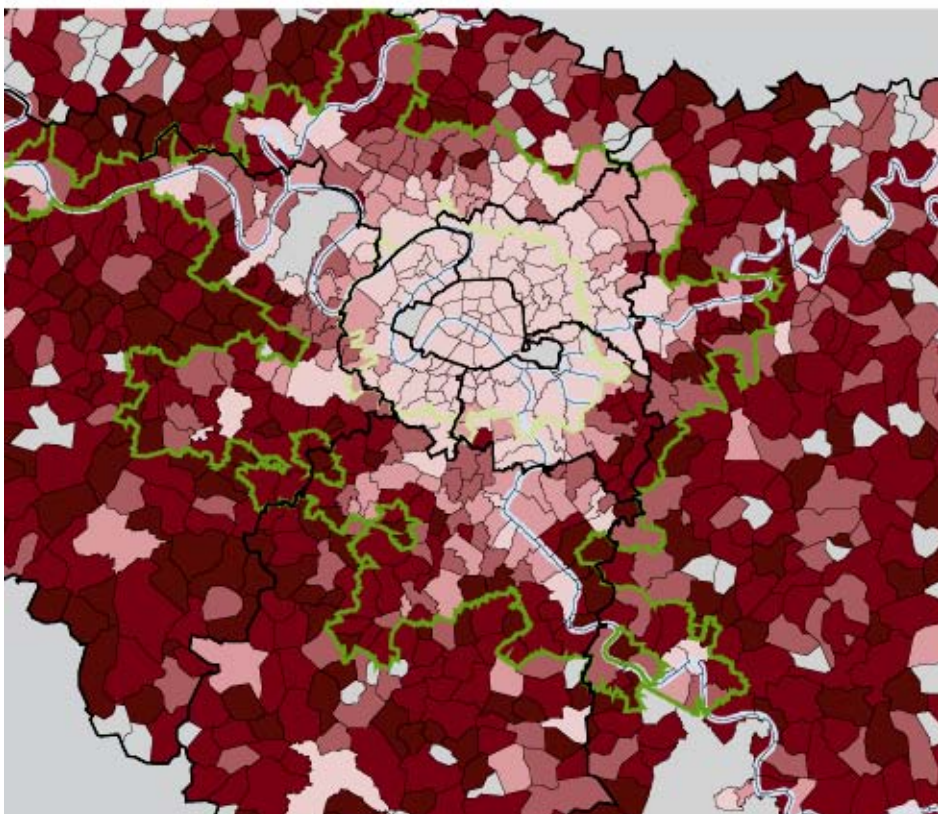
Part des déplacements effectués en transport en commun dans le total des déplacements domicile-travail

- plus de 35%
- de 25 à 35%
- de 15 à 25%
- de 5 à 15%
- moins de 5%
- cœur de l'agglomération
- limite de l'agglomération

Moyenne Île-de-France = 32,7%
Moyenne Agglomération = 35,4%
Moyenne Paris + Petite Couronne = 41,5%
Moyenne Paris = 51,8%

Les communes de moins de 100 actifs ayant un emploi, ainsi que les bois et forêts apparaissent en gris

Source : Recensement de la population 1999 (INSEE)



Région Île-de-France

Taux d'équipement automobile
1999

Part des ménages ayant une voiture ou plus dans l'ensemble des ménages

- plus de 95%
- de 90 à 95%
- de 85 à 90%
- de 80 à 85%
- moins de 80%
- cœur de l'agglomération
- limite de l'agglomération

Moyenne Île-de-France = 69,2%
Moyenne Agglomération = 67,0%
Moyenne Paris + Petite Couronne = 59,5%
Moyenne Paris = 44,5%

Les communes de moins de 100 ménages ayant un emploi, ainsi que les bois et forêts apparaissent en gris

Source : Recensement de la population 1999 (INSEE)



Paris et petite Couronne

Mode de transport domicile-travail Transport en commun 1999

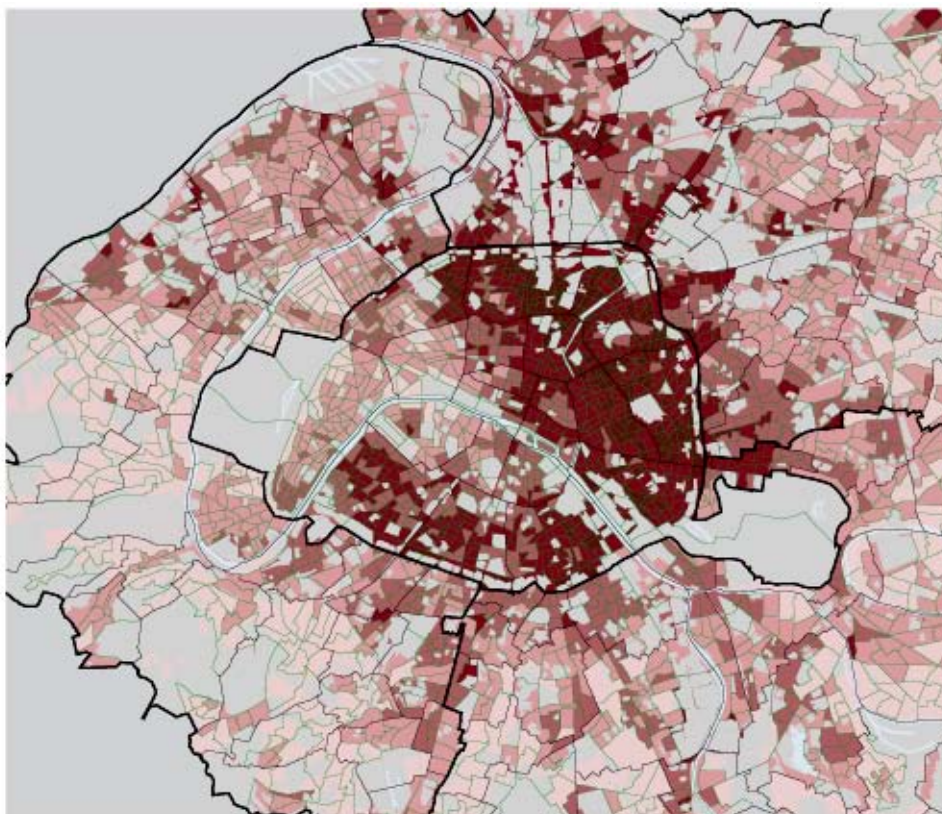
Part des déplacements effectués en transport en commun dans le total des déplacements domicile-travail



Moyenne Paris + Petite Couronne = 41,5%
Moyenne Paris = 51,8%

Les communes de moins de 20 actifs ayant un emploi, ainsi que les bois et forêts apparaissent en gris

Source : Recensement de la population 1999 (INSEE)



Paris et petite Couronne

Taux d'équipement automobile 1999

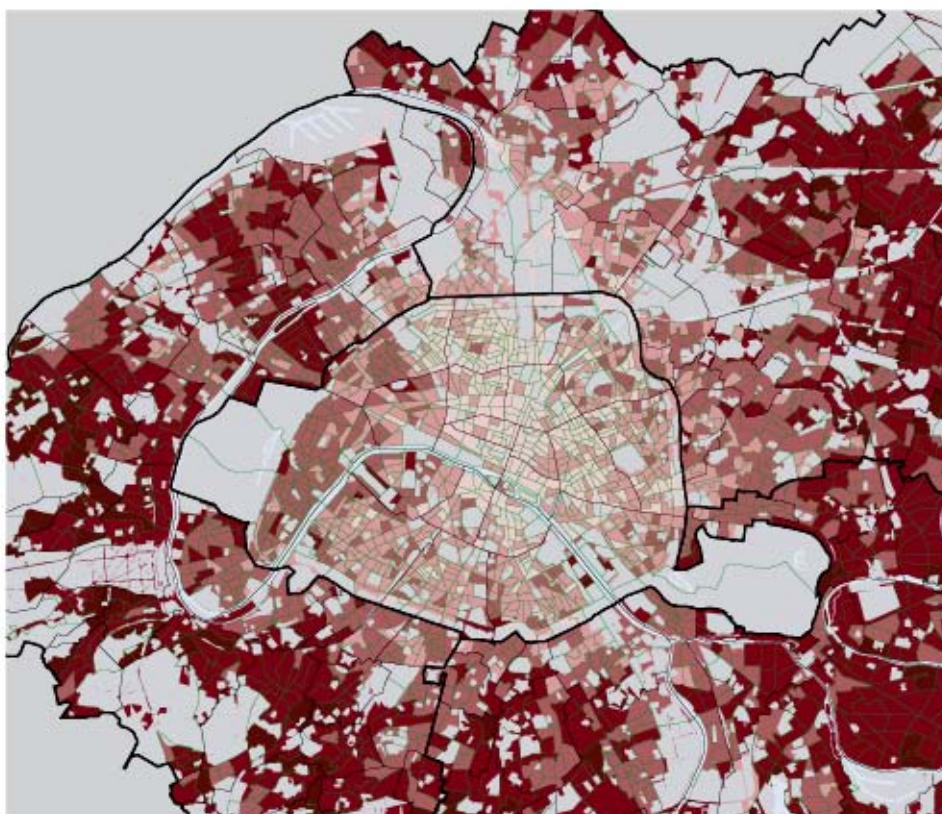
Part des ménages ayant une voiture ou plus dans l'ensemble des ménages

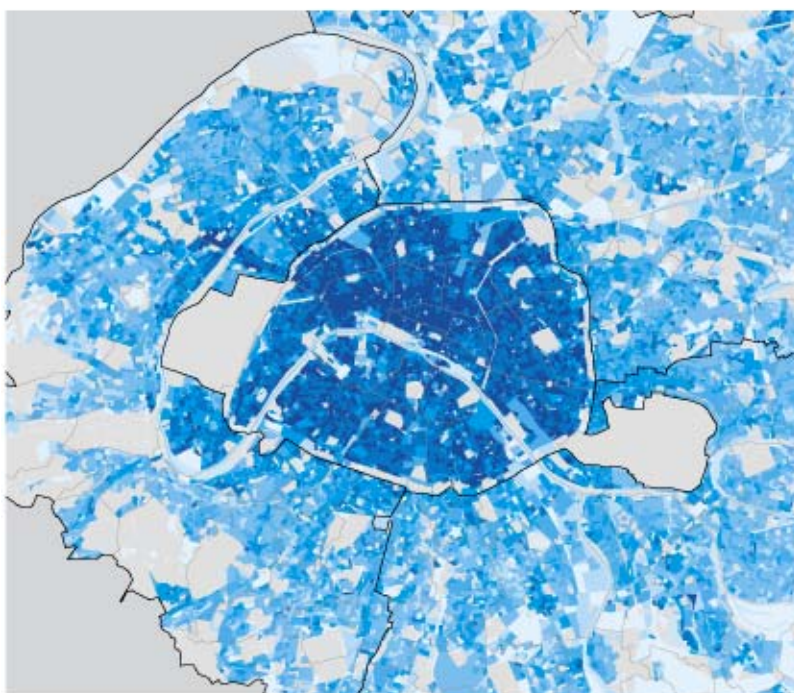
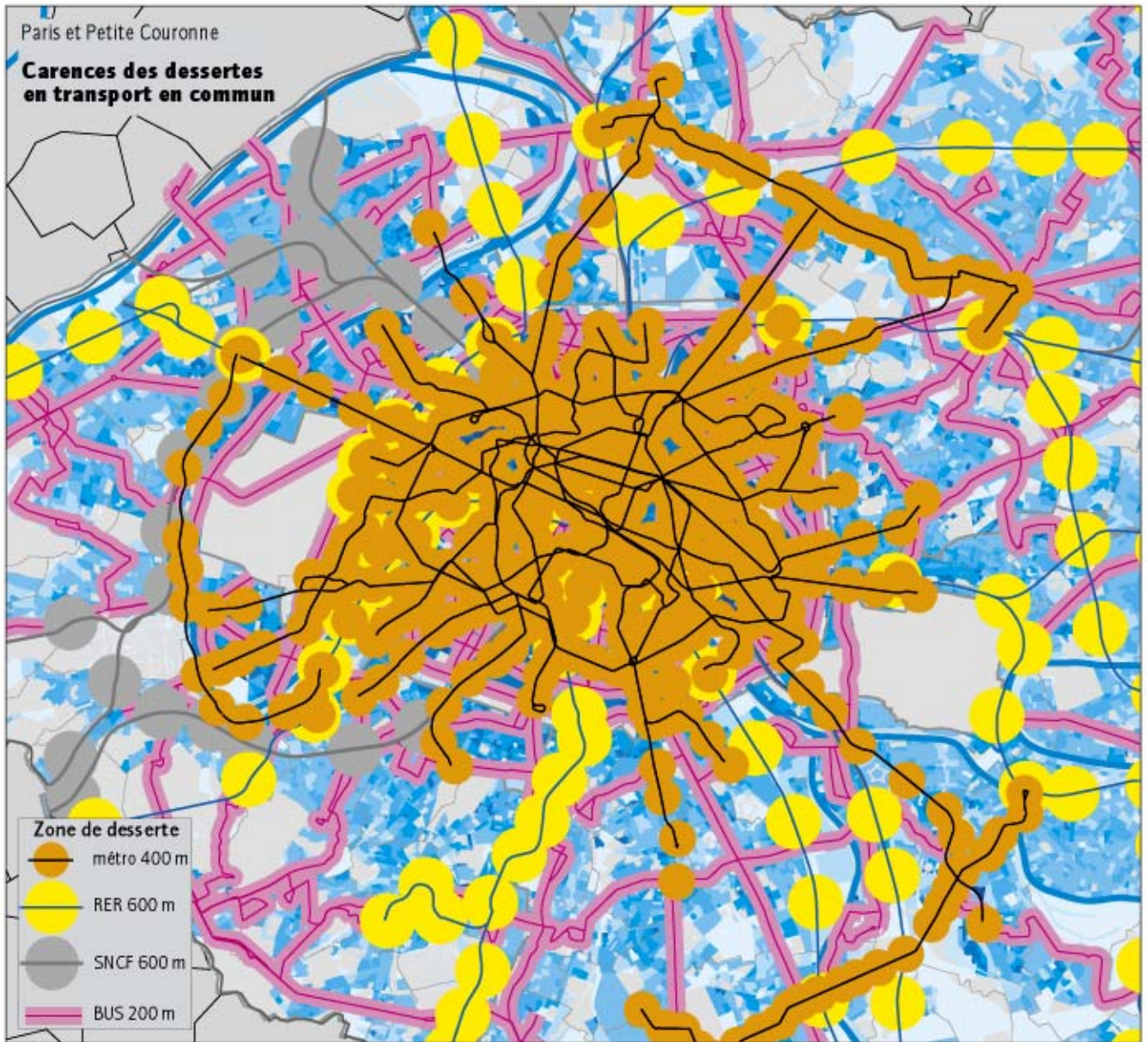


Moyenne Paris + Petite Couronne = 59,5%
Moyenne Paris = 44,5%

Les communes de moins de 20 ménages ayant un emploi, ainsi que les bois et forêts apparaissent en gris

Source : Recensement de la population 1999 (INSEE)





Densité cumulée de population et d'emplois salariés – 1999 et 2000

Nombre cumulé d'habitants et d'emplois à l'hectare

- plus de 800
- de 400 à 800
- de 200 à 400
- de 100 à 200
- de 50 à 100
- de 20 à 50
- moins de 20

Moyenne Paris + Petite Couronne = 152
Moyenne Paris = 354

Les îlots de moins de 10 habitants + salariés, ainsi que les principaux espaces verts apparaissent en gris.

Source : Recensement de la population 1999 (INSEE)
Enquête Régionale Emploi 2000 (INSEE)

apur
Association pour l'Urbanisme et la Qualité de l'Urbanisme

Paris est au centre des déplacements dans l'agglomération métropolitaine

On vient à Paris, dans le centre de l'agglomération, pour ses bureaux, ses grands magasins, ses universités, ses spectacles culturels, ses sites historiques : il en résulte une circulation, principalement automobile, d'une très grande densité et une très forte demande en transports en commun.

Qui se déplace et comment ?

Dans la région et en comparaison des différentes populations des autres grandes métropoles européennes et mondiales, les Parisiens se déplacent peu en automobile. Au total, 53 % des déplacements à Paris se font à pied. En particulier, les habitants des arrondissements centraux (1^{er}, 2^e, 3^e, 4^e et 7^e) sont très peu motorisés.

Mais plus on s'éloigne du centre, moins les transports en commun sont nombreux et plus les taux de motorisation des ménages augmentent, jusqu'à être à peu près les mêmes dans les arrondissements périphériques et dans les communes riveraines. Ainsi les faibles taux de motorisation des arrondissements du nord de Paris sont comparables à ceux de la plaine Saint-Denis.

Nature des déplacements et émergence de nouveaux rythmes

Les emplois dans la capitale génèrent nettement moins de trafic automobile que les autres emplois franciliens : sur des trajets domicile-travail en semaine la longueur d'un déplacement en voiture est en moyenne d'1 km quand l'emploi est à Paris, de 3 km lorsqu'il est en petite couronne et de 5 km en grande couronne.

Toutefois, la question des déplacements en métropole ne se réduit plus désormais à celle des trajets domicile-travail. Ces derniers ne représentent plus qu'un cinquième du trafic routier des ménages vers Paris. On a, en effet, assisté ces dernières années, à la multiplication des déplacements ayant d'autres motifs que le travail, en particulier pour les loisirs et les achats ; les causes en sont diverses : désynchronisation des temps de travail (RTT) ; chômage, vieillissement de la population ; etc.

Pour toutes ces raisons, les « temps » de la ville se sont, en matière de transports et de déplacements, modifiés et diversifiés : de nouveaux besoins surgissent, qui appellent des réponses nouvelles.

La desserte en transports collectifs

Excellente dans l'hypercentre, elle apparaît nettement insuffisante au-delà du périphérique, et ce, alors que la densité démographique dans le cœur d'agglomération reste très forte : 83 habitants à l'hectare, 110 Paris inclus.

Même dans l'hypercentre parisien, une amélioration en qualité est possible et, à vrai dire, nécessaire : elle permettrait d'espérer le report sur les transports collectifs des 16 % d'actifs qui viennent travailler à Paris en voiture, et parmi lesquels 35 % habitent Paris et 42 % la première couronne. Ce report aurait des effets très positifs sur l'ensemble de la circulation parisienne. Il pourra être favorisé par l'augmentation des fréquences de passage des transports collectifs en heures creuses et en soirée, mais aussi, par l'attention portée au confort des véhicules collectifs et par la qualité du service.

D'ores et déjà, la mise en fonctionnement du tramway des Maréchaux dans Paris créera une desserte en rocade, susceptible de décharger d'autres axes et d'être mis en rapport dans l'avenir avec le Grand Tram ou le métro Orbital, avec des liaisons directes vers La Défense.

Les transports en commun et les déplacements de banlieue à banlieue

Les déplacements en automobile, internes à la petite couronne et de Paris vers la petite couronne, représentent respectivement 76 % et 38 % des déplacements mécanisés. Les statistiques montrent un grand contraste entre les déplacements vers Paris, dont la majorité se fait en transports collectifs, et les déplacements transversaux, qui sont faits en

automobile, faute de transports en commun performants.

La nécessité de créer ou de renforcer les liaisons transversales (dites « de rocade ») de banlieue à banlieue par le moyen d'un réseau performant de transports collectifs est désormais reconnue par tous : ce sera le moyen de relier entre eux des pôles d'activité et de recherche, qu'il s'agisse d'ensembles déjà confirmés comme Massy Saclay, Roissy, La Défense, Saint-Denis, ou émergents comme Montreuil, Seine Amont et le Val de Bièvre.

En petite couronne, là où les densités sont proches de celles de Paris, il convient d'affirmer également le maillage déjà existant, par exemple en étendant le réseau de métro parisien et en augmentant les fréquences.

L'intermodalité constitue également une piste à développer grâce notamment à une offre cohérente et attractive de parcs-relais, qui constitue un élément de la chaîne des déplacements, à l'interface de la zone dense et du reste de l'agglomération.

Il faut bien voir que, plus le report des déplacements individuels vers les transports en commun sera important, plus la part du trafic automobile qui ne peut être remplacée, notamment lorsqu'il a pour cause le transport de marchandises, en sera facilitée et fluidifiée, ce qui ne pourra que réduire la pollution atmosphérique.

L'approvisionnement de la capitale, une question cruciale.

Chaque année, 310 millions de tonnes de marchandises arrivent, transitent ou partent d'Ile de France. Ces flux s'élèvent à 31,5 millions de tonnes pour Paris, qui consomme plus qu'elle n'exporte¹⁴. La route représente 83 % des marchandises transportées en Île-de-France, et s'est développée au détriment du fer et de la voie d'eau, dont les parts sont tombées respectivement à 7 % et 6,4 % des flux¹⁵. En parallèle des poids lourds, de nombreux véhicules utilitaires légers, au cadre réglementaire peu contraignant, constituent le dernier maillon de la logistique. Ils posent dans les quartiers des problèmes en matière de pollution, de circulation et de stationnement. C'est pourquoi il importe de développer des solutions alternatives et non polluantes, comme les vélos triporteurs électriques mis en place par la Ville de Paris dans les arrondissements centraux, mode non polluant et non bruyant pour les livraisons finales.

La route occupe toutefois une place largement majoritaire dans le transport de marchandises. Pourtant, le fret ferroviaire offre des potentialités de redéveloppement, et moyennant des évolutions techniques, peut être une alternative à la route, respectant l'environnement. Les réflexions sur la petite ceinture ou sur le faisceau ferré de Noisy le Sec en sont l'illustration. La voie d'eau représente également une alternative, en particulier pour certains types de marchandises, notamment les pondéreux. L'intermodalité entre ces modes ouvre des possibilités intéressantes, mais se heurte parfois à des infrastructures inadaptées, et à des jeux d'acteurs complexes. La multiplicité des acteurs liés aux canaux de Paris en est un exemple. Pourtant, à défaut de pouvoir résoudre les contraintes techniques et institutionnelles à court terme, il importe de réaliser des aménagements réversibles sur les canaux, permettant de revenir à un usage de fret.

Concernant les espaces de la logistique, les réflexions en cours portent sur l'aménagement des aires de livraisons et les plate formes logistiques urbaines. L'enjeu est d'assurer l'efficacité de la logistique tout en l'accordant avec les autres usages de la ville. L'embranchement de plateformes innovantes au fer et à la voie d'eau est ainsi envisagé en zone dense. Les pôles de logistique en zone diffuse doivent également être repensés en termes de développement durable : gaspillage du foncier, tout routier, faibles densités d'emploi.

La logistique implique de très nombreux acteurs, et comporte une grande complexité de fonctionnement. Elle porte cependant des enjeux essentiels pour une agglomération : ceux de sa survie et de sa compétitivité économique. Malgré ces obstacles, la route ne peut donc rester à terme le mode le plus couramment utilisé d'approvisionnement de l'agglomération, les impacts sur l'environnement et la santé public sont réels et importants.

¹⁴ – Le bilan des déplacements en 2003 à Paris, L'Observatoire des déplacements à Paris
¹⁵ – Chiffres IAURIF

Transports et déplacements, les attentes des usagers dans le cœur de l'agglomération centrale sont très importantes

- Que soient apportées des réponses aux formes de mobilité générées par les nouveaux rythmes urbains
 - Que les infrastructures indispensables pour développer et améliorer les transports en commun dans le cœur d'agglomération soient réalisées
- A cet égard, plusieurs axes d'intervention doivent être explorés :

Améliorer, en quantité comme en qualité, les transports collectifs :

- en quantité : en élargissant la desserte : des extensions de réseau sont déjà inscrites au Contrat de Plan État Région, d'autres sont à l'étude. Il convient de citer le prolongement de lignes de métro, celui de lignes RER, les barreaux d'interconnexion, une ligne en rocade comme Orbital, le Grand Tram,
- en qualité : dans le cadre du Plan de Développement Urbain a été programmée l'amélioration, du point de vue du confort et du service, de toutes les lignes existantes. L'accent est mis également sur l'information des voyageurs aussi bien que sur l'accessibilité et la sécurité des grandes infrastructures. Des comités de pôles et des comités d'axes (pour le réseau de bus mobilien) permettront de poursuivre le dialogue avec les usagers.

Tenir compte des aspirations du public pour d'autres modes de déplacement et donc sur la circulation automobile : pour cela il faudra :

- favoriser les circulations dites douces : des aménagements adéquats – zones de limitation de vitesse à 30 km/h ; piétonisation ; dimensionnement de la voirie ; redistribution de l'espace public pour la création de couloirs réservés aux transports collectifs et aux vélos, mutualisation des moyens de stationnement dans et hors Paris ;
- mieux organiser les flux : les plans de déplacements, de circulation et de stationnement sont les outils essentiels d'une action qui vise à redessiner la carte des déplacements dans un territoire donné ; des dispositifs réglementaires comme les normes de stationnement pour le logement ou pour les bureaux, permettent d'agir en amont, de manière à prévoir à l'avance les évolutions des déplacements dans l'agglomération.
- mieux gérer les déplacements des touristes : le tourisme est un secteur économique très important pour l'ensemble du centre de l'agglomération là où les densités résidentielles sont souvent très importantes, il apporte d'importantes ressources et assure beaucoup d'emplois, notamment d'ailleurs pour les populations à faible qualification ; il importe d'assurer de bonnes conditions d'accueil des visiteurs, sans pour autant créer de nuisances, ni en termes de circulation, ni en termes de stationnement : il faut donc limiter la circulation des autocars (1 650 cars circulant quotidiennement en haute saison en 2003) ¹⁶ par exemple en s'efforçant de développer l'usage de navettes fluviales sur la Seine, mais aussi en allant vers une certaine limitation, voire dans certains cas, vers l'interdiction des autocars aux abords des sites touristiques, en ménageant toutefois les zones de dépose et de reprise des passagers qui sont indispensables

Répondre à l'attente des habitants qui veulent vivre « autrement » la ville

Favoriser les déplacements courts et les modes de déplacements écologiques dans les secteurs les mieux desservis. Mais également aider par des mesures appropriées les différentes collectivités du cœur de l'agglomération à mieux équilibrer l'effort pour la limitation des flux de circulation dans les quartiers les plus denses (parc de stationnement le long des grands axes de transport en commun, aide au financement de la réalisation de nouveaux moyens de transport en commun, utilisation accrue et création d'équipements de proximité, par exemple).

Ces mesures ne sont pas exclusives les unes des autres, elles sont d'ores et déjà inscrites dans la plupart des plans de transport qui existent dans le cœur de l'agglomération et les différentes collectivités qui le composent.

¹⁶ – Bilan des déplacements en 2003 à Paris, L'Observatoire des déplacements à Paris.

3^e PARTIE – UNE ANALYSE DES POLITIQUES D'AMÉNAGEMENT LOCALES ¹⁷ : ÉLÉMENTS CONVERGENTS ET CONTRADICTIONS POUR UN PROJET RÉGIONAL

Les communes de l'agglomération parisienne ont entrepris ces dernières années la définition de leur Plan local d'urbanisme (PLU). A cette occasion chacune s'est efforcée de préciser les orientations de sa politique d'urbanisme, notamment au travers de son Plan d'aménagement et de développement durable (PADD).

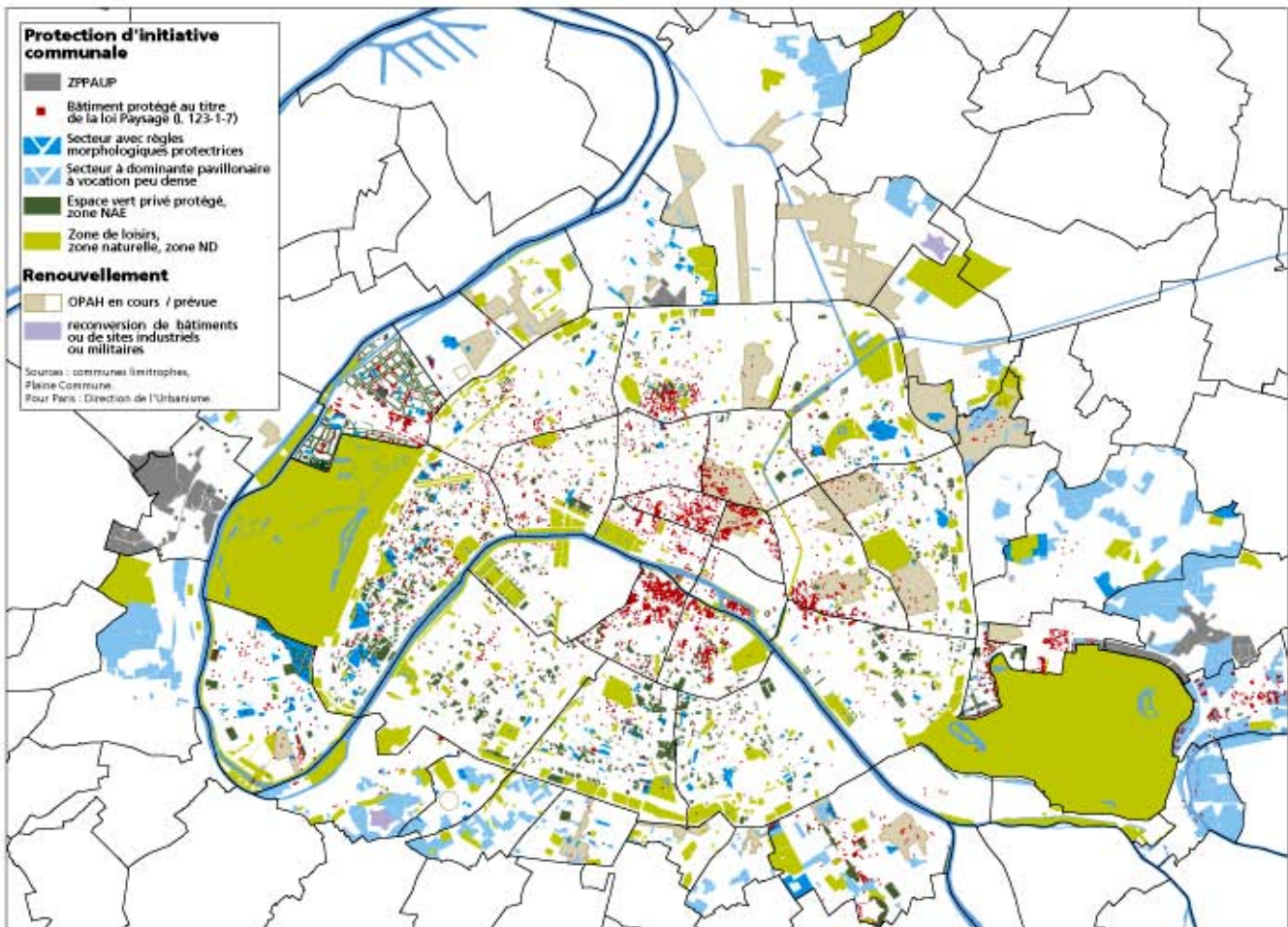
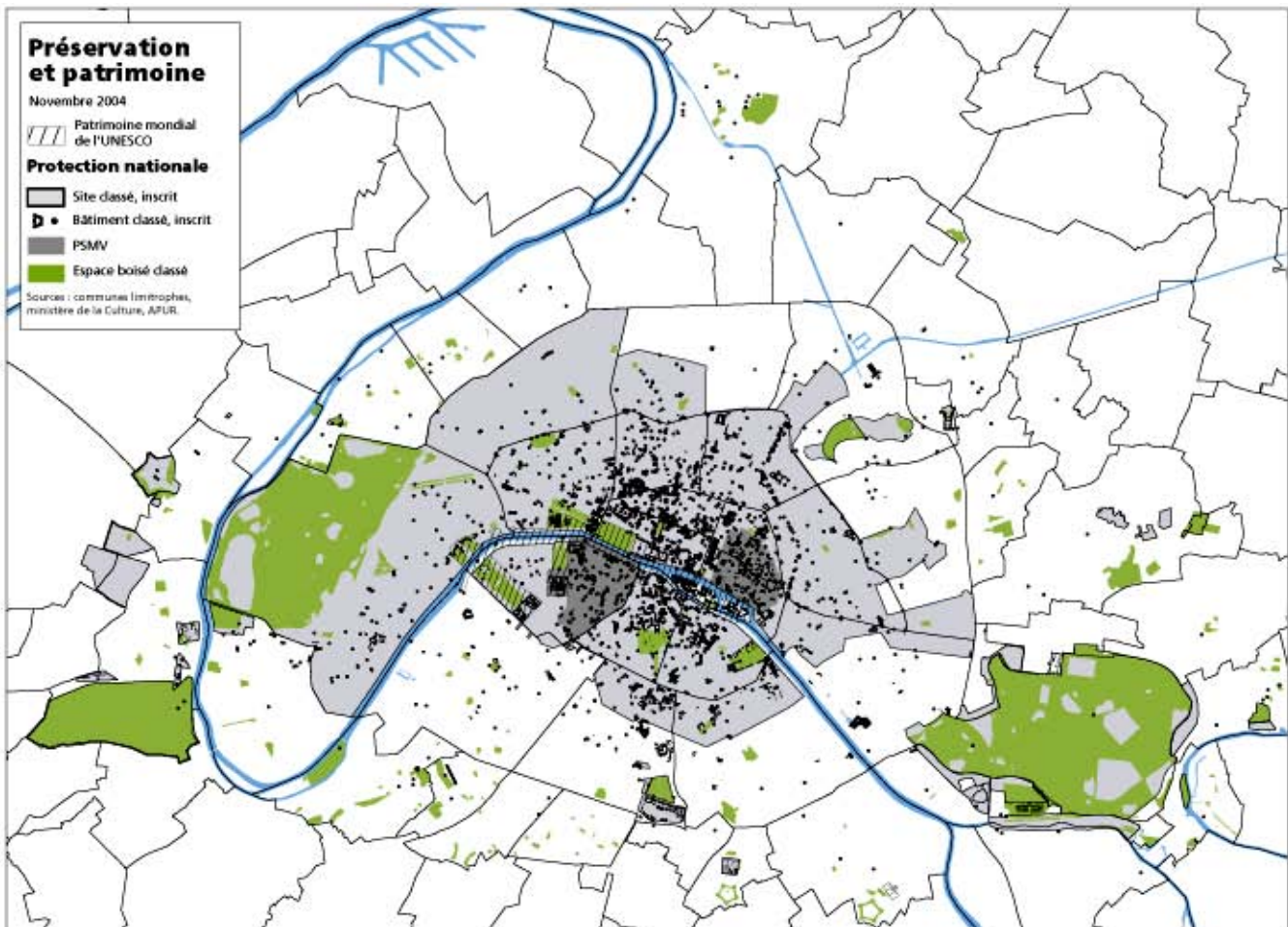
L'analyse de ces documents se révèle particulièrement intéressante au moment où est engagée la mise en révision du SDRIF, car même s'il y a évidemment de grandes différences d'échelle et de sujet ¹⁸, il est indispensable qu'à terme il n'y ait pas de désaccord profond entre eux.

Il est proposé ici de porter un regard sur les orientations d'urbanisme retenues dans les 30 communes du centre de l'agglomération (Paris et les 29 communes limitrophes). Cet examen fait apparaître des préoccupations communes même si les objectifs fixés par chacun sont susceptibles de produire des effets contradictoires d'un territoire à l'autre. Ainsi par exemple la plupart des villes ont fait le choix de réduire la circulation de transit sur leur territoire communal mais, en même temps, plusieurs d'entre elles favorisent la création de parkings qui suscitent de nouveaux flux.

A l'échelle du SDRIF des objectifs qui peuvent apparaître comme contradictoires devront trouver leur résolution.

¹⁷ – Ces derniers développements ne concernent que les 30 communes du centre de l'agglomération

¹⁸ – le PLU fixe d'abord le droit d'utilisation des sols.



1 – Les points communs des politiques d'aménagement de Paris et des 29 communes limitrophes

Les documents d'urbanisme des 30 municipalités du centre de l'agglomération retiennent principalement cinq orientations communes dans une logique d'aménagement et de développement durable : la protection du patrimoine et le renouvellement urbain, l'intercommunalité, la reconquête des paysages urbains et la priorité aux espaces verts, la réduction de la place de l'automobile et la priorité aux transports en commun, le développement économique.

Des politiques urbaines qui allient protection du patrimoine et renouvellement urbain ¹⁹

La préservation et la mise en valeur de l'environnement urbain, dans toute sa diversité, est très présente dans les politiques urbaines affichées par ces communes.

On s'intéresse désormais non seulement à la valeur historique des bâtiments mais à leur rôle structurant dans le paysage urbain.

Ce souci a d'abord concerné les communes les plus denses du cœur d'agglomération : Paris, Levallois-Perret, Neuilly-sur-Seine, Vincennes et Saint-Mandé, Montrouge. Il se manifeste maintenant, avec les nouveaux PLU, dans les communes moins denses : Ivry-sur-Seine, Issy-les-Moulineaux et Saint-Ouen. Par ailleurs de la protection des éléments les plus fragiles du tissu urbain, les hameaux et les villas, on est passé aux quartiers nés d'anciens faubourgs – en témoigne en particulier les 23 Opérations programmées d'Amélioration de l'Habitat (OPAH) qu'on dénombre dans les 30 communes du centre de l'agglomération, dont sept rien que dans Paris.

De plus, les projets d'aménagement urbain se présentent dorénavant beaucoup plus sous la forme d'opérations de renouvellement urbain que d'opérations de rénovation ou de création de nouvelles entités. Un exemple de cette politique est la ville de Levallois qui, après des années de construction soutenue, s'attache à présent à la remise en valeur de ses quartiers les plus dégradés.

Des politiques de plus en plus intercommunales

Les projets urbains les plus importants se situent au nord-est de l'agglomération et la plupart des périmètres d'intervention prioritaire ont une échelle intercommunale.

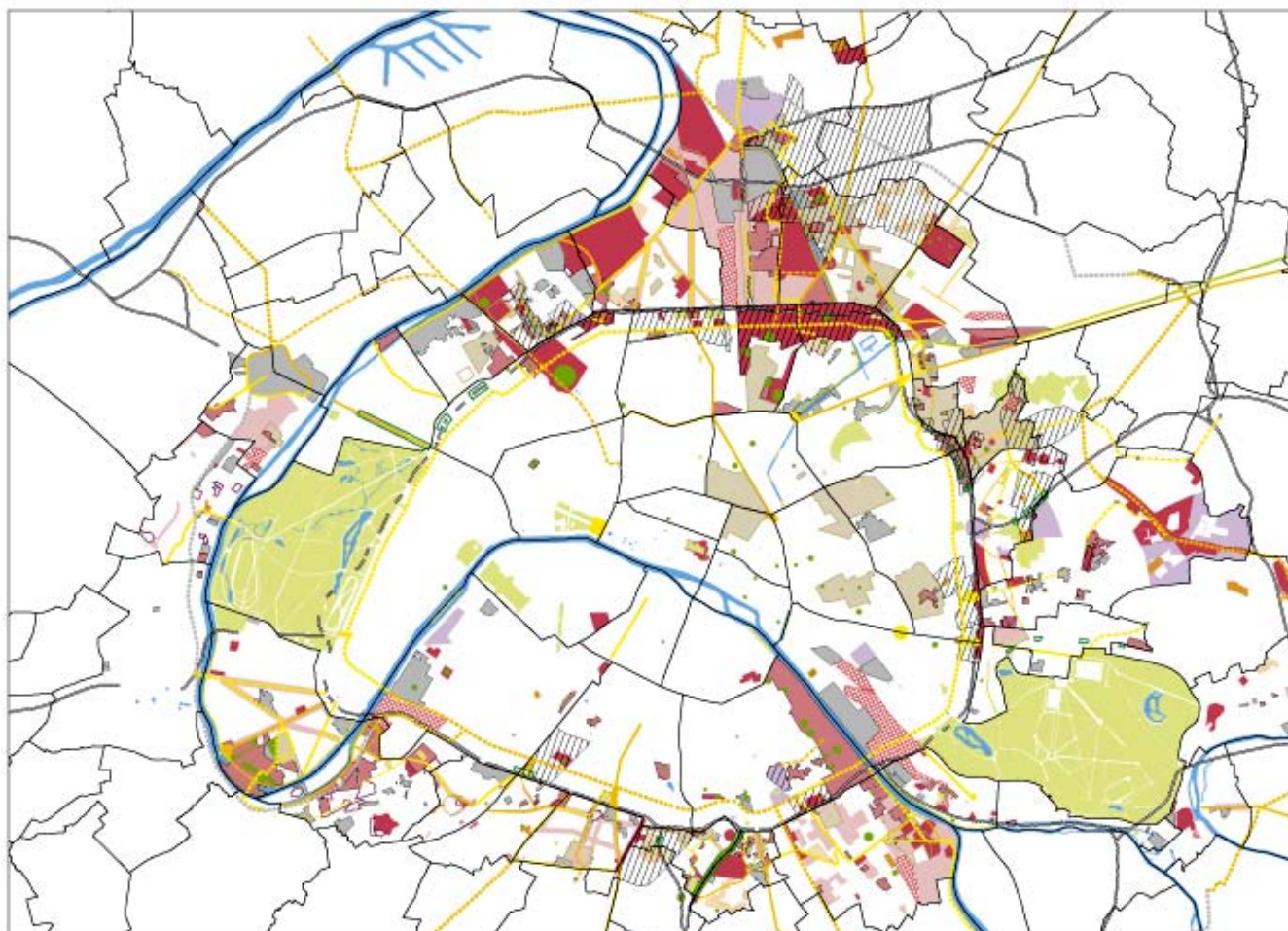
À Paris, la municipalité a revu les grandes opérations d'aménagement urbain, tel Paris Rive Gauche, pour afin de mieux se concerter avec Ivry. Les nouveaux projets comme Paris Nord Est ou Porte des Lilas, sont définis dans le cadre de concertation avec les communes riveraines. La dimension intercommunale des projets est dorénavant mieux prise en compte.

À Paris, les différents Grands Projets de Renouvellement Urbain (GPRU) sont préparés en s'efforçant de tenir le plus grand compte des projets des communes limitrophes et en les consultant aux différentes phases de leur élaboration. La démarche des villes riveraines est identique vis-à-vis de Paris : on se consulte, ainsi par exemple pour Issy, Vanves, Gentilly, Ivry, Montreuil, Plaine Commune, etc. Des protocoles de coopération sont signés entre les villes.

Des politiques de reconquêtes des paysages urbains et une priorité donnée aux espaces verts

La priorité désormais accordée au végétal s'accompagne d'un nouvel esthétisme urbain, qui passe notamment par la requalification des grands axes routiers traversant l'agglomération métropolitaine. Hier facteurs de discontinuité et de disparité dans le continuum bâti, ils pourraient être demain les vecteurs d'un renouveau urbain et économique, grâce à une diminution maîtrisée de la circulation automobile, à une meilleure répartition de l'espace public et à de nouvelles possibilités de construction en bordure d'axe.

¹⁹ – Ces derniers développements ne concernent que les 30 communes du centre de l'agglomération



Mutations

Novembre 2004

Aménagement

- Secteur d'étude ou de réflexion
- Secteur mutable à terme

Opération d'aménagement

- en cours
- achevée depuis moins de 10 ans
- Zone de plan masse

Zones de densification privilégiée

- Zone où le POS/PLU permet une densification grâce à un COS ou des règles morphologiques incitatives

Renouvellement / Requalification

- OPAH en cours / prévue
- Requalification de quartier
- GPV, ORU, GPRU (à Paris)
- Requalification de logements sociaux
- Opération de démolition - reconstruction de logements sociaux

Espace public

- Couverture d'infrastructure
- Requalification d'axe programmée
- Requalification d'axe à l'étude
- Création d'espace vert en cours ou en projet
- Rénovation d'espace vert en cours ou en projet

Transports en commun

- Tramway ou TCSP programmé
- Tramway ou TCSP à l'étude
- Métro, RER, train programmé
- Métro, RER, train à l'étude

La question de l'aménagement d'espaces verts et de grands jardins fait partie de toutes les politiques de mise en valeur des territoires communaux. Elle permet à la fois une amélioration de la qualité de vie mais aussi d'initier certains changements d'images de territoires touchés par la désindustrialisation. Dans l'ensemble, les communes déjà denses adoptent une stratégie de micro-espaces verts : jardins ou squares de proximité comme à Puteaux ou Levallois.

Toutes les villes sont bien conscientes que c'est surtout en plaçant au cœur des projets d'aménagement les plus importants que l'on peut et pourra satisfaire au mieux à la demande d'espaces verts des franciliens : ainsi Montrouge a récemment doublé sa surface végétale par l'intermédiaire de plusieurs ZAC et, aujourd'hui, Boulogne s'apprête à créer un parc de 7 hectares dans la ZAC implantée sur les anciens terrains de Renault.

De même, plusieurs grands projets récents ont une dimension paysagère à l'échelle intercommunale : c'est le cas de la rénovation du parc des Guilands entre Montreuil et Bagnolet, ou de la base de loisirs prévue sur la corniche des forts à Romainville, ou encore du parc Canal qui concernera aussi bien Saint-Denis et Aubervilliers que Paris. Emblématique à cet égard apparaît la mise en valeur des quais de Seine, qui sera mise en œuvre à Clichy et à Saint-Ouen, mais aussi à Boulogne et à Ivry, ainsi à terme qu'à Paris.

Des politiques pour limiter la circulation automobile de transit et développer les transports en commun

Les communes riveraines de Paris, comme la capitale, subissent les contraintes de l'attractivité de l'agglomération. Elles accueillent un trafic de transit très dense, notamment sur des communes disposant de grands axes pénétrants dans Paris, mais aussi le délestage des axes autoroutiers (A4, A6...) et du périphérique, ainsi que les phénomènes d'entonnoir aux Portes de Paris (Porte d'Italie, Porte d'Orléans, Porte de Vincennes.).

Les politiques de requalification de ces grands axes visent à dissuader le trafic de transit et à favoriser les transports collectifs.

La généralisation des zones 30 et des plans de circulation anti-transit concerne toutes les communes. Elles demandent une amélioration du réseau de transport collectif vers un maillage plus complet, notamment en rocade, et une qualité de service accrue (fréquence, confort, ponctualité).

La majorité des communes, comme Paris, étendent également le périmètre du stationnement payant, avant tout pour favoriser le stationnement résidentiel et augmenter la rotation.

Les normes de stationnement ne sont pas véritablement conçues comme un outil de réduction de la circulation, et de nombreux parkings publics continuent d'être construits.

Enfin, progressivement, les communes élaborent et mettent en œuvre des réseaux de liaisons douces : pistes cyclables et cheminement piétons permettent un nouveau partage de l'espace public et le développement de déplacements propres.

Des politiques de développement économique

Actuellement le développement économique, autour de Paris, se fait principalement dans le cadre de la programmation des ZAC engagées par les différentes communes. Ces dernières sont au nombre de 90 environ, dont 16 sur Paris. Elles intègrent presque systématiquement des programmes tertiaires ou commerciaux et sont généralement localisées tout au long du Périphérique, sur les grandes emprises ferroviaires, les friches industrielles ou les enclaves tels les EMGP d'Aubervilliers.

Ces programmes économiques, ont souvent tendance à créer des territoires sans population résidente et l'intervention communale pour créer des mixités fonctionnelles sur les anciens territoires industriels apparaît encore assez peu à l'exception toutefois des grands projets à Boulogne, Paris ou Issy les Moulineaux.



Apur - Aerial

Le boulevard périphérique vers Gentilly

2 – Éléments de convergence pour un projet régional :

Les points de convergence entre les orientations d'urbanisme fixées par la Région pour le futur SDRIF et celles actuellement retenues par les 30 communes du centre de l'agglomération

Les 30 communes du centre de l'agglomération retiennent ainsi des orientations en matière d'aménagement allant presque toutes dans la même direction. Il n'en demeure pas moins qu'elles se doivent d'être articulées à l'échelle locale et à l'échelle territoriale. Ce sera une des missions du nouveau SDRIF. A cet égard, l'orientation première fixée par les instances régionales de préparer ce document dans le cadre d'une vaste et complète concertation avec toutes les collectivités concernées s'avère non seulement pertinente²⁰, mais surtout indispensable.

Les orientations générales fixées par la Région pour la révision du SDRIF sont bien en phase avec les objectifs généraux d'aménagements d'ores et déjà retenus par les 30 communes du centre de l'agglomération (Paris et les 29 communes périphériques). On le constate.

Rappelons que le conseil régional a choisi d'inscrire le schéma directeur dans une logique d'aménagement et de développement durable²¹. Il a défini les axes stratégiques de son projet lors de sa session plénière du 26 juin 2004.

Le premier objectif cité est de contribuer à réduire les disparités sociales et territoriales et permettre l'égalité d'accès à l'emploi, au logement et aux services publics pour l'ensemble des Franciliens. On constate que toutes les collectivités ont intégré d'une manière ou d'une autre cet objectif dans leur politique. Toutefois on notera que, sur ce point en particulier, les disparités « sociales et territoriales locales » ne se mesurent pas forcément de la même façon au niveau régional, ce qui est notamment le cas pour le logement social.

Le second objectif annoncé concerne la restauration et la mise en valeur de l'environnement, du cadre de vie et des ressources naturelles, il s'agit principalement de l'amélioration de la qualité de l'air, de l'eau, des sols ; des économies d'énergie et du développement des énergies renouvelables ; de la lutte contre l'effet de serre, du bruit, des pollutions et de la prévention des risques. Ces objectifs sont également présents dans les différents projets d'aménagement et de développement durable des communes.

Le troisième objectif est la définition d'une politique foncière capable d'apporter des réponses à la crise immobilière et de relancer la construction de logements. Ce point est évidemment d'une importance cruciale pour les communes du centre de l'agglomération, très fortement touchées par la crise immobilière et l'explosion des valeurs foncières.

Le quatrième objectif est le renforcement de l'offre de transport en commun notamment entre les communes de la petite et de la grande couronne, avec l'amélioration de la qualité de service pour tous.

Enfin, le dernier objectif est le renforcement de la place de l'île de France en France et en Europe, par des échanges accrus et des politiques coordonnées, en particulier avec les autres régions du Bassin parisien, et par une participation plus large dans le cadre des enjeux relatifs au développement territorial européen. Cet objectif s'inscrit parfaitement dans la nouvelle dimension de l'économie de l'agglomération parisienne et répond à l'attente des communes de l'agglomération centrale.

Des difficultés à surmonter pour concilier échelle locale et échelle territoriale

Le futur document régional devra faire preuve d'une particulière vigilance sur la réalité de la concertation qui aura été développée pour sa préparation avec les différentes collectivités et pour une prise en compte des différents points de vue.

Deux questions devraient faire l'objet de débats approfondis, celles du contenu à donner à une politique de **développement durable régional** et celle des **transports**.

20 – Déclaration en date du 21 octobre 2004 de Mireille Ferri, vice-présidente du conseil régional Ile de France, chargée de l'aménagement du territoire, de l'interrégional, de l'égalité territoriale et des contrats régionaux et ruraux: « C'est pourquoi j'attache une grande importance à la méthode d'élaboration du futur schéma directeur, qui s'inscrit résolument dans la démarche « agenda 21 ». La recherche de larges accords autour des principales préconisations retenues devra permettre sa mise en oeuvre et sa traduction dans les politiques conduites par l'ensemble des acteurs de l'île de France. Son évolution sera régulièrement examinée. Sa mise en place s'appuiera sur un dispositif d'évaluation et de recommandations renforçant son efficacité sa pertinence, traduisant ainsi des attentes des Franciliens Et l'élue régionale précise encore: l'élaboration du SDRIF sera l'occasion de renouveler l'exercice démocratique pour dessiner une vision commune de l'île de France.

21 – L'objectif annoncé est que l'île de France soit une Eco-Région d'Europe exemplaire.



Apur



Apur

Les auteurs de la révision du SDRIF inscrivent leur démarche d'abord dans une logique d'aménagement et de développement durable.

Plus que d'autres ce sujet est susceptible d'accumuler bien des contradictions dès lors qu'il s'agit d'harmoniser pour l'intérêt général. En particulier cette question pose fondamentalement celle de la forme urbaine, de la mixité sociale et économique et plus largement du contenu du projet social urbain ²².

Les villes du centre de l'agglomération bien desservies par les transports en commun, mieux dotées en équipements, accepteront-elles un effort supplémentaire pour loger plus de citoyens ? Dans le cadre d'un développement durable, une telle position doit permettre de lutter contre la dispersion du bâti, de préserver les espaces naturels, de diminuer les trajets mécanisés et l'imperméabilisation du sol, au total de freiner la pollution et de contribuer à un effort collectif de développement plus concerté.

Cependant n'atteint-on pas déjà dans ces communes un taux d'effort jugé comme maximal par un grand nombre d'habitants et d'associations ?

De la même façon, la synthèse régionale pourra être particulièrement difficile sur la question des déplacements.

Là encore les quartiers centraux de l'agglomération sont beaucoup mieux desservis et vers eux convergent un très grand nombre des déplacements régionaux. La tentation est forte pour ces communes de se protéger des effets indésirables des circulations de transit. Cette attitude peut avoir un aspect positif si, en améliorant le cadre de vie, elle s'accompagne de mesures destinées à accueillir un plus grand nombre de citoyens. Mais également elle peut avoir des effets très négatifs pour les territoires les moins bien desservis, dont les habitants se trouveraient du coup désavantagés dans leur déplacement.

Plus généralement les déplacements pour tous motifs d'échelle territoriale ne peuvent être régulés et gérés que globalement, tout en intégrant les demandes locales.

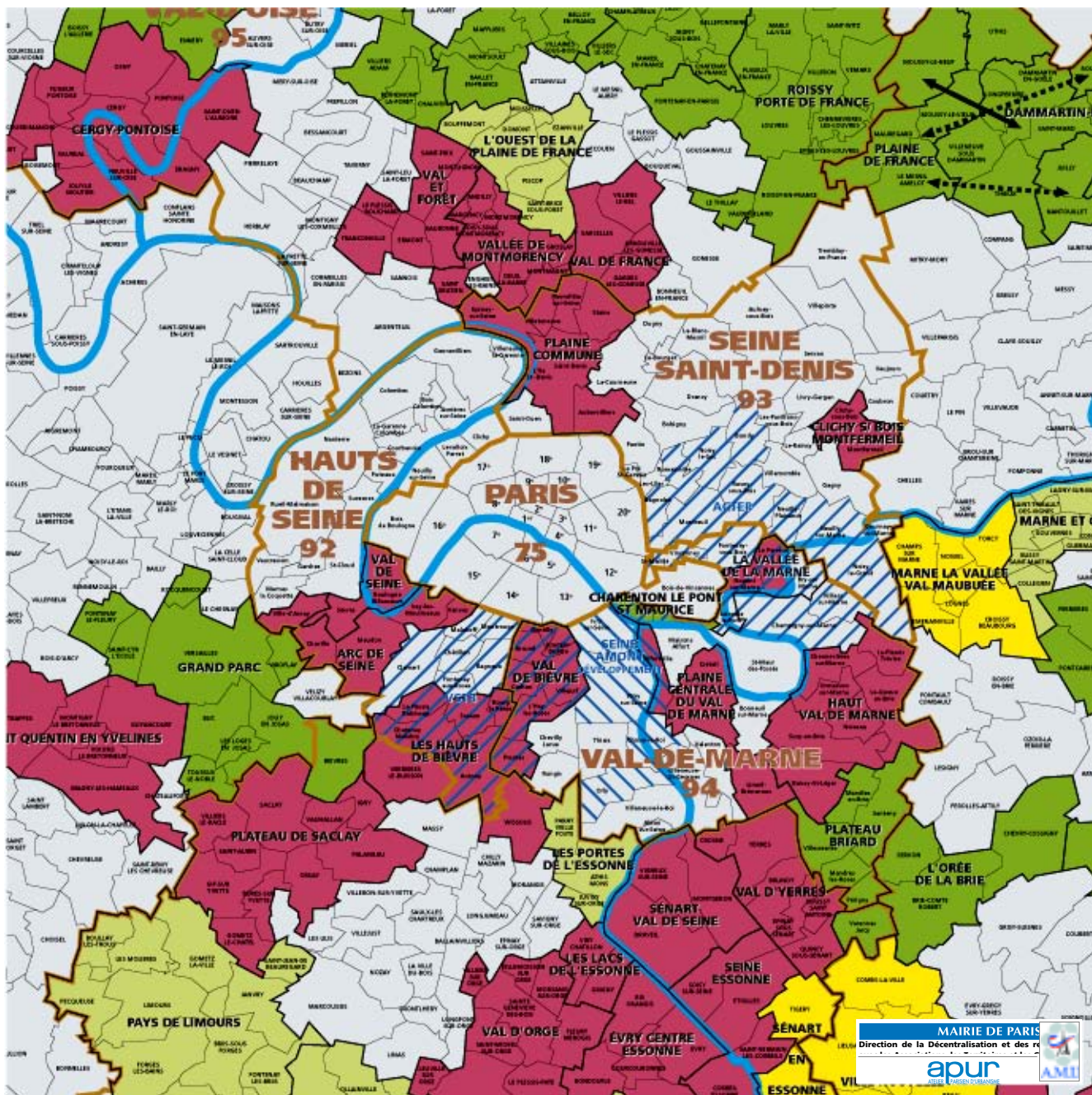
L'articulation des deux échelles est fondamentale : le choix des itinéraires principaux, la densité et la fiabilité des transports en commun, l'attractivité et la multiplication des modes doux ou alternatifs, la régulation du stationnement et le respect de la vie locale ne doivent pas être dissociés dans leur conception mais au contraire pensés simultanément. C'est une question essentielle qui devrait également trouver une réponse à l'occasion de la décentralisation du Syndicat des transports d'Île-de-France, le STIF. Il convient d'identifier à la fois une échelle régionale d'orientation pour les transports en Ile-de-France et des échelles plus locales autour des Autorités organisatrices de proximité (AOP) qui devraient gérer certains des modes de déplacement à des échelles restreintes.

Ainsi la comparaison des orientations pour le SDRIF et des points communs en matière de transports et déplacements qui ressortent en première analyse des projets actuellement retenus par les communes limitrophes de Paris fait bien apparaître combien sont nombreuses les difficultés d'une synthèse. Les territoires qui disposent encore d'espaces mutables sont ainsi ceux dont les demandes de desserte en transports en commun sont les plus fortes, et où les besoins sont les plus criants. A cette demande, souvent radiale, se superpose un besoin, réaffirmé par la majorité des communes, de liaisons de rocade entre les banlieues. Le transit est largement subi par ces territoires, et il apparaît que seule une politique cohérente peut en diminuer les nuisances, grâce à des plans de circulation et de stationnement harmonisés et des choix efficaces en matière de transports en commun. Les espaces publics souffrent également d'un stationnement sauvage et illicite que l'absence de politique intercommunale aggrave. Enfin, les préoccupations précédentes prennent souvent le pas sur la nécessité de développer un réseau de circulations douces.

Ce sont à ces questions difficiles d'aménagement du territoire que le futur SDRIF devra répondre.

De nombreux ateliers sont prévus. Ils doivent permettre aux élus, aux acteurs socio-économiques, syndicaux, associatifs, d'exposer leurs attentes et leurs propositions. ... Il est certain que l'option retenue pour son élaboration, celle du débat et de la concertation, est la seule qui devrait permettre les synthèses indispensables et à l'intérêt général, finalement, de s'imposer.

²² – On a défini la ville durable comme une ville juste, en matière de service public, d'éducation et de logement, une ville belle et créatrice mobilisant le potentiel de toutes ses ressources, une ville économique, soucieuse de préserver son environnement, une ville conviviale, ouverte à la mobilité et à l'information, une ville compacte protégeant les zones naturelles et agricoles, une ville diversifiée dans ses activités économiques et culturelles.
CF, Richard ROGERS, in Des villes pour une petite planète.



Intercommunalités en Région Île-de-France en 2004

- Syndicat d'Agglomération Nouvelle (SAN)
- Communauté d'Agglomération (CA)
- Communauté de Communes (CC) à taxe professionnelle unique
- Communauté de Communes (CC) à fiscalité propre additionnelle aux quatre taxes
- Communauté de Communes (CC) à périmètre discontinu
- Territoire de projet
ACTEP – Association des Collectivités Territoriales de l'Est Parisien
VSTB – Vallée Scientifique et Technologique de la Seine

MAIRIE DE PARIS
 Direction de la Décentralisation et des relations avec les collectivités territoriales
 apur
 AMU

Conclusion, deux orientations principales paraissent devoir être retenues dans le cadre du futur SDRIF

1 – Renforcer la cohésion sociale et territoriale du centre de l'agglomération

2 – Redonner à l'agglomération métropolitaine une nouvelle qualité de vie en tirant profit de la proximité et des richesses, de la diversité des territoires composant la région Île-de-France

Rendu indispensable par les bouleversements récents provoqués par la mondialisation, le prochain SDRIF est appelé à être une référence et un modèle. Il doit également répondre à l'attente des Franciliens du centre de l'agglomération, comme ceux des grands territoires agricoles ou riches de grandes forêts qui entourent la partie la plus urbanisée de la région. Il convient de lui donner la pertinence qui le rendra utile et la souplesse qui le rendra efficace. Il sera le cadre et, plus encore, l'instrument de la synergie et d'une toujours nécessaire convergence d'action entre chacune des 1 300 collectivités qui composent l'Île de France.

Le 21 octobre 2004, le Président de la Région Île-de-France, Jean-Paul Huchon, déclarait : « Je forme le vœu qu'après cette large concertation, chacun des acteurs se retrouve dans le nouveau SDRIF afin qu'il soit, cette fois, approuvé, par les délibérations des collectivités qui en sont partie prenante ».

Les grands défis qui se posent à la région en ce début du XXI^e siècle sont nombreux et difficiles : ils ont tous un caractère global et c'est pourquoi le repli sur soi et le séparatisme ne continueraient qu'à aggraver pour toute la région les problèmes qui peuvent exister et à en créer d'autres.

Selon une double perspective, à la fois locale et régionale, et sans oublier les enjeux internationaux inhérents au rayonnement de l'agglomération métropolitaine, le prochain SDRIF doit mettre en place les conditions d'un développement durable et partagé. Durable, parce que répondant aux nouvelles exigences de nos concitoyens en matière de préservation de l'environnement. Partagé parce qu'une région prospère implique une métropole dynamique et qu'inversement une métropole affaiblie diminuerait du même coup le dynamisme et le rayonnement de notre région.

L'objectif de ce prochain SDRIF est donc bien, dans le cadre d'un développement durable, de renforcer la cohésion sociale et territoriale de toute notre région, afin qu'elle puisse demain tirer parti de tous ses résultats et de toutes ses potentialités pour relever les défis de l'avenir. Il apparaît que c'est fondamentalement l'attente des territoires de l'agglomération centrale de la région Île-de-France.



Le cœur de l'agglomération depuis les Terrasses de Meudon – 2004 Apur

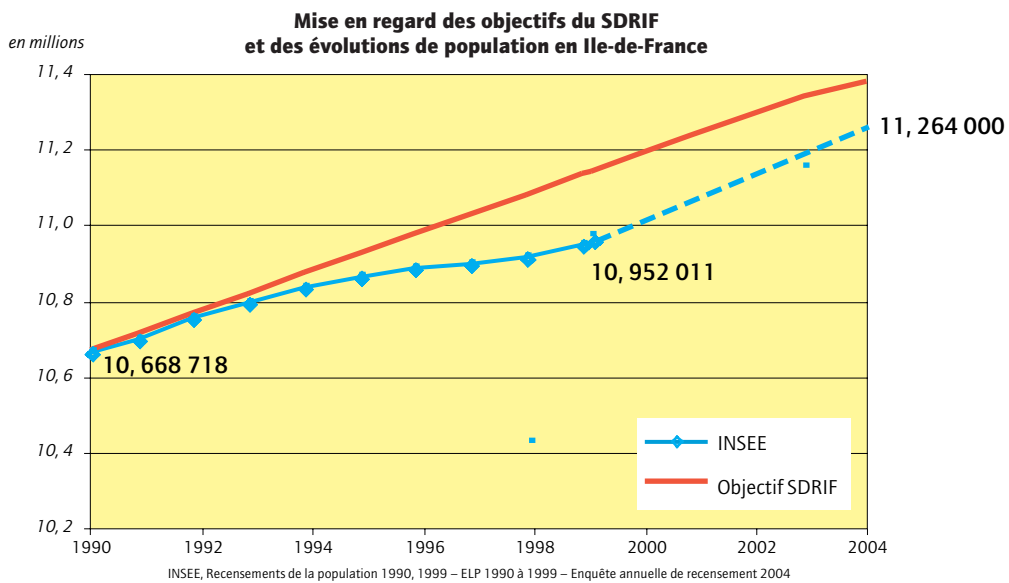
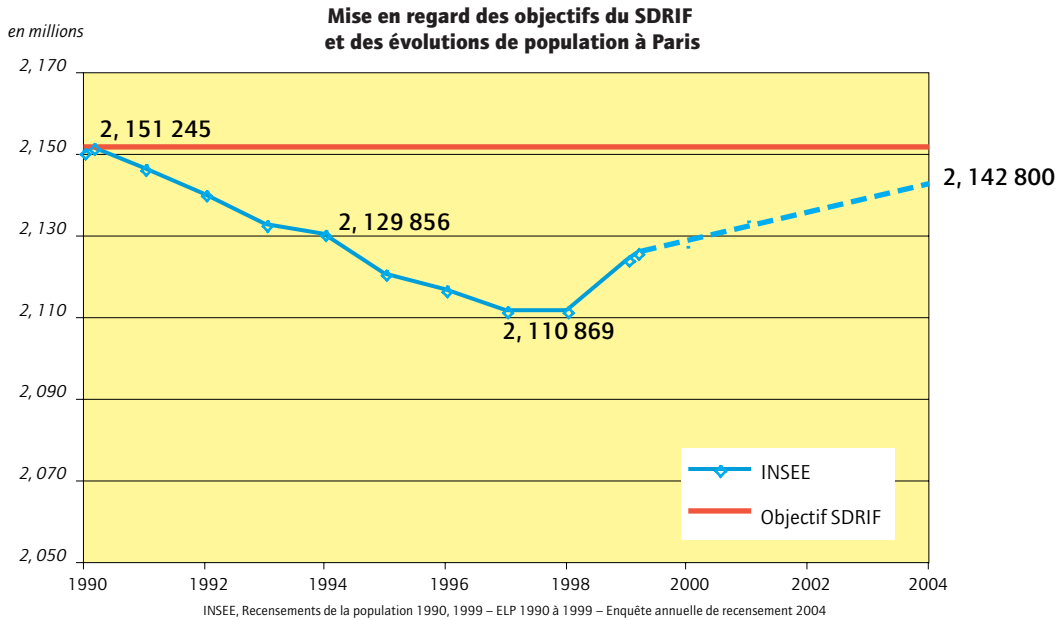
ANNEXE – LES OBJECTIFS CHIFFRÉS DU SDRIF DE 1994 Mise en regard des objectifs et des évolutions 1990-2003

Cette note présente de manière synthétique les objectifs chiffrés du SDRIF de 1994 et les écarts entre ces objectifs et l'évolution réellement constatée à la date la plus récente possible – autant que faire se peut en 2003 – pour Paris et la région.

Elle se propose donc de mettre à jour de manière partielle les éléments de suivi du SDRIF présentés dans le document de la Direction Régionale de l'Équipement de l'Île-de-France de mai 2002 « Population Emploi: Évolutions Longues; Éléments du Suivi du SDRIF ». Ceux-ci se basaient sur l'année 1999.

Les thèmes ici abordés, pour lequel le SDRIF présente des perspectives chiffrées d'évolution sont la population, l'emploi, le taux d'emploi, le logement et les locaux d'activité.

Les principales sources sont le recensement de 1999, les estimations localisées de populations, de l'INSEE et les fichiers SITADEL, de la DREIF.



1 – Les objectifs de la population

1/L'objectif de population du SDRIF est atteint pour la capitale...

Le SDRIF de 1994 exprime une volonté de stabiliser la population parisienne.

Ainsi, le chiffre de population visé à l'horizon 2015 est-il de 2 150 000 habitants comme en 1990.

Après avoir diminué de 1990 à 1997 (- 39 300 habitants) ¹, la population parisienne a augmenté de 1997 à 2004 (+ 31 900) d'après la première enquête annuelle de recensement de 2004².

Ainsi au 1^{er} janvier 2004, la population parisienne est-elle estimée à 2 142 800 habitants par l'INSEE, soit un chiffre assez proche de celui de 1990.

Malgré des fluctuations sur la période 1990-2004, le taux de variation annuelle de la population (de - 0,03 %) est donc quasiment celui escompté par le SDRIF (0 %).

2/.... La croissance démographique de l'Île-de-France est inférieure à l'hypothèse retenue par le SDRIF.

Concernant l'ensemble de la région, le SDRIF de 1994 fixe un objectif de croissance démographique maîtrisé.

Il table donc sur un chiffre de population de 11,8 millions habitants en 2015 soit un chiffre bien inférieur aux 13 millions d'habitants qu'estimait la DATAR si le rythme de la croissance observé en 1990 s'était maintenu. L'augmentation annuelle prévue en 1994 est donc de 0,41 % sur l'ensemble de la période avec une croissance légèrement plus rapide en début de période du fait de la pyramide des âges de 1990 : 0,48 % par an.

Or au 1^{er} janvier 2004, la population régionale est estimée à 11,26 millions d'habitants par l'INSEE, soit une augmentation annuelle depuis 1990 de « seulement » 0,39 %.

Ainsi la croissance démographique en Île-de-France est un peu plus limitée que ce qui était retenu dans le SDRIF. Les Franciliens sont moins nombreux que prévus.

A noter que si l'hypothèse d'évolution démographique du SDRIF avait été effective sur la période 1990-2004, les franciliens seraient aujourd'hui plus nombreux de 114 000 habitants (11,38 millions au 1^{er} janvier 2004 contre les 11,26 millions d'après l'enquête de recensement de 2004.

¹ – Chaque année, l'Insee estime la population, à la date du 1^{er} janvier, des régions et des départements de France métropolitaine. Pour les années 1990 et 1999, les estimations de population au 1^{er} janvier s'appuient sur les dénombrements issus des deux derniers recensements de la population. Entre les recensements, les évolutions de la population doivent être estimées. Ces estimations s'appuient sur le solde naturel connu à travers les statistiques d'état civil et le solde migratoire qui, échappant à toute procédure d'enregistrement, doit être estimé (cf. annexe 1 ; méthodologie des ELP).

Mise en regard des objectifs du SDRIF et des évolutions de population à Paris et en Ile-de-France

	SDRIF						INSEE								
	1990	2004	2 015	Evolution 1990-2015			1990	1999	2004	Evolution 1990-1999			Evolution 1990-2004		
				en effectifs	en %	Taux de variation annuelle				en effectifs	en %	Taux de variation annuelle	en effectifs	en %	Taux de variation annuelle
Paris	2 151 245	2 151 245	2 151 245	0	0%	0%	2 151 245	2 125 246	2 142 800	-25 999	-1,2%	-0,14%	-8 445	-0,4%	-0,03%
IDF	10 660 554	11 378 377	11 800 520	1 139 966	10,7%	0,41%	10 660 554	10 952 011	11 264 000	291 457	2,7%	0,30%	603 446	5,7%	0,39%

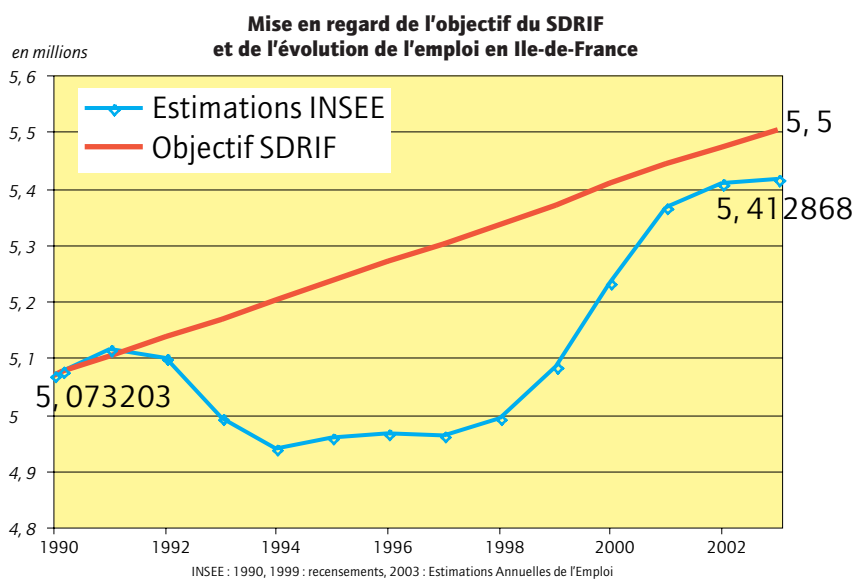
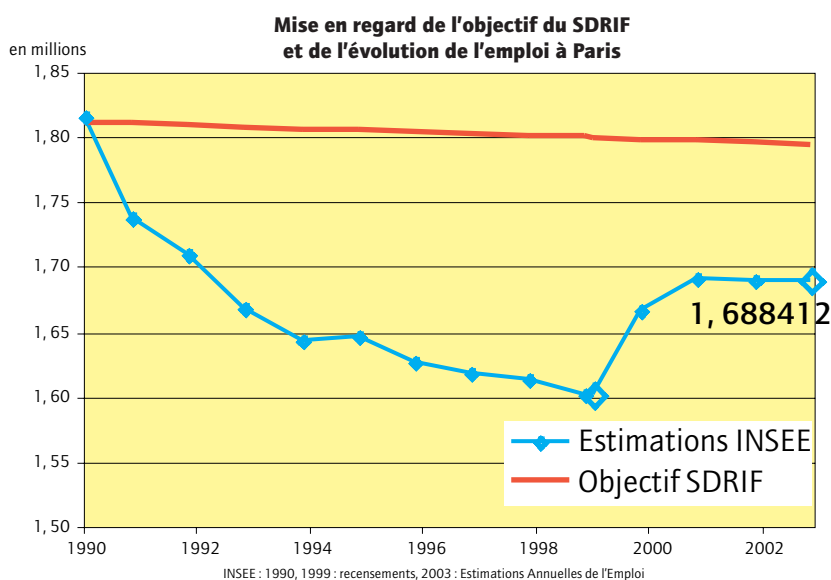
Sources : SDRIF : Schéma Directeur d'Ile de France 20015, Préfecture de la région Ile-de-France, DREIF & Population Emploi, Evolution Longues ; Eléments de suivi du SDRIF, DREIF, Mai 2002
INSEE : Recensements de la population 1990, 1999, enquête annuelle de recensement 2004

² – En janvier 2005 des chiffres de population ont été diffusés par l'INSEE d'après l'enquête de recensement de janvier 2004. Les ELP entre 1999 et 2004 n'ont pas encore fait l'objet de révision : c'est pourquoi des évolutions « linéaires » sont présentées entre ces deux dates sur les graphiques (en pointillés).

Mise en regard des objectifs du SDRIF et de l'évolution de l'emploi à Paris et en Ile-de-France

	SDRIF						INSEE								
	1990	2003	2015	Evolution 1990-2015			1990	1999	2003	Evolution 1990-1999			Evolution 1990-2003		
				en effectifs	en %	Taux de variation annuelle				en effectifs	en %	Taux de variation annuelle	en effectifs	en %	Taux de variation annuelle
Paris	1 796 378	1 780 778	1 766 378	-30 000	-1,7%	-0,07%	1 815 345	1 600 815	1 688 412	-214 530	-11,8%	-1,39%	-126 933	-7,0%	-0,56%
IDF	5 091 107	5 500 000	5 800 107	709 000	13,9%	0,52%	5 075 974	5 041 995	5 412 868	-33 979	-0,7%	-0,07%	336 894	6,6%	0,50%

Source : SDRIF : Schéma Directeur d'Ile de France 2015, Préfecture de la région Ile-de-France, DREIF & Population Emploi, Evolution Longues ; Eléments de suivi du SDRIF, DREIF, Mai 2002



2 – Les objectifs en matière d'emploi

1/En 2003 le nombre d'emplois à Paris est largement inférieur aux objectifs du SDRIF...

Le SDRIF table sur une perte d'emplois de l'ordre de 30 000 dans la capitale entre 1990 et 2015, soit une perte annuelle moyenne de 1 200 emplois.

Selon les estimations annuelles de l'emploi de l'INSEE, sur la période 1990-2002, on a observé trois principales phases d'évolution :

- 1990-1998 : une chute de l'emploi liée à une mauvaise conjoncture économique générale, marquée notamment par la crise de l'immobilier ;
- 1998-2001 : une augmentation de l'emploi liée à une amélioration de la conjoncture économique, au dynamisme des nouvelles technologies (e-business, téléphonie sans fil...), mais aussi à des événements très éphémères : ainsi la crainte du « bug » de l'an 2000 puis le passage à l'euro l'année suivante ont engendré la création de nombreux emplois dans le secteur informatique.
- 2001-2002 : nouvelle baisse de l'emploi dans un climat économique pessimiste (chute des valeurs boursières en particulier du NASDAQ, attentats du 11 septembre...)

Entre le recensement de mars 1990 et le 1^{er} janvier 2003, **la perte d'emploi dans la capitale se chiffre à 127 000** (123 000 en ne prenant en compte que les estimations annuelles de l'emploi pour 1990 et 2003) soit **à Paris une baisse annuelle** aux alentours de – 9 500 emplois, **8 fois plus importante que les perspectives du SDRIF**. Dit autrement, sur l'ensemble de la période le taux de variation annuelle a été de -0,56 % alors que l'objectif du SDRIF à l'horizon 2015 est de -0,07 %.

2/... tandis qu'en Ile de France, le nombre d'emplois en 2003 s'est rapproché des perspectives du SDRIF

Pour la région, globalement, le SDRIF table sur une croissance de 709 000 emplois d'ici 2015, soit une augmentation annuelle de 28 400 emplois et un taux de variation annuelle de 0,52 %. Comme le stipule le document de la DREIF³, ce taux de variation linéaire est théorique, les évolutions en matière d'emploi étant fortement cycliques.

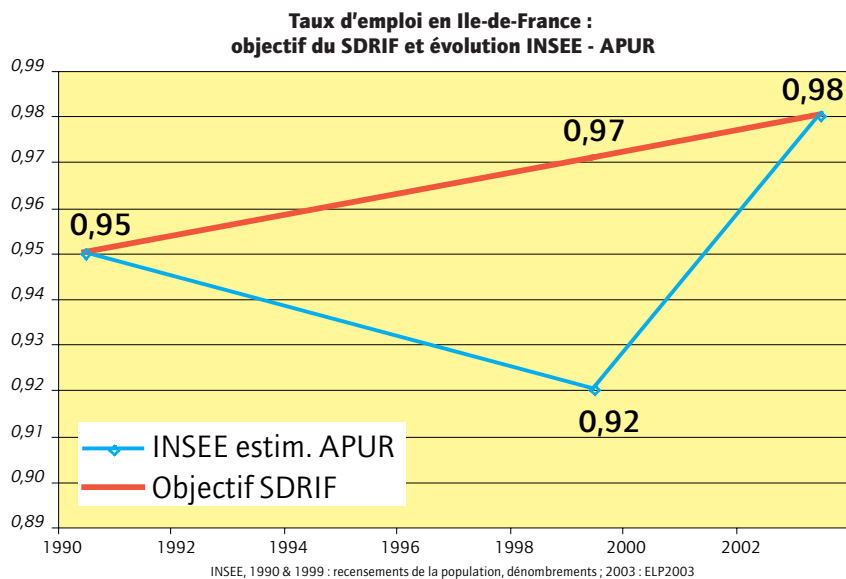
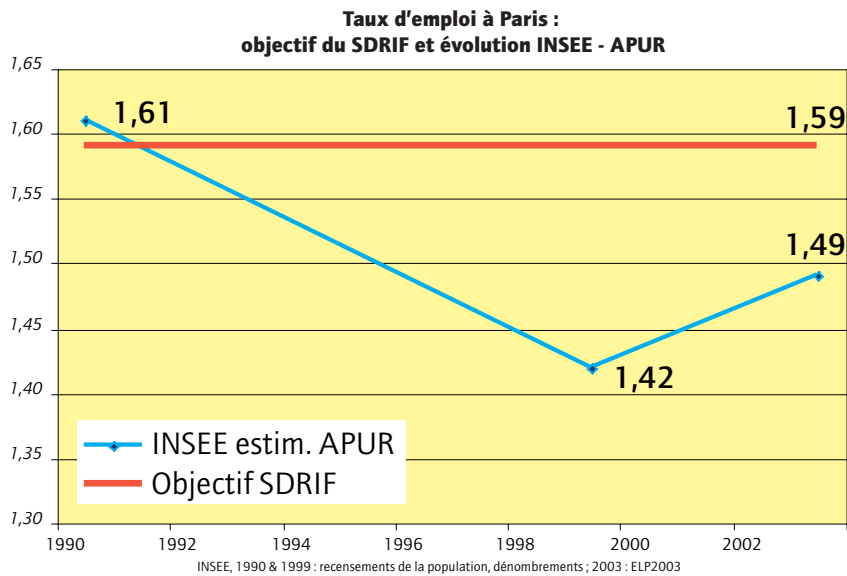
Pour 2003, le SDRIF table d'ailleurs sur un chiffre de 5,5 millions d'emplois, soit une évolution annuelle moyenne de 0,60 %, plus importante donc que celle prévue pour l'ensemble de la période.

Dans les faits, l'emploi francilien a diminué dans la région après 1991, s'est stabilisé de 1994 à 1998 et — comme l'évolution précédemment exposée pour Paris — a très fortement augmenté de 1998 à 2001. En 2002 l'évolution est à la stabilité.

Du fait de la très forte remontée de l'emploi de la fin des années 1990 à 2001, le nombre d'emplois au 1^{er} janvier 2003 (5,4 millions) s'est donc fortement rapproché des perspectives du SDRIF (5,5 millions) avec une différence de – 87 000 emplois (alors qu'elle était de l'ordre de – 344 000 en 1998).

Notons que si le taux d'évolution annuel moyen effectif entre 1990 et 2003 (0,50 %) est plus faible que celui escompté pour cette même période (0,60 %), il est en revanche très proche de celui escompté pour la période 1990-2015 (0,52 %).

³ – Population Emploi, Evolution Longues; Eléments de suivi du SDRIF, DREIF, mai 2002



3 – Les Taux d'emploi

1/Un taux d'emploi à Paris un peu moins élevé que celui escompté...

Le taux d'emploi permet de mesurer l'équilibre habitat emploi : il s'agit du rapport entre le nombre d'emplois et le nombre d'actifs résidents.

En 1994, le Schéma Directeur d'Ile-de-France vise à stabiliser le taux d'emploi parisien à un niveau élevé de l'ordre de 1,6.

La chute de l'emploi dans la capitale dans les années 1990 a entraîné une baisse sensible du taux d'emploi qui est passé de 1,61 en 1990 à 1,42 en 1999.

L'amélioration de la conjoncture économique de 1998 à 2001 a eu pour conséquence un regain d'emplois et par-là même une remontée du taux d'emploi.

Selon des estimations de l'APUR le taux d'emploi dans la capitale serait de 1,49 au 1^{er} janvier 2003 ⁴, soit 0,1 de moins que les perspectives du SDRIF.

2/... alors qu'en Ile-de-France, selon les estimations APUR, le taux d'emploi attendu serait atteint

La volonté principale du SDRIF concernant le taux d'emploi est un rééquilibrage géographique : si l'objectif est la stabilité à Paris, le SDRIF vise à maîtriser la croissance du taux d'emploi en petite couronne ouest et, *a contrario* le redresser en petite couronne est, et surtout en grande couronne.

De manière globale le taux d'emploi escompté pour la région est de 0,98 en 2003 et de 1,0 en 2015.

Après avoir diminué de 1990 à 1999 passant de 0,95 à 0,92, il se serait redressé selon des estimations de l'APUR au niveau des perspectives du SDRIF, à savoir 0,98 en 2003.

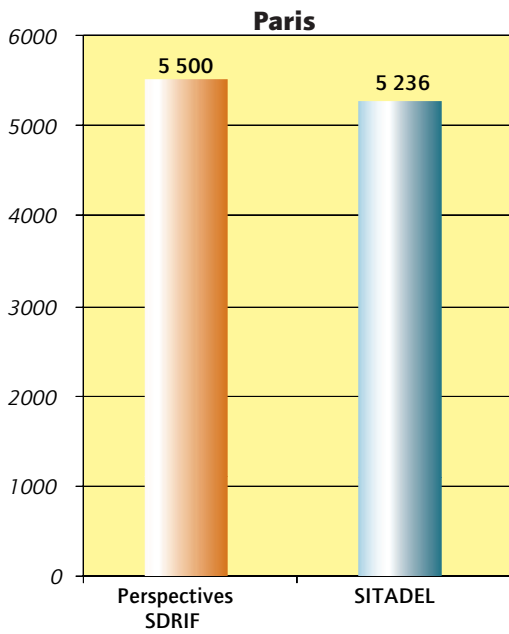
Mise en regard des objectifs du SDRIF et de l'évolution du taux d'emploi à Paris et en Ile-de-France

	SDRIF					INSEE				
	1990	2003	2015	Evolution 1990-1999	Evolution 1990-2015	1990	1999	2003	Evolution 1990-1999	Evolution 1990-2003
Paris	1,59	1,59	1,59	0	0	1,61	1,42	1,49	-0,19	-0,12
IDF	0,95	0,98	1,00	0,03	0,05	0,95	0,92	0,98	-0,03	0,03

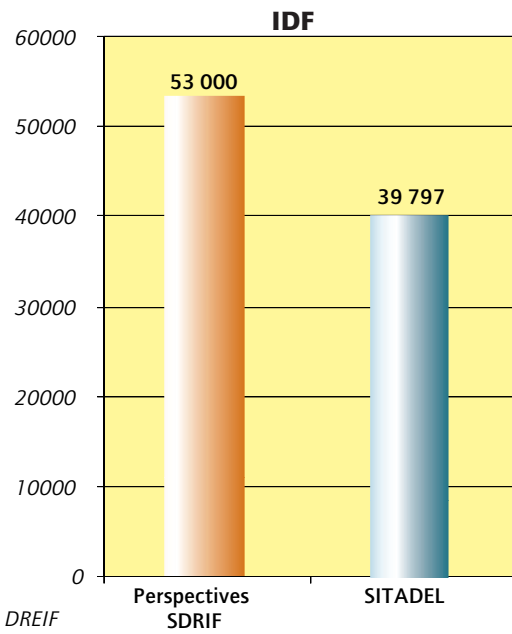
Sources : SDRIF : Schéma Directeur d'Ile de France 20015, Préfecture de la région Ile-de-France, DREIF & Population Emploi, Evolution Longues ; Eléments de suivi du SDRIF, DREIF, Mai 2002

⁴ – Les estimations du nombre d'actifs et du taux d'activité ne sont pas diffusées par l'INSEE. Aussi les derniers chiffres disponibles sont ceux du recensement de 1999. De manière à les actualiser, l'APUR s'est basé sur les Estimations Localisées de Population et les taux d'activité par sexe et âge. Cf. annexe méthodologique

Construction de logements : perspectives annuelles du SDRIF et constructions réelles (1990-2003)



Source : SITADEL DREIF



4 – Le logement

1/Fin 2003 la livraison de logements à Paris était légèrement moins importante que les attentes du SDRIF...

Les estimations d'évolution du parc de logements ont été réalisées sur la base des prévisions de croissance démographique. En prenant en compte le phénomène de desserrement des ménages, **le SDRIF a estimé à 5 500 le nombre de logements devant être construits annuellement à Paris de manière à ce que la population reste constante.**

D'après SITADEL, ce chiffre atteint 5 236 sur la période 1990-2003. Ainsi en 1999, le nombre de logements autorisés à la construction était inférieur d'environ 1 800 aux perspectives du SDRIF (-4,8 %).

2/...et l'Ile-de-France était loin d'atteindre les objectifs

En visant un chiffre de population francilienne de 11,8 millions à l'horizon 2015, le SDRIF tablait sur la construction de 53 000 logements par an. Mais la crise économique ainsi que les mutations socio-démographiques et des mouvements de transformation du bâti ont fait obstacle à la réalisation de cet objectif durant les années 1990.

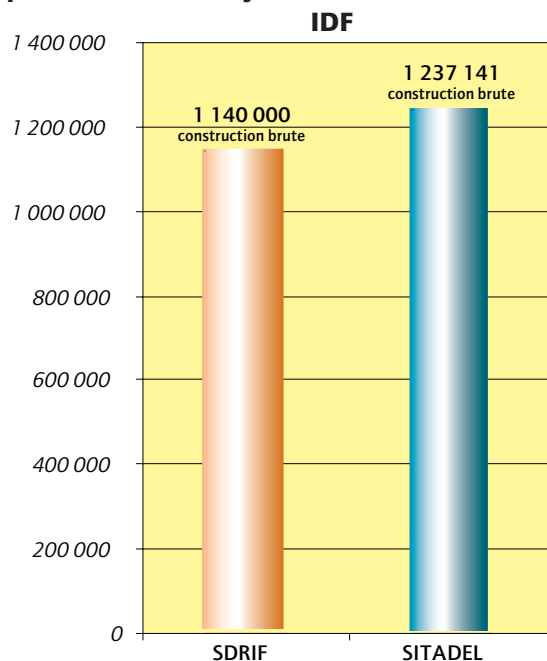
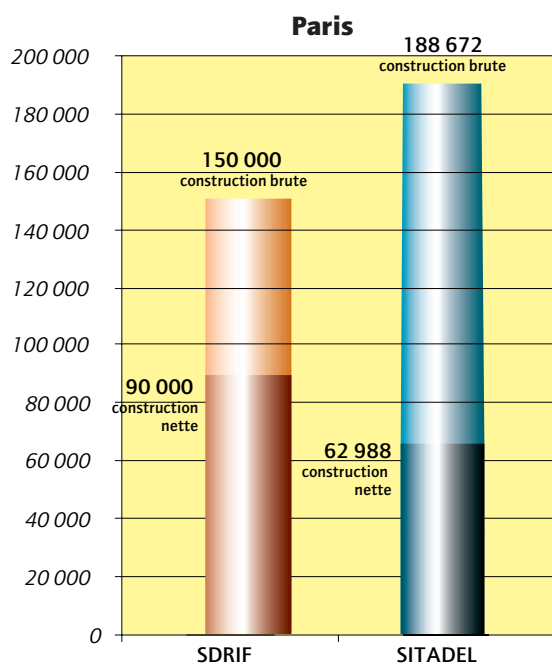
Ainsi un peu moins de 40 000 logements ont été autorisés à la construction chaque année, soit près de 13 000 de moins que les perspectives du SDRIF (-24,9 %).

Constructions de Logements : Perspectives annuelles du SDRIF et constructions réelles

	SDRIF				SITADEL		
	Nombre de logements susceptibles d'être construits				Nombre de logements terminés		
	annuellement	de 1990 à 1999 inclus	de 1990 à 2003 inclus	de 1990 à 2015	annuellement sur la période 1990-2003	de 1990 à 1999 inclus	de 1990 à 2003 inclus
Paris	5 500	55 000	77 000	137 500	5 236	55 243	73 305
IDF	53 000	530 000	742 000	1 325 000	39 797	424 621	557 163

Source : SITADEL DREIF

Surfaces annuelles en m2 SHON de bureaux construits (Perspectives SDRIF et moyenne SITADEL 1990-2003)



	SDRIF				SITADEL		
	Surfaces en m ² SHON de locaux industriels et de stockage susceptibles d'être construites				Surfaces en m ² SHON de locaux industriels et de stockage autorisées		
	annuellement	de 1990 à 1999 inclus	de 1990 à 2003 inclus	de 1990 à 2015	annuellement sur la période 1990-2003	de 1990 à 1999 inclus	de 1990 à 2003 inclus
Paris	50 000	500 000	700 000	1 250 000	33 982	395 113	475 746
IDF	1 340 000	13 400 000	18 760 000	33 500 000	1 270 184	11 412 688	17 782 570

Source : SITADEL DREIF

5 – Les surfaces d'activités

1/Bureaux

Les objectifs fixés par le SDRIF de 1994 en termes de construction de bureaux à Paris **entre 1990 et 2015** sont les suivants: 3,75 millions de m² de construction brute, dont 1,5 millions de m² pour le renouvellement du parc ancien (démolition-reconstruction), soit **une construction nette⁵ prévue de 2,25 millions de m².**

Entre 1990 et 2003 inclus, c'est-à-dire sur les 14 premières années, 2 641 400 m² ont été autorisés dans Paris, dont 1 759 500 au titre du renouvellement, **soit une construction nette de 881 800 m². Le SDRIF prévoyait pour 1990 à 2003 une construction nette de 1,26 millions de m².**

Donc pour la période 2004-2015 le SDRIF autorise encore pour Paris la construction de 1,37 millions de m² de construction nette de bureau.

	SDRIF				SITADEL		
	Surfaces en m ² SHON de bureaux susceptibles d'être construites				Surfaces en m ² SHON de bureaux autorisées		
	annuellement	de 1990 à 1999 inclus	de 1990 à 2003 inclus	de 1990 à 2015	annuellement sur la période 1990-2003	de 1990 à 1999 inclus	de 1990 à 2003 inclus
Paris	150 000	1 500 000	2 100 000	3 750 000	188 672	1 818 481	2 641 412
IDF	1 140 000	11 400 000	15 960 000	28 500 00	1 237 141	10 472 008	17 319 977

	SDRIF				SITADEL		
	Surfaces en m ² SHON de bureaux susceptibles d'être démolis				Surfaces en m ² SHON de bureaux démolis		
	annuellement	de 1990 à 1999 inclus	de 1990 à 2003 inclus	de 1990 à 2015	annuellement sur la période 1990-2003	de 1990 à 1999 inclus	de 1990 à 2003 inclus
Paris	60 000	600 000	840 000	1 500 000	125 684	1 403 144	1 759 579

Source : SITADEL DREIF

Pour l'ensemble de la région, le SDRIF prévoyait une construction globale de 28,5 millions de m² entre 1990 et 2015, soit une rythme annuel de 1,14 millions.

Entre 1990 et 2003, 17,3 millions de m² de bureaux ont été construits en Île-de-France, soit près de 1,24 millions de m² par an. Durant cette période, le rythme de construction au niveau régional a donc été **plus soutenu que prévu (+ 8,5 %)**.

N.B. : On ne dispose pas au niveau régional du quota de renouvellement.

⁵ – On appelle construction nette la différence entre la construction brute et les démolitions prévues par le SDRIF au titre du renouvellement du parc parisien. Le document ne prévoyait ce quota de renouvellement que pour Paris.

2/Industrie-stockage

Les objectifs fixés par le SDRIF de 1994 en termes de construction de locaux industriels et de stockage à Paris s'élevaient à 1,25 millions de m² entre 1990 et 2015, soit un rythme de 50 000 m² par an.

Or, entre 1990 et 2003, 475 000 m² ont été construits soit un rythme annuel de 34 000 m².

C'est 16 000 m² de moins que ce que prévoyait le SDRIF.

Pour l'ensemble de la région, le SDRIF prévoyait une construction globale de 33,5 millions de m² entre 1990 et 2015, soit un rythme annuel de 1,34 millions.

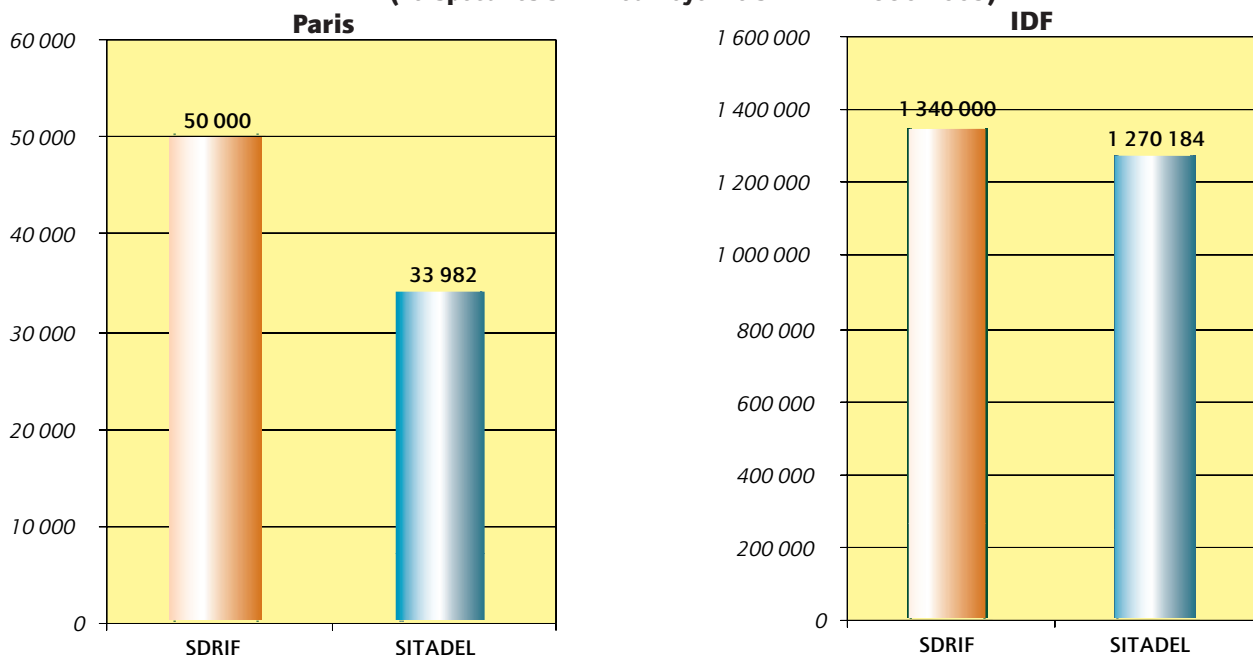
Entre 1990 et 2003, près de 11,5 millions de m² de locaux industriels et de stockage ont été construits en Ile-de-France, soit 1,27 millions de m² par an.

Durant cette période, le rythme de construction au niveau régional a donc été moins soutenu que prévu (- 978,000 m²).

3/Autres locaux

Cette catégorie comprend des types de constructions correspondant notamment à des commerces, des équipements. Si des estimations de ces surfaces ont pu être utilisées dans le cadre des prévisions d'emplois du SDRIF de 1994, aucun objectif chiffré n'a pourtant été annoncé dans ce domaine.

**Surfaces annuelles en m² SHON de locaux industriels et de stockage construits
(Perspectives SDRIF et moyenne SITADEL 1990-2003)**



Annexes

Les estimations localisées de population/méthodologie

Cette méthodologie est présentée sur le site internet de l'INSEE http://www.insee.fr/fr/ffc/docs_ffc/elp_reg_dep.htm#Soldem

Chaque année, l'Insee estime la population, à la date du 1^{er} janvier, des régions et des départements de France métropolitaine.

Pour les années 1990 et 1999, les estimations de population au 1^{er} janvier s'appuient sur les dénombrements issus des deux derniers recensements de la population, effectués respectivement le 5 mars 1990 et le 8 mars 1999. Entre les recensements, les évolutions de la population doivent être estimées.

Au cours d'une année donnée, l'évolution de la population d'une zone géographique résulte de deux facteurs :

- le solde naturel, différence au cours de l'année entre le nombre des naissances et celui des décès domiciliés dans la zone géographique ;
- le solde migratoire, différence au cours de la même année entre le nombre de personnes venues résider dans la zone (entrants) et le nombre de personnes qui ont quitté cette zone pour résider ailleurs (sortants).

Chaque année, le solde naturel des régions et départements est connu à travers les statistiques d'état civil. En revanche, seules des estimations permettent d'appréhender le solde migratoire.

Solde naturel

L'état civil enregistre toutes les naissances, selon le sexe de l'enfant et le lieu de domicile de la mère. De même, il enregistre les décès, selon le sexe et l'âge du défunt, et son lieu de domicile.

Les informations fournies par l'état civil peuvent être considérées a priori comme exhaustives. Cependant il existe des délais de centralisation et de traitement statistique des fichiers, qui peuvent être longs. C'est pourquoi la première estimation des soldes naturels de l'année N est effectuée, à partir de fichiers provisoires, au cours de l'année N + 1. Cette estimation provisoire est ensuite révisée lorsque sont disponibles les données définitives de l'état civil.

Solde migratoire

Les soldes migratoires des régions et départements échappent à toute procédure d'enregistrement. Ils doivent être estimés.

Pour ce faire, l'Insee a mis au point un modèle démographique qui s'appuie sur l'exploitation statistique simultanée de plusieurs sources, de nature variée. La méthode prend en compte les variations annuelles de population telles qu'elles ressortent :

- des fichiers fiscaux de la taxe locale d'habitation,
- des fichiers des abonnés des distributeurs d'énergie électrique (EDF et régies),
- des fichiers des organismes versant des allocations familiales,
- des statistiques d'enfants scolarisés fournies par le ministère de l'Éducation nationale,
- du fichier général des électeurs.

Chacune de ces sources permet de calculer, pour chaque département, un taux de solde migratoire annuel. Une pondération est ensuite effectuée entre ces différents taux, auxquels s'ajoute le taux tendanciel constaté sur la période intercensitaire. Cette pondération est propre à chaque département pour tenir compte, localement, de la qualité respective des sources.

Ce traitement statistique aboutit au calcul d'un taux de solde migratoire synthétique pour chaque département, qui est retenu pour l'estimation finale.

Les estimations du taux d'emploi

Le taux d'emploi est le rapport entre le nombre d'emplois et le nombre d'actifs résidents.

Des estimations du nombre d'emplois sont diffusées annuellement par l'INSEE.

En revanche aucune estimation du nombre d'actifs n'est diffusée.

Ainsi aucune estimation du taux d'emploi après 1999 n'est retransmise.

Pour pallier ce manque, l'APUR a fait ses propres estimations en faisant l'hypothèse que le lien existant entre population totale et population active par sexe et âge – à savoir le taux d'activité par sexe et âge – était constant depuis 1999. Aux estimations locales de populations de l'INSEE de 2003, il a donc été appliqué les taux d'activité par sexe et âge de 1999 pour obtenir un nombre d'actifs au 1^{er} janvier 2003.

Pour valider ce modèle, le nombre de chômeurs parisiens (DEFM) a été rapporté au chiffre d'actifs obtenu : il a été obtenu un taux de chômage de 10,8 % en 2003 soit un chiffre proche du taux INSEE de 10,9 %. A noter que ce faible écart, est aussi peut être lié au fait que l'INSEE utilise le nombre de chômeurs au sens du BIT pour calculer le taux de chômage et non le chiffre des DEFM (Demandeurs d'Emploi en Fin de Mois).