



Le SDRIF 1994 : un bilan en demi-teinte

Le but du SDRIF, approuvé le 26 avril 1994, était de conforter les grandes orientations du Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme (SDAU) de 1965, basées sur l'implantation de pôles régionaux, la préservation des grands espaces naturels et le développement de la mobilité des franciliens. Il comporte ainsi des mesures en faveur de la protection du cadre de vie, la création de nouveaux espaces pour loger les Franciliens et accueillir les entreprises, la réalisation de nouvelles infrastructures ou l'implantation d'équipements, notamment universitaires.

❶ LES TROIS CLÉS DU PARTI D'AMÉNAGEMENT D'ILE-DE-FRANCE EN 1994

☐ **L'équilibre entre le milieu naturel et le milieu urbain** : il s'agissait d'assurer la pérennité des terres agricoles, de préserver le patrimoine naturel, de localiser et limiter les espaces d'accueil des nouvelles populations.

☐ **Une organisation multipolaire du cadre urbain** : le Schéma Directeur de 1994 entendait assurer un bon équilibre entre habitat et emploi, réduire les dysfonctionnements en matière de transports, reconquérir certaines zones laissées à l'abandon, atténuer les ségrégations sociales et assurer une meilleure répartition de la richesse fiscale, donnant ainsi aux collectivités locales les moyens de gérer la croissance de leur population.

☐ **Des transports performants** : les objectifs du schéma directeur étaient l'amélioration du service rendu à l'utilisateur, la meilleure irrigation du territoire régional en privilégiant la desserte des pôles de développement, l'augmentation de l'offre de déplacement de 55% d'ici à 2015, l'augmentation des échanges périphériques.

❷ LES DYSFONCTIONNEMENTS DU SDRIF DE 1994

Les prescriptions du SDRIF de 1994 n'ont pas toutes été appliquées, concernant notamment :

☐ **La solidarité entre petite et grande couronne** : la croissance de l'Île-de-France s'est ralentie par rapport à la période antérieure, ainsi que le prévoyait le SDRIF, mais les villes et les régions du Bassin parisien n'ont guère profité du

développement francilien qui est resté focalisé sur l'agglomération parisienne.

☐ **Le renouveau de l'industrie francilienne** : le SDRIF souhaitait le renouveau de l'industrie francilienne, afin de préserver la diversité fonctionnelle de la région. Dans les faits, les pertes d'emplois industriels se sont poursuivies et la tertiarisation de l'économie francilienne s'est renforcée.

☐ **La maîtrise et l'équilibre de la croissance régionale** : au lieu d'accueillir chaque année 29 000 emplois supplémentaires, l'Île-de-France en a perdu 3 500 en moyenne. De plus, le rééquilibrage Est-Ouest du développement n'est pas encore véritablement visible, d'autant plus que la croissance démographique a été plus forte que prévue dans le département des Hauts-de-Seine.



☐ **L'organisation urbaine polycentrique** : la construction de logements, les emplois supérieurs et les fonctions stratégiques ont continué à se polariser sur l'agglomération parisienne. Le renforcement voulu des pôles historiques a été contrecarré par l'implantation en périphérie de grands équipements commerciaux créant de nouvelles centralités. Enfin, les villes moyennes et les villes limitrophes n'ont pas vraiment joué leur rôle structurant attendu dans la grande couronne.

☐ **L'organisation des transports** : les inflexions aux politiques de gestion des déplacements ont conduit à une programmation très sélective de ces projets par le contrat de plan Etat-Région. Une priorité marquée a été donnée aux transports en commun, ce qui a permis un bon avancement de ce volet du SDRIF ; en revanche, le schéma routier a été peu engagé.

☐ **La valorisation du milieu rural et l'irrigation par les espaces naturels** : l'efficacité du SDRIF a été très inégale car, bien que les espaces boisés aient été efficacement protégés, la consommation d'espace naturel en grande couronne a été supérieure aux prévisions, du fait de l'extension des bourgs et villages. Dans la couronne péri-urbaine, le grignotage et la destabilisation de la ceinture verte se sont poursuivis et, dans l'agglomération centrale, la mise en réseau des espaces verts urbains n'a guère progressé.

☐ **Le respect de la nature et la réduction des nuisances** : dans le domaine de la dépollution de l'eau, d'importants progrès ont été accomplis, cependant, il subsiste encore un déficit de traitement important. Pour ce qui est des déchets, la situation s'est notablement améliorée, entre autres grâce à une meilleure organisation territoriale. Enfin, en matière de nuisances, la lutte contre le bruit souffre d'une approche trop cloisonnée.

Le SDRIF de 1994 n'offre que peu de réponses aux évolutions socio-économiques et territoriales qui sont maintenant au cœur des problèmes des collectivités locales. Le contexte de l'Ile-de-France a fortement changé depuis le début des années 90 : la transformation de la pyramide des âges modifie les besoins en logements et en services, les phénomènes de ségrégation sociale et ethnique se sont accrus, la spécialisation des territoires tend à se renforcer et la sécurité publique est devenue un problème d'aménagement. De plus, du fait de la décentralisation des politiques urbaines et du désengagement de l'Etat, les grandes opérations d'aménagement du territoire se raréfient.

Parallèlement, le développement du marché unique, l'élargissement de l'Union Européenne et l'évolution de sa politique régionale contribuent à modifier le positionnement et le rôle de l'Ile-de-France. L'acte II de la décentralisation conforte le rôle des collectivités régionales et départementales, les lois d'aménagement et de développement du territoire ont modifié la nature du SDRIF en lui donnant une double fonction de Schéma régional d'aménagement et de développement du territoire (SRAD) et de directive territoriale d'aménagement (DTA). Le développement de l'intercommunalité en Ile-de-France, suite à la loi Chevènement, modifie en profondeur l'exercice de la gouvernance régionale.

La mise en avant du concept de développement durable impose une approche différente de la planification régionale, que ce soit en matière de déplacement ou dans la gestion des ressources et la maîtrise des impacts environnementaux du développement : préparer un développement durable suppose une approche plus transversale que celle présentée par le SDRIF de 1994, avec une articulation forte entre les différentes échelles de territoire, de l'espace européen aux bassins de vie, et une concertation intense entre les collectivités.

③ L'EXEMPLE DES TRANSPORTS

Deux thèmes essentiels peuvent servir à illustrer de façon plus détaillée ce bilan mitigé pour le département des Hauts-de-Seine : les transports et le logement.

☐ **Les infrastructures de transports** :

Bien qu'il soit normal qu'au 15 février 2006 toutes les infrastructures figurant au Schéma directeur de la région d'Ile-de-France ne soient pas réalisées ou engagées, le bilan pour le Département est plutôt insatisfaisant (voir tableau ci-contre).

☐ **Le logement** :

Afin de rééquilibrer la construction au profit de la proche couronne et de limiter la consommation de nouveaux espaces agricoles, les objectifs du SDRIF prévoyaient une redistribution des constructions de logements au sein de la région d'Ile-de-France.

Ainsi, par rapport à la période de 1982-1989, où la construction annuelle dans le département des Hauts-de-Seine s'élevait à 6 678 logements, le SDRIF affichait-il un objectif de 7 300 logements par an, ce qui, à l'échelle de la région, correspondait à l'objectif le plus ambitieux après celui prévu pour la Seine-et-Marne.

Avec 8 095 logements annuels sur la période 1990-1999, le département des Hauts-de-Seine est allé bien au-delà des objectifs du SDRIF (+ 111 %). L'ampleur de la production de logements sur cette période place d'ailleurs les Hauts-de-Seine en première position par rapport aux autres départements franciliens. Il s'agit du département qui a le plus bénéficié du recentrage des constructions souhaité par le SDRIF. Le poids du département dans la construction régionale est en effet passé de 13 % à 17,5 %.

Depuis 2000, la construction de loge-



INFRASTRUCTURE	BILAN
Bouclage d'A86	non achevé - de plus si une partie est en cours de réalisation sous forme d'une infrastructure à péage pour véhicules à petit gabarit, l'infrastructure utilisable pour les poids lourds n'est pas engagée
Boulevard Urbain Clichy-La-Garenne Saint-Ouen	reste à faire – la philosophie de ce qui est projeté maintenant ne correspond plus à la continuité de la RN 315 – les études préliminaires sont faites – maître d'ouvrage à désigner
RD 7 – voie rapide à aménager	réalisation à achever par le Département sous forme de boulevard urbain
Muse / Croix du Sud	- Muse différé en tant qu'infrastructure routière à petit gabarit à péage - Croix du Sud, la branche Châtillon – Vélizy – Viroflay est entrée en phase de déclaration d'utilité publique
Tramway	reste à faire – la tranche de prolongement de T1 entre Saint-Denis et AG III est entrée en phase de déclaration d'utilité publique en septembre 2005, T2 à Bezons est entrée en phase de déclaration d'utilité publique
Liaison La Défense Roissy	reste à faire
Prolongement de la ligne 13 au port de Gennevilliers	En cours - la tranche allant jusqu'à AG III est en travaux
Prolongement de la ligne 4 à Bagneux	déclaration d'utilité publique prononcée le 15 février 2005
Rocade Transport en commun de 1ère couronne	reste à définir et à faire
Tramway T2 prolongé jusqu'à Paris	en cours de procédure
Autoroute A14	réalisée à péage

ments dans les Hauts-de-Seine enregistre un ralentissement (6 200 logements autorisés par an en moyenne sur 2000-2004). Cette baisse, enregistrée dans tous les départements de l'Île-de-France depuis 1995, est cependant beaucoup plus récente sur le département des Hauts-de-Seine. Par ailleurs, dans les Hauts-de-Seine, le rythme des constructions de logements est à la reprise sur l'année 2004 : 6 845 logements autorisés en 2004 contre 5 742 en 2003 et 2 148 logements sociaux financés en 2004 contre 1 595 en 2003.

