



Mouvement des Entreprises de France
MEDEF Ile-de-France

SDRIF 2007 -2030

POSITIONS ET PROPOSITIONS

DU

MEDEF ILE-DE-FRANCE

SOMMAIRE

	Page
▪ LA POSITION DU MEDEF Ile-de-France	3
▪ TRANSPORTS : un manque de cohérence	4
- un maillage des transports collectifs en proche banlieue insuffisant	4
- un désengagement routier problématique	4
- une impasse aéroportuaire ?	5
▪ LOGEMENTS : un objectif indispensable mais avec quels moyens ?	5
- la répartition des 60 000 logements à construire chaque année est décevante	5
- l'objectif de mixité et de cohésion sociale n'est pas suffisamment affirmé	6
▪ DENSITE : comment assurer le recentrage sur l'agglomération centrale ?	6
- la difficulté du « recentrage » sur l'agglomération centrale	6
- une offre foncière malthusienne	7
▪ DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE ET EMPLOI : des objectifs décevants	8
▪ 9 PRIORITES POUR LE SDRIF	10
- Image de l'Ile-de-France	10
- Logement	10
- Emploi	10
- Développement Economique	10
- Transports routiers	11
- Transports collectifs	11
- Transports aériens	12
- Développement durable	13
- Accueil de l'Institut Européen des Technologies	13

REVISION DU SDRIF

LA POSITION DU MEDEF Ile-de-France

Avec la révision du SDRIF, c'est l'avenir de notre Région à 25 ans qui se dessine.

Il s'agit donc d'un rendez-vous très important pour l'Ile-de-France. Les entreprises sont particulièrement concernées par ce document à caractère réglementaire qui conditionne une grande partie de leur avenir.

Le SDRIF de 1994 a été décevant : décevant en matière de développement économique, décevant pour la croissance, décevant pour l'emploi. Ainsi, de 1995 à 2004, la croissance de l'Ile-de-France a été de 2,4 % par an en moyenne (- 0,7 % en 2003), pendant que le « Grand Londres » connaissait une croissance de 8 % /an et la Région de Madrid de 3,7 %.

Notre Région a donc pris du retard par rapport à ses principales concurrentes, conséquence de la mise en application d'un schéma directeur peu ambitieux et inspiré par l'idée que le rééquilibrage économique entre l'Ile-de-France et les autres régions françaises devait être poursuivi.

Nous étions donc en droit d'attendre un document volontariste qui définisse des orientations claires et qui se fixe pour objectif de faire de l'Ile-de-France la première région économique européenne dans 25 ans.

La version présentée est en deça de nos attentes : plutôt qu'un catalogue de bonnes intentions, nous aurions préféré une vraie hiérarchisation des priorités.

Pour les entreprises, le SDRIF doit contribuer à garantir une croissance de 3% /an, une croissance riche en emplois pour éviter que l'Ile-de-France ne connaisse à nouveau un taux de chômage supérieur à la moyenne nationale comme cela a été le cas en 2003, 2004 et 2005.

L'attractivité et la compétitivité devraient donc être les « maîtres-mots » de ce schéma, qui devrait porter un projet économique et urbain ambitieux.

Face à cette ambition affichée, le MEDEF Ile-de-France formule les constats suivants :

TRANSPORTS : un manque de cohérence :

➤ **Un maillage des transports collectifs en proche banlieue insuffisant :**

Alors que le rapport insiste sur la nécessité d'étendre le maillage des transports collectifs vers la partie la plus dense de la petite couronne, les projets retenus ne correspondent pas à ce plaidoyer.

En effet, les deux rocade qui bénéficient d'un engagement fort du SDRIF sont, d'une part, le tramway des Maréchaux, qui est trop près pour jouer le rôle de maillage et, d'autre part, le Grand Tram, qui est trop éloigné pour pouvoir jouer ce rôle.

Le projet de rocade de métro, ex-Orbitale (qui figurait déjà dans le SDRIF de 1994), ne figure ici que de manière schématique, sous forme de flèches. Rebaptisée Arc Express, son tracé étudié à maintes reprises est abandonné (c'est un recul), et cette infrastructure semble vouée à ne bénéficier que d'études – et non de réalisations – au cours des prochains contrats de projets Etat-Région.

Les multiples prolongements de métros, de tramways, qui sont proposés un peu partout, ne pourront assurer une desserte cohérente comme ce qu'aurait permis ce projet stratégique. La liste de ces prolongements donne une impression de saupoudrage.

En clair, le schéma des transports collectifs du SDRIF manque de cohérence.

➤ **Un désengagement routier problématique :**

Le désengagement du SDRIF des grandes infrastructures routières structurantes est d'autant plus problématique qu'il ne s'accompagne pas de projets susceptibles d'arrêter la croissance de l'usage de l'automobile, notamment en grande couronne.

Certes, les projets imposés par l'Etat sont repris dans le SDRIF, mais la Région annonce qu'elle ne financera pas ces projets, à l'exception de petits tronçons permettant d'améliorer la Francilienne à hauteur de Roissy et du tronc commun avec A4 ; de mieux régler le tronc commun A4-A86 ; et de réaliser quelques déviations.

Le SDRIF semble à peine plus ouvert aux projets à maîtrise d'ouvrage départementale, ne reprenant qu'une demi-douzaine d'itinéraires, généralement en rocade.

La compression des investissements routiers, sans solution alternative pour des usagers de l'automobile de plus en plus nombreux, ne pourra qu'aggraver la congestion.

➤ **Une impasse aéroportuaire ?**

Le SDRIF prend parti pour une stagnation du nombre de mouvements sur Roissy, quasiment au niveau actuel (580 000 mouvements) et pour un couvre-feu à terme. Il n'apporte aucune solution alternative à l'accueil de la croissance du trafic, contestant à la fois l'idée d'un troisième aéroport (développée au milieu des années 1990) et l'idée de porter le trafic à Roissy à 750 000 mouvements par an (position de la DGAC).

Plus encore, le SDRIF prévoit l'urbanisation de vastes secteurs situés aux alentours immédiats des plateformes de Roissy et d'Orly, ce qui aboutira à terme à multiplier le nombre de riverains soumis aux nuisances et donc des contraintes imposées à l'activité aéroportuaire.

Enfin, aucune anticipation pour la création d'un troisième aéroport n'est évoquée alors qu'il faut 20 ans pour réaliser un tel équipement (voir annexe 1).

LOGEMENTS : un objectif indispensable mais avec quels moyens ?

- **La répartition des 60 000 logements à construire chaque année est décevante**
La première déception vient de Paris, qui est traité comme une exception. Il lui est affecté un objectif de construction de 4500 logements par an, soit un niveau plus faible que celui observé de 1990 à 2005 et que celui fixé par le SDRIF de 1994. Pour tous les autres départements franciliens, l'effort demandé est nettement au dessus du niveau des 15 dernières années.

La seconde déception vient de la répartition Est-Ouest : alors qu'on pouvait s'attendre à une volonté de rééquilibrage Est-Ouest au niveau régional, on constate que l'effort annuel demandé aux Hauts-de-Seine est de 21 % au dessus de la statistique des 15 dernières années, alors que l'effort est de +109 % pour la Seine-Saint-Denis et de +60 % pour le Val-de-Marne.

La troisième déception vient du décalage entre le discours sur le « recentrage » et les objectifs chiffrés pour le « centre » et la « périphérie » : le SDRIF prévoit en effet que 50 % de la construction de logements prendra place en grande couronne, soit une proportion similaire à ce qui s'est produit au cours des 15 dernières années.

➤ **L'objectif de mixité et de cohésion sociale n'est pas suffisamment affirmé**

Si le document insiste pour que les communes qui sont en dessous du seuil de 20% de logements sociaux dans leur parc fassent l'effort de rattrapage nécessaire, il est bien plus timoré sur la diversification du parc de logements dans les communes qui sont au-delà de ce seuil.

Ainsi peut-on même lire dans le SDRIF que les communes ayant dépassé les 20% de logements sociaux doivent aller encore au-delà. C'est une orientation qui peut être contraire à l'objectif de mixité sociale dans ces communes.

L'hésitation sur les mesures à prendre pour diversifier le peuplement du Nord-Est de l'agglomération contraste avec la vibrante analyse qui est faite des inégalités territoriales et des risques encourus pour la cohésion sociale.

DENSITE : comment assurer le recentrage sur l'agglomération centrale ?

➤ **La difficulté du « recentrage » sur l'agglomération centrale**

La vision du « recentrage » par la compacité et la densification apparaît difficile.

Difficile car il s'agirait d'une véritable rupture par rapport au mouvement de développement urbain et de dédensification qui accompagne la croissance démographique et économique des métropoles.

Difficile car les « terrains mutables » sur lesquels mise le SDRIF pour opérer ce recentrage ne sont pas tous – loin de là – mobilisables, et en tout cas pas en priorité pour l'habitat. Le SDRIF néglige, à propos de ces terrains, au moins trois réalités : d'une part, le fait qu'une bonne part d'entre eux garderont une vocation économique voire industrielle ; en second lieu, que nombre d'entre eux sont soumis à des contraintes (inondations, sols pollués) qui les rendent impropres à la construction de quartiers résidentiels, en troisième lieu, que Paris et la petite couronne demeurent déficitaires en espaces verts de proximité et que les maires en font généralement – et à juste titre – leur priorité lorsque des opportunités foncières se présentent.

Il s'agit d'une utopie si le souhait affiché de densification n'est assorti d'aucune prescription garantissant que les maires prendront cette voie (il est timidement écrit que « les décisions d'urbanisme doivent viser à accroître la densité moyenne de l'espace urbanisé communal » sans préciser si un accroissement infinitésimal serait acceptable ou non). La densification risque de demeurer un vœu pieux.

L'absence de prescription pour la densification fragilise considérablement le SDRIF dans la mesure où la réalisation de cette ambition justifie la diminution de l'offre foncière nouvelle (espaces à urbaniser) et l'investissement dans le centre de l'agglomération. Aussi, la non réalisation de cette ambition – aucune prescription n'y oblige – aura des effets en cascade sur la faisabilité du SDRIF.

➤ **Une offre foncière malthusienne**

Le SDRIF de 1994 avait ouvert 50 000 ha d'urbanisation nouvelle à l'horizon 2015 hors zones urbaines existantes. Ce chiffre est à rapprocher des 23 700 ha offerts par l'actuel SDRIF (dont seulement 15 000 cartographiés et 8 000 considérés inclus dans les actuels PLU) pour l'horizon 2030. C'est une offre insuffisante, notamment au regard de deux facteurs :

- d'une part, le caractère utopique du souhait de « recentrage » sur l'agglomération : si le recentrage échoue et que la demande se porte sur la grande couronne, on manquera de terrains,
- d'autre part, l'ambition des 60 000 logements dont 20 000 logements prenant place sur les nouveaux terrains offerts à l'urbanisation : ces terrains (23 700 hectares) seront nettement insuffisants pour accueillir cet effort de construction.

L'insuffisance de l'offre foncière est aggravée par la mauvaise répartition des nouveaux espaces urbanisables dans le SDRIF : ces espaces se trouvent fortement concentrés (la moitié environ) à Marne-la-Vallée (Val d'Europe) et à Sénart. Les autres espaces urbanisables se répartissent essentiellement autour de Roissy et d'Orly ainsi qu'à Cergy et dans le Mantois. Le SDRIF accorde très peu d'espaces à urbaniser dans l'ouest de la région, ce qui ne manquera pas de creuser encore davantage le différentiel de valeurs foncières entre l'Est et l'Ouest.

Plus généralement, l'insuffisance de l'offre foncière prévue au SDRIF aura deux conséquences : un renchérissement de l'immobilier encore plus fort, et un éloignement des familles modestes d'abord vers les bourgs et villages en milieu rural puis vers les régions limitrophes (Centre, Picardie...), avec ce que cela signifie au niveau des déplacements et des trajets, comme au niveau des coûts d'équipement qui seront supportés par des communes périphériques aux ressources faibles.

C'est en tout cas tout le contraire du « recentrage » : c'est l'éclatement de l'urbanisation hors limites de l'Île-de-France.

DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE ET EMPLOI : des objectifs décevants

Le SDRIF renvoie sur ce domaine au Schéma Régional de Développement Economique (SRDE) : il n'y a donc dans le document actuel qu'une dizaine de pages sur ce sujet. Néanmoins, la cohérence entre les deux documents n'apparaît pas vraiment assurée : ainsi, en matière d'emplois, le SRDE (2006-2011) prévoyait la création de 40 000 emplois annuels sur 5 ans alors que le SDRIF n'en prévoit plus que 28 000/an à partir de 2011. Pourquoi ?

➤ **Il faut envisager plusieurs priorités dans le domaine économique et dans celui de l'emploi.**

Certaines ont été reprises dans le SRDE comme :

- ✓ la volonté de développer les zones franches urbaines (4 nouvelles zones en IDF) ;
- ✓ une anticipation des difficultés économiques pour assurer en amont les reconversions nécessaires (Seine & Marne Sud par exemple) ;

- ✓ une gouvernance efficace des pôles de compétitivité où les PME doivent être intégrées et écoutées ;
- ✓ des actions dans le domaine de l'innovation et de la recherche (IDF = 40% de la recherche nationale).

Nos autres priorités n'ont pas forcément été prises en compte :

- ✓ **la neutralité administrative et fiscale de l'IDF** : sujet totalement absent du SRDE (stabilisation du versement transport alors que l'on envisage l'élargissement de son assiette ; baisse de la taxe professionnelle alors que la Région l'a augmentée massivement en 2005 et 2006 ; suppression de la taxe sur les locaux commerciaux et d'activités ; suppression de l'agrément bureaux).
- ✓ **la transmission d'entreprise** : 215.000 chefs d'entreprises vont quitter leurs responsabilités dans les 10 ans à venir ;
- ✓ **le sort réservé à l'activité industrielle** : l'IDF reste la 1^{ère} région industrielle française mais les effectifs de l'industrie francilienne ne cessent de baisser. Or, les activités industrielles n'ont pas été retenues dans les filières prioritaires ;
- ✓ **le développement économique des zones urbaines sensibles** qui seul peut éviter le retour des émeutes que nous avons connues en décembre 2005 : l'emploi est le 1^{er} facteur d'insertion d'où les initiatives MEDEF en faveur des jeunes (« Pas de jeunes sans métier » et « Nos quartiers ont des talents ») ;
- ✓ enfin, **l'application plus volontariste des critères de l'agenda de Lisbonne** en s'appuyant sur les nouvelles technologies de l'information et de la communication et sur le développement de l'innovation : l'IDF a pris du retard dans ce domaine.

En résumé : le SDRIF dans ce domaine, ne nous paraît pas assez volontariste pour assurer un environnement fiscal, social et réglementaire favorable à la croissance de nos entreprises (petites – moyennes – grandes) et donc à la création d'emplois.

9 PRIORITES POUR LE SDRIF

1- IMAGE DE L'ILE-DE-FRANCE :

Compte tenu de l'image exceptionnelle de Paris en Europe et dans le monde, le MEDEF Ile-de-France souhaite, que dans le cadre d'une stratégie d'identification forte à l'étranger, la Région Ile de France porte désormais le nom de Région « Paris-Ile-de-France ».

2- LOGEMENT :

Compte tenu des disparités actuelles en matière de répartition du logement social dans la Région, le MEDEF Ile-de-France souhaite, afin de garantir une vraie mixité sociale régionale, que l'effort en matière de logement social soit concentré sur les communes qui n'atteignent pas aujourd'hui 20% conformément à l'article 55 de la loi SRU.

Parallèlement, il souhaite que l'effort de diversification (logement intermédiaire – accession à la propriété) porte en priorité sur les communes qui sont déjà dotées de 20% de logements sociaux.

3- EMPLOI :

Compte tenu des récentes difficultés qu'a connu notre région en matière de chômage, le MEDEF Ile-de-France souhaite que l'objectif de création nette annuelle de 40.000 emplois par an prévue pendant la seule période de mise en application du SRDE (2006-2011) soit étendue à la période couverte par le SDRIF à savoir jusqu'en 2030.

4- DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE :

Compte tenu des difficultés économiques et sociales de certains territoires franciliens, le MEDEF Ile-de-France souhaite que le développement économique des zones urbaines sensibles fasse l'objet d'une priorité très affirmée.

5- TRANSPORTS ROUTIERS :

Achever le bouclage de l'A86 et de la Francilienne :

Ces deux projets sont indispensables pour créer en agglomération parisienne une véritable continuité autoroutière.

Le bouclage de la Francilienne et de l' A 86 revêt donc une importance stratégique car il parachèvera le maillage des deux voies rapides routières de ceinture de la périphérie de Paris.

Pour l' A86, le bouclage au niveau de Rueil sera achevé pour les véhicules légers en 2009. Une décision est à prendre en ce qui concerne la création d'un tunnel "tout trafic".

En ce qui concerne la Francilienne, les projets sont aujourd'hui au point mort notamment à l'Ouest (A13 - Cergy ; A13 – A10).

De même, à l'Est, le "bouchon" de Joinville (le plus grand d'Europe) se répercute sur l'ensemble de cette partie de l'Île de France et handicape le développement économique du Val de Marne et des pôles essentiels de Seine Saint-Denis et de Seine et Marne.

Le bouclage de l' A86 à ce niveau est impératif et urgent.

6- TRANSPORTS COLLECTIFS :

Développer les liaisons ferroviaires Banlieue-Banlieue

L'absence de liaison ferroviaire banlieue – banlieue oblige les salariés à utiliser leur véhicule sous peine de devoir passer par Paris pour des trajets de banlieue à banlieue s'ils choisissent les transports en commun.

La création de tangentielles nous paraît devoir être inscrite comme une priorité pour les investissements à venir. Elle devrait permettre de mieux prendre en compte les nouveaux flux de déplacements dans les zones périphériques. Il s'agit de créer 120 kms de voies nouvelles sur les tracés suivants :

- ° Versailles – Melun –(62 kms)
- ° Sartrouville – Noisy le Sec (30 kms)
- ° Versailles – Achères (28 kms)

Engager en petite couronne la rocade métro

La RATP a fait du projet de rocade en petite couronne sa priorité pour les dix années à venir.

Il s'agit de créer une nouvelle ligne de 40 kms autour de Paris permettant la mise en place d'un véritable périphérique métropolitain.

Le coût évalué actuellement s'élève à 6,4 milliards d'euros ce qui nécessite un doublement des investissements réalisés aujourd'hui.

Seule cette rocade permettra d'éviter l'explosion des embouteillages en petite couronne parisienne.

Il ne faut pas oublier que, dans ce domaine, de grandes métropoles comme Berlin, Madrid ou Vienne investissent deux fois plus que Paris Ile de France.

7- TRANSPORTS AERIENS : UN TROISIEME AEROPORT EN ILE-DE-FRANCE

Une décision rapide sur l'implantation d'un 3^{ème} aéroport dans la région Ile de France doit être prise dans les plus brefs délais.

En effet, pour construire un aéroport, entre la décision et la mise en service il s'écoule une quinzaine d'années.

Or l'aéroport de Roissy sera saturé en 2020 compte tenu des restrictions des vols de nuit (plafond à 75 millions de passagers / an).

Le MEDEF Ile de France souhaite alerter les pouvoirs publics sur la nécessité d'implanter en Ile de France un 3^{ème} aéroport qui devrait être situé à mi-chemin entre Orly et Roissy pour pouvoir relier les 3 aéroports entre eux par une ligne TGV Express, le 3^{ème} aéroport ne devant en aucun cas être situé à plus de 30' de l'un ou de l'autre aéroport.

VATRY est un aéroport à spécialiser dans le fret aérien. Il constitue un des hubs les plus pertinents d'Europe mais ne peut en aucun cas constituer un aéroport passager compte tenu de son éloignement de Paris (+ de 150 kms).

Ce 3^{ème} aéroport doit donc être inscrit dans le futur schéma directeur.

8- DEVELOPPEMENT DURABLE : TRAITEMENT DES DECHETS DU BTP

Toute entreprise de bâtiment et de travaux publics, outre son activité propre de construction, génère des impacts sur l'environnement. L'une des problématiques majeure reste la gestion des déchets de chantier.

En Ile-de-France, la production de déchets du BTP est de l'ordre de 20 millions de tonnes (dont 11 millions de tonnes produits par le bâtiment) ce qui est quatre fois supérieur aux ordures ménagères. Si la gestion et le traitement des déchets ménagers et assimilés font l'objet d'une planification et d'une organisation professionnelle, la problématique déchets du BTP est encore bien réelle aujourd'hui et ce, malgré la circulaire du 15 février 2000 demandant aux préfets de prévoir l'adoption de plans de gestion départementale des déchets du BTP avant le 15 août 2001.

Afin de permettre une politique de gestion des déchets cohérente, et suite aux lois de décentralisation qui ont transféré aux régions la planification des Déchets Industriels Spéciaux en février 2002 (PREDIS), puis en août 2004, l'élaboration d'un Plan Régional d'Elimination des Déchets Ménagers et Assimilés (PREDMA), il apparaît également essentiel que les déchets du BTP fassent l'objet d'une approche territoriale, à l'échelle de l'Île-de-France.

9- ACCUEIL DE L'INSTITUT EUROPEEN DES TECHNOLOGIES

Dans le cadre du SDRIF, le MEDEF Ile-de-France souhaite que soit clairement affirmée la volonté de faire entrer notre région dans l'économie de la connaissance, telle qu'envisagée par l'Agenda de Lisbonne – Göteborg.

Dans ce domaine, l'Ile-de-France doit se doter d'un projet « phare » et poser dès aujourd'hui sa candidature pour accueillir l'Institut Européen des Technologies (I.E.T.) qui permettra à l'Europe de concurrencer le fameux Massachusetts Institute of Technology (M.I.T), 5^è université mondiale (baromètre de Shanghai).