



# Île-de-France 2030

Mise en œuvre  
du SDRIF  
Bilan 2014







# ÎLE-DE-FRANCE 2030

MISE EN ŒUVRE  
DU SDRIF  
BILAN 2014



# SOMMAIRE

## PARTIE 1 – ÉTAT DES LIEUX ET PERSPECTIVES

<b>MESURER ET ÉVALUER</b> .....	6
L'évaluation du SDRIF : premier arrêt sur image en 2019 .....	6
Le dispositif de suivi : une première étape indispensable .....	7
Le suivi et l'évaluation : des exercices participatifs .....	8
<b>UNE MISE EN ŒUVRE COLLECTIVE DU SDRIF</b> .....	9
Une mise en mouvement inédite des documents d'urbanisme locaux .....	9
Un nombre très important de prescriptions de documents d'urbanisme ..	9
Une dynamique qui concerne l'ensemble du territoire francilien .....	10
2020, date butoir pour les documents d'urbanisme locaux .....	11
Une pédagogie à l'œuvre .....	12
Le référentiel territorial du SDRIF .....	12
Les formations .....	13
Les « Indispensables » du SDRIF .....	13
Les « Carnets pratiques » .....	13
Poursuivre et amplifier le dialogue au niveau intercommunal .....	14
<b>Des premières réalisations déjà programmées</b> .....	14
Le contrat de plan État-Région 2015-2020 .....	14
Les perspectives pour le nouveau volet territorial du CPER 2015-2020 .....	15
Les contrats de plan interrégionaux .....	16
<b>LE SDRIF, UN SOCLE POUR LA RÉFLEXION TERRITORIALE</b> .....	17
Le futur projet métropolitain et le SDRIF .....	17
Soutenir le dynamisme des coopérations entre les territoires .....	19
Renforcer l'accessibilité en transports collectifs .....	19
Rééquilibrer les bassins de vie autour de pôles de développement .....	20
Favoriser l'intensité en valorisant la trame verte et bleue .....	20
<b>La réduction des émissions de gaz à effet de serre et le SDRIF</b> .....	20
Le schéma régional de l'habitat et de l'hébergement et le SDRIF .....	22

## PARTIE 2 – LE SUIVI DES OBJECTIFS DU SDRIF

<b>LA MISE EN PLACE DU DISPOSITIF DE SUIVI</b> .....	26
Différencier le suivi et l'évaluation .....	26
Définir le champ du suivi et de l'évaluation .....	26
Le dispositif de suivi .....	28
L'évaluation environnementale dans le dispositif de suivi .....	29
Le suivi de la consommation d'espaces agricoles et boisés .....	29
<b>RÉSOUTRE LA CRISE DU LOGEMENT</b> .....	32
Construire 70 000 logements par an .....	34
Viser 30 % de logements locatifs sociaux .....	36
<b>Améliorer le parc de logements et accélérer la rénovation urbaine des grands ensembles</b> .....	38
<b>GARANTIR UN SYSTÈME DE TRANSPORTS PORTEUR D'ATTRACTIVITÉ</b> .....	40
Fluidifier et fiabiliser les réseaux métropolitains .....	42
Structurer des bassins de déplacement .....	44
Améliorer l'ouverture au niveau national et international .....	46
<b>OPTIMISER LE FONCTIONNEMENT LOGISTIQUE MÉTROPOLITAIN</b> .....	48
Valoriser les opportunités du système fluvial et portuaire .....	50
Maintenir et optimiser la logistique urbaine .....	52
Structurer les réseaux logistiques à l'échelle du Bassin parisien .....	54
<b>RÉDUIRE LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE</b> .....	56
Réduire les émissions de GES liées au transport routier .....	58
Améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments .....	60
Développer le chauffage urbain et les énergies renouvelables et de récupération .....	62
Tableaux récapitulatifs des indicateurs de suivi .....	64
Sigles .....	68

# PRÉAMBULE

Un an et demi après son approbation, le schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) est entré dans sa phase de mise en œuvre.

Les collectivités locales ont entamé un mouvement inédit de révision de leurs documents d'urbanisme. Leur mise en compatibilité avec le SDRIF sera achevée en 2020 au plus tard.

De nouveaux cadres de partenariat se mettent en place. Le contrat de plan État-Région 2015-2020 (CPER), outil majeur de programmation, constitue un levier d'action essentiel pour concrétiser les projets qui participent au développement de l'Île-de-France. La Région, l'État et leurs partenaires s'engagent ainsi à investir ensemble 7,3 milliards d'euros d'ici 2020, consacrés aux trois quarts aux transports du quotidien. Prévu par la loi Maptam du 27 janvier 2014, le Comité régional pour l'habitat et l'hébergement (CRHH) a été créé. Cette nouvelle gouvernance pour le logement s'est réunie à trois reprises et a engagé l'élaboration du schéma régional de l'habitat et de l'hébergement (SRHH).

La Métropole du Grand Paris est en cours de préfiguration et deviendra un lieu de cohérence majeure pour une plus grande efficacité des politiques publiques sur le cœur d'agglomération. Il en est de même pour les grands territoires structurants inscrits dans le schéma régional de coopération intercommunale qui, regroupant chacun au moins 200 000 habitants, renforceront à court terme les dynamiques intercommunales. Les collectivités périurbaines et rurales, par l'augmentation de leur seuil de population, pourront davantage mutualiser leurs moyens.

La conférence internationale sur le climat (COP21) qui aura lieu fin 2015 est une opportunité majeure pour

valoriser l'intérêt de la planification francilienne et le rôle des collectivités territoriales, qui traduisent aujourd'hui localement les enjeux internationaux sur le changement climatique. De plus, la contribution régionale remise à la présidence de la COP21 servira de point de lancement d'une démarche prospective plus large sur le devenir de l'Île-de-France.

En fixant les grands objectifs stratégiques pour le développement de l'Île-de-France jusqu'en 2030, le SDRIF donne des repères stables pour agir, dans un contexte de profonde mutation institutionnelle.

Ce rapport est le premier d'une série qui, année après année, a vocation à rendre compte de la mise en œuvre du SDRIF et à donner ainsi à voir le chemin qui reste à parcourir, collectivement, pour la réalisation du projet « Île-de-France 2030 ». Il présente le travail accompli par la Région, l'État et l'IAU îdF dans la définition conjointe du dispositif de suivi et d'évaluation qui se met progressivement en place.

La première partie du rapport met en perspective les événements de 2014 et 2015 qui s'inscrivent dans la mise en œuvre du SDRIF. Quatre grands objectifs du schéma régional font écho à cette actualité : résoudre la crise du logement, garantir un système de transport porteur d'attractivité, optimiser le fonctionnement logistique métropolitain et réduire les émissions de gaz à effet de serre. La deuxième partie décrit et illustre au moyen d'indicateurs et de cartes l'état initial du territoire francilien sur ces thématiques et les dynamiques que le SDRIF est amené à faire évoluer. Ce dispositif s'enrichira progressivement, notamment par le suivi de la consommation des espaces et de la densification, éléments qui font partie des principes fondateurs du SDRIF.

# 2014-2015, L'ÎLE-DE-FRANCE EN MOUVEMENT

Quelques événements qui ont marqué ou vont marquer la période :

- Préparation et signature du contrat de plan État-Région 2015-2020.
- Ouverture de l'élaboration du schéma régional de l'habitat et de l'hébergement.
- Création de l'Établissement public foncier unique.
- Accueil de la COP21.
- Réalisation de nouveaux quartiers urbains denses à Paris (Clichy-Batignolles, Claude Bernard – MacDonald), en proche couronne (Docks de Saint-Ouen, quartier fluvial de l'Île-Saint-Denis, Gare-Confluence à Saint-Denis, canal de l'Ourcq, Montreuil, Chaperon Vert dans le Val de Bièvre, Anatole France à Chevilly-Larue, La Cerisaie à Fresnes, La Marine à Colombes, Chandon – République à Gennevilliers), et en grande couronne (Zac Bossut à Cergy-Pontoise, Louvres-Puiseux, le cœur de ville au Trilport, Foch-Roosevelt à Meaux, L'Eau Vive à Lieusaint, Camille Claudel à Palaiseau, Clause Bois-Badeau à Brétigny-sur-Orge, les Docks à Ris-Orangis, Carrières-sous-Poissy), qui répondent aux exigences du développement durable, et participent à la production de logements.
- Mise en service de projets de transport : T6 Châtillon – Vélizy, T7 Villejuif – Athis-Mons, T8 Saint-Denis – Épinay – Villetaneuse ; ligne 15 : début des travaux, lancement de l'enquête publique, déclaration d'utilité publique de la ligne 15 sud (27 décembre 2014), travaux en cours à Champigny, Vanves et Issy ; réalisation en cours de la Tangentielle Nord, des lignes de tramway T3 porte d'Asnières et T6 Vélizy – Viroflay, du bus à haut niveau de service Saint-Quentin-en-Yvelines – Massy, prolongement des lignes de métro 4, 12 et 14.
- 280 documents d'urbanisme locaux prescrits depuis l'approbation du SDRIF.
- Signature du contrat aménagement-transport autour du prolongement de la ligne 11.
- Préfiguration du parc naturel régional Brie et Deux Morin.
- Coprésidence du comité régional installation et transmission des terres agricoles.
- Approbation du plan régional de prévention et de gestion des déchets de chantier.

**PARTIE 1**  
**ÉTAT DES LIEUX**  
**ET PERSPECTIVES**

# MESURER ET ÉVALUER

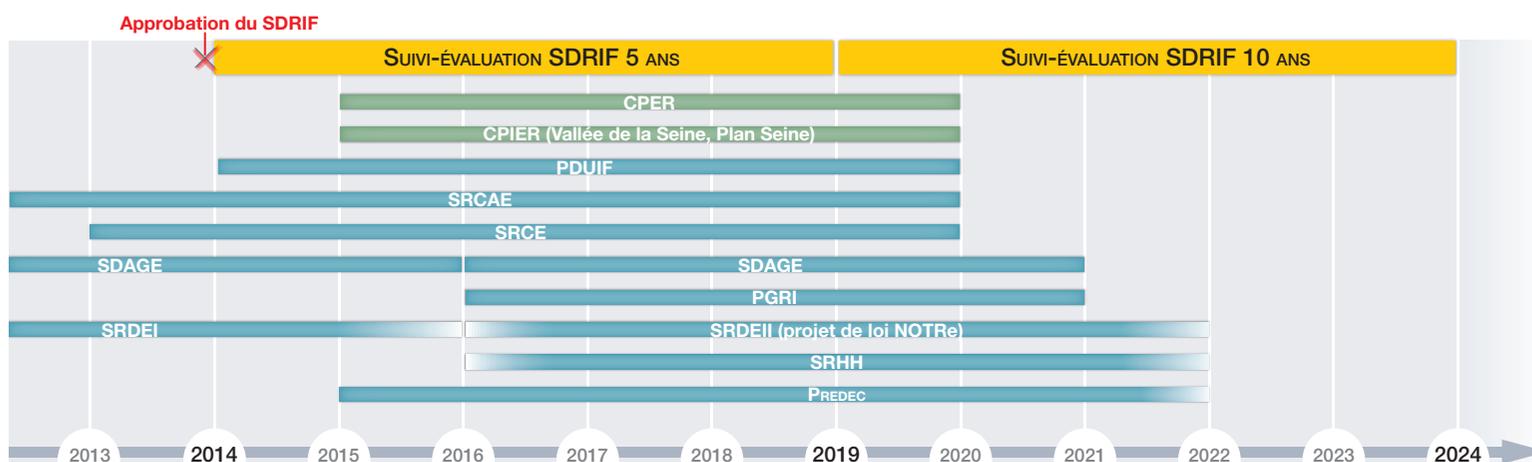
## L'ÉVALUATION DU SDRIF : PREMIER ARRÊT SUR IMAGE EN 2019

La première évaluation du schéma directeur est envisagée en 2019, cinq ans après son approbation, conformément à l'engagement pris par le conseil régional le 18 octobre 2013. Elle portera sur la mise en œuvre du projet régional et intégrera une analyse de l'évolution du contexte. Le SDRIF ayant vocation à être un cadre de référence jusqu'en 2030 pour les politiques publiques

et l'ensemble des acteurs relevant de l'aménagement et du développement du territoire, ses objectifs feront l'objet d'ajustements, le cas échéant, auxquels l'évaluation doit concourir.

Il s'agit, d'une part, d'être au plus près des enjeux de l'aménagement, dans le cadre d'une planification souple, dans un contexte en évolution rapide. Il s'agit, d'autre part, de tenir compte d'une mise en œuvre nécessairement partenariale, dans le respect

## ÉVALUATION DU SDRIF ET CONTEXTE CHRONOLOGIQUE



CP(I)ER : Contrat de plan (interrégional) État-Région / PDUJF : Plan de déplacements urbains d'Île-de-France / PGRI : Programme de gestion du risque d'inondation / Predec : Plan régional de prévention et de gestion des déchets issus des chantiers du bâtiment et des travaux publics / SDAGE : Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux / SDRIF : Schéma directeur de la Région Île-de-France / SRCAE : Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie / SRCE : Schéma régional de cohérence écologique / SRDEI(I) : Schéma régional de développement économique, d'innovation (et d'internationalisation) / SRHH : Schéma régional de l'habitat et de l'hébergement.

© IAU îdF 2015 - Source : IAU îdF

du principe de non-tutelle entre les différentes collectivités.

L'évaluation en 2019 des premières années de mise en œuvre du SDRIF interviendra à un moment opportun, qui coïncidera avec la révision de nombreux plans et programmes d'échelle régionale et avec l'échéance des dernières mises en compatibilité des documents d'urbanisme locaux.

En complément de la mise en place du dispositif de suivi du SDRIF, la préparation du projet d'évaluation s'engage. Il s'agira de développer un programme de travail pluriannuel d'études et de travaux préalables, une méthode partenariale associant des acteurs de l'aménagement, des élus et des Franciliens.



© Alexandro Cocquiere / UJF

### LE DISPOSITIF DE SUIVI : UNE PREMIÈRE ÉTAPE INDISPENSABLE

Le suivi est une première étape indispensable pour disposer des données nécessaires à la phase d'évaluation. Il prend en compte à la fois le contexte (suivi des principales données socio-économiques et environnementales franciliennes), les évolutions institutionnelles, législatives et politiques, et les réalisations de la Région et des territoires. Il repose sur des éléments quantitatifs et qualitatifs et est territorialisé. Des notes d'analyse, d'alerte et de recommandation pour des mesures correctrices seront produites.

L'Île-de-France bénéficie de nombreux observatoires administrant des bases de données thématiques qui intéressent le SDRIF. Ces systèmes d'information performants restent cependant sectoriels. En associant un grand nombre d'acteurs afin de mobiliser ressources et expertises, l'objectif du suivi est de mettre en cohérence un nombre restreint d'indicateurs, et de rendre lisibles les dynamiques qu'ils recouvrent, en s'adossant aux données déjà existantes et en travaillant leurs complémentarités. C'est une excellente occasion de réfléchir à des synergies régionales pour le partage des données, depuis leur collecte jusqu'à leur exploitation, et de mettre en place des outils innovants dans ce but.

### LE SUIVI ET L'ÉVALUATION : DES EXERCICES PARTICIPATIFS

Durant la révision du SDRIF, la concertation a été une phase clé pour l'appropriation des objectifs du projet Île-de-France 2030 par les citoyens, les acteurs de l'aménagement et les collectivités franciliennes. Elle est tout autant nécessaire dans le cadre du processus de suivi et d'évaluation qui s'engage. Elle sera la plus ouverte possible et associera des experts, notamment ceux des organismes associés de la Région, les élus des collectivités territoriales, les institutions (dont le Ceser), la société civile et les Franciliens.

Il est proposé de créer un comité scientifique d'évaluation, qui apportera son conseil et son expertise sur les méthodes à adopter, la production et la publication des résultats.

Ceux-ci seront rendus publics lors de conférences territoriales organisées pour tenir compte de la géographie définie dans le projet régional, en lien avec la plate-forme régionale du débat public. Les réseaux sociaux seront mobilisés.

Cette association au suivi et à l'évaluation du SDRIF permettra aux acteurs concernés de partager l'analyse des processus à l'œuvre et des résultats obtenus. Elle doit aider à une meilleure compréhension du SDRIF dans ses trois dimensions, en tant que document d'urbanisme, document-cadre, et document porteur de valeurs.



# UNE MISE EN ŒUVRE COLLECTIVE DU SDRIF

## UNE MISE EN MOUVEMENT INÉDITE DES DOCUMENTS D'URBANISME LOCAUX

Depuis 2004, la révision du SDRIF a contribué et souvent anticipé les objectifs poursuivis par les lois récentes. Il s'agit aujourd'hui pour les collectivités territoriales de répondre à ces principes fondamentaux pour le développement régional que sont la nécessaire construction de logements, l'intensification urbaine, le lien entre urbanisme et transport, les relations ville-nature, la transition écologique et sociale de l'économie.

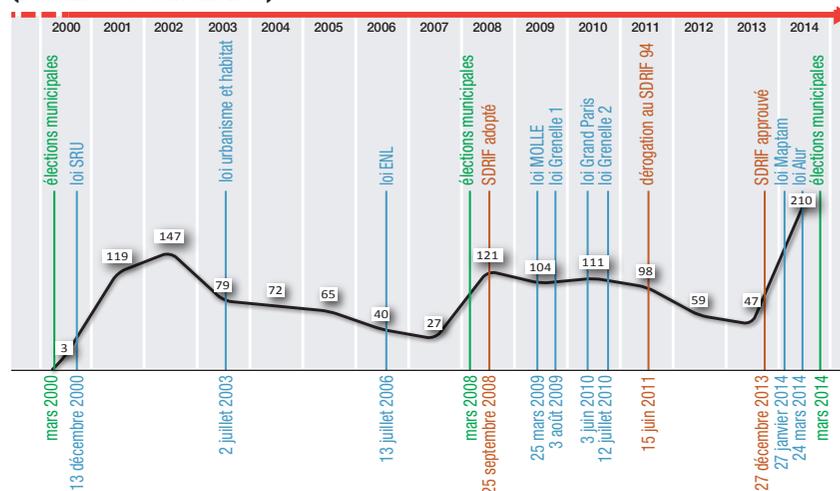
### Un nombre très important de prescriptions de documents d'urbanisme

Le nombre de prescriptions d'élaboration et de mise en révision des plans locaux d'urbanisme (PLU) n'a jamais été aussi important qu'en 2014 (220 documents d'urbanisme prescrits), et le mouvement se poursuit (60 depuis le début 2015). Il s'agit de mettre en compatibilité les documents locaux avec le schéma directeur, de respecter les nouveaux plans et programmes régionaux, et de se conformer aux évolutions législatives. L'approbation du SDRIF fin décembre 2013, sécurisant un certain nombre de procédures pour les documents d'urbanisme et les opérations d'aménagement qui avaient anticipé cette révision, est le facteur essentiel de ce renouvellement des projets territoriaux. La loi pour l'accès au logement et un urbanisme rénové (Alur) du 24 mars 2014 et la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (Maptam) du 27 janvier 2014, les élections municipales du printemps 2014, et l'approche du délai légal pour la « grenellisation » des

documents d'urbanisme, expliquent également l'augmentation des prescriptions des procédures de révision ou d'élaboration.

Cette dynamique est très supérieure à celle qu'avait provoqué en son temps la promulgation de la loi solidarité et renouvellement urbains (SRU), en décembre 2000, ou encore, plus récemment, à celles ayant accompagné les élections municipales de 2008 ou la promulgation des lois Grenelle et Grand Paris en 2010.

### NOMBRE DE DOCUMENTS D'URBANISME LOCAUX PRESCRITS DEPUIS 2000 (DONNÉES AU 1<sup>ER</sup> JANVIER 2015)



79 | Nombre annuel de DUL prescrits

Loi SRU : loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains

Loi ENL : loi portant sur l'engagement national pour le logement

Loi Molle : loi de mobilisation pour le logement et la lutte contre l'exclusion

Loi Grenelle 1 : loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement

Loi Grenelle 2 : loi portant sur l'engagement national pour l'environnement

Loi visant à faciliter la mise en œuvre des projets des collectivités d'Île-de-France (dérogation au SDRIF 94)

Loi Maptam : loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles

Loi Alur : loi pour l'accès au logement et un urbanisme rénové

© IAU îdF 2015  
Sources : DRIEA,  
Région Île-de-France, IAU îdF

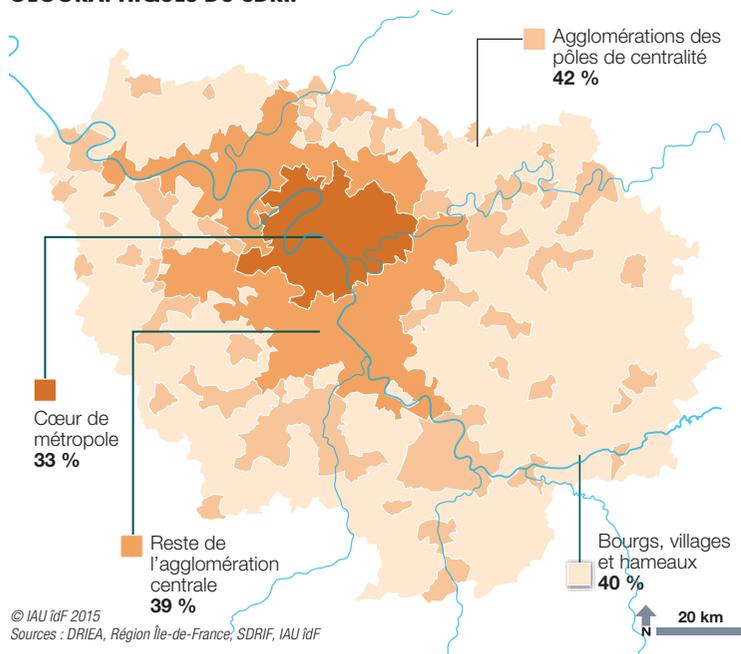
### Une dynamique qui concerne l'ensemble du territoire francilien

Cette mise en mouvement des documents d'urbanisme locaux (DUL), s'observe sur l'ensemble du territoire, même si elle est un peu plus marquée dans l'espace rural, la disparition des plans d'occupation des sols (POS) ayant été programmée par la loi Alur.

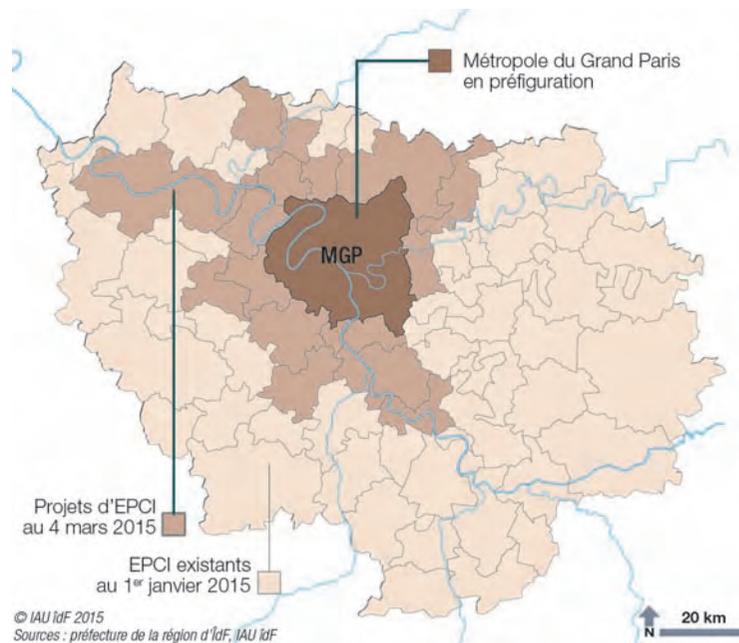
Les documents d'urbanisme locaux actuellement en révision ou en élaboration doivent être compatibles avec les orientations réglementaires du SDRIF en matière de densification, de maîtrise de la consommation d'espace, de maîtrise des fronts urbains, de préservation des espaces agricoles et naturels, de création d'espaces verts et d'espaces de loisirs. Ce mouvement concourt à la consolidation du projet d'aménagement régional pour 2030, première étape d'une redéfinition des équilibres territoriaux. Les documents d'urbanisme en Île-de-France restent très largement confinés aux frontières communales : le territoire régional est ainsi faiblement couvert par

des schémas de cohérence territoriale (SCoT), et on ne comptabilise à ce jour que deux plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUi) en élaboration. Au 1<sup>er</sup> janvier 2016, le paysage institutionnel francilien devrait être profondément transformé. Les nouvelles grandes intercommunalités organisées par le schéma régional de coopération intercommunale ainsi que les territoires de la future Métropole du Grand Paris auront été créés. En parallèle, le transfert des compétences d'urbanisme au niveau intercommunal (loi Alur) permettra de mener la planification urbaine à une échelle plus pertinente. À moyen terme, un plus grand nombre de documents d'urbanisme devrait être élaboré à l'échelle intercommunale, correspondant aux nouveaux périmètres institutionnels. À court terme, il conviendra d'organiser ce changement d'échelle de réflexion, en commençant par encourager une mutualisation des études entre projets communaux, en convergence avec les orientations du SDRIF.

#### PROPORTION DES PLU ET PLUi EN RÉVISION PAR GRANDES ENTITÉS GÉOGRAPHIQUES DU SDRIF



#### LES INTERCOMMUNALITÉS EXISTANTES ET EN PROJET



### 2020, date butoir pour les documents d'urbanisme locaux

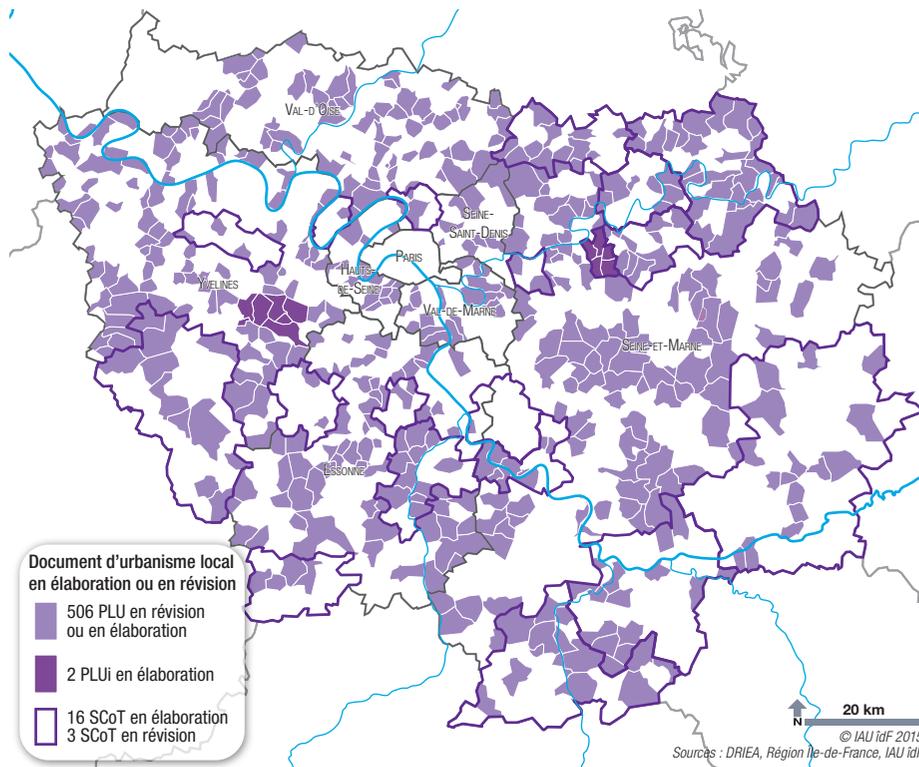
Les territoires ont trois ans, délai prévu par le législateur, pour mettre en compatibilité leurs documents d'urbanisme locaux avec le SDRIF.

Cette mise en compatibilité sera opérée dans une diversité de situations institutionnelles, du fait notamment des dispositions de la loi Alur concernant les délais de mise en compatibilité des PLU avec les SCoT, la disparition des POS au profit des PLU, et les transferts de compétences et modifications du contenu des PLU et des SCoT.

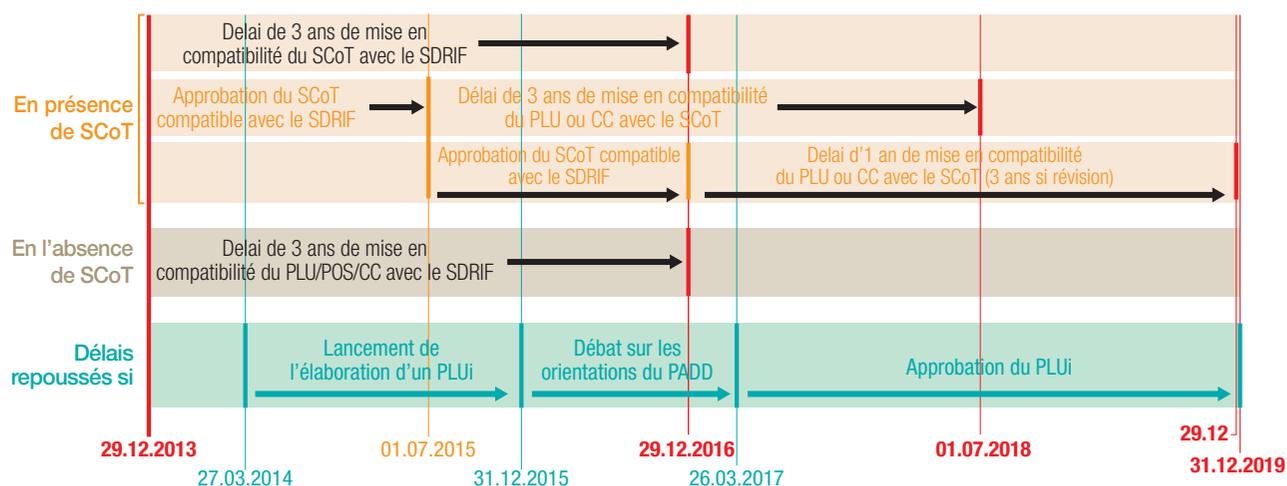
En 2020 au plus tard, les documents d'urbanisme auront pris en considération et traduit les orientations réglementaires du schéma directeur.

Les années à venir augurent donc d'une évolution importante. Cette période coïncide avec la prochaine phase de mise en œuvre du CPER et avec un premier cycle de politiques sectorielles régionales (le plan de déplacements urbains d'Île-de-France – PDUiF – s'étend jusqu'en 2020). L'horizon 2020 devrait correspondre également à l'échéance de la mise en place de la Métropole du Grand Paris dans sa configuration définitive.

### LES DOCUMENTS D'URBANISME LOCAUX EN MOUVEMENT AU 1<sup>ER</sup> JANVIER 2015



### DÉLAIS DE MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME LOCAUX AVEC LE SDRIF



Documents d'urbanisme locaux :  
 SCoT : Schéma de cohérence territoriale  
 PLU : Plan local d'urbanisme  
 POS : Plan d'occupation des sols  
 CC : Carte communale  
 PLUi : Plan local d'urbanisme intercommunal  
 © IAU îdF 2015 - Source : IAU îdF

### UNE PÉDAGOGIE À L'ŒUVRE

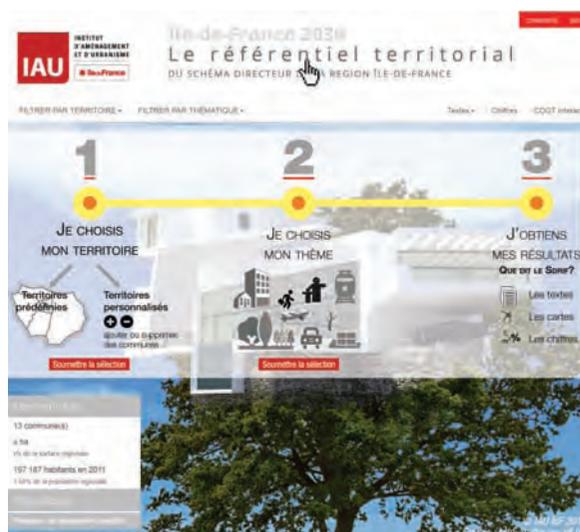
L'approbation définitive du SDRIF le 27 décembre 2013 par décret en Conseil d'État acte une clarification de la situation juridique et un changement de contexte déterminant dans la planification de l'aménagement. L'Île-de-France dispose d'un document unique approuvé, pleinement opposable aux documents d'urbanisme. Élaboré sous maîtrise d'ouvrage régionale, en association avec l'État, le SDRIF place la Région et l'État dans une position nouvelle dans le tableau de la décentralisation. C'est donc dans une démarche d'association que sa mise en œuvre réglementaire est travaillée pour la rendre la plus complète possible.

Appliquer de manière efficace les objectifs du SDRIF sur les territoires permet de mettre en cohérence les politiques publiques d'aménagement, qu'elles soient portées par la Région et l'État ou par les collectivités, dans les documents d'urbanisme locaux. Par la production d'un corpus et d'un référentiel communs, l'État et la Région travaillent ensemble à outiller les collectivités pour l'élaboration, la révision ou la modification des documents nécessaires pour délivrer les autorisations d'urbanisme comme les permis de construire.

### Le référentiel territorial du SDRIF

Application numérique développée par l'IAU îdF, le référentiel territorial du SDRIF est accessible à tous depuis mars 2015. Coconstruit avec la Région et l'État, cet outil a pour vocation de faciliter la déclinaison du schéma directeur dans les documents d'urbanisme locaux, sans toutefois s'y substituer. C'est un outil d'accompagnement, sans portée juridique, qui propose une lecture facilitée du SDRIF sur un territoire déterminé par l'utilisateur. Les grands objectifs, le projet spatial et les orientations réglementaires sont ainsi présentés par thèmes, mis en relation et territorialisés dans la logique du schéma. Les résultats fournis par le référentiel sont complétés par une cartographie interactive issue de la carte de destination générale des différentes parties du territoire (CDGT). Des éléments de diagnostic et de cadrage sont également proposés pour chaque territoire afin d'enrichir les analyses et les réflexions à mener lors de l'élaboration des documents d'urbanisme. Le référentiel territorial est accessible via le site Internet de l'IAU îdF ou à l'adresse suivante : <http://refter.iau-idf.fr/>

Il continuera d'évoluer en fonction des besoins exprimés. Ainsi, afin d'aider à l'articulation entre application du SDRIF et urbanisme local, un lien pourra être établi avec d'autres bases d'informations développées par l'IAU îdF, notamment avec la wikimap'PROJETS et la wikimap'HABITAT, outils collaboratifs permettant d'enrichir la connaissance des projets locaux : <http://carto.iau-idf.fr/webapps/projets/> et <http://carto.iau-idf.fr/webapps/habitat/>



## Les formations

En 2015, plus de 400 personnes ont participé aux séminaires de formation sur le SDRIF organisés par la Région en association avec l'État et l'IAU îdF. Cinq séminaires se sont tenus, le 31 mars à la Maison du parc naturel régional du Gâtinais français à Milly-la-Forêt (91), le 2 avril à la préfecture du Val-d'Oise à Cergy (95), le 9 avril au Centre national de la fonction publique territoriale (CNFPT) Grande-Couronne Île-de-France à Guyancourt (78), le 14 avril à l'université Paris-Est Marne-la-Vallée à Champs-sur-Marne (77) et le 16 avril à la Région d'Île-de-France à Paris (Paris et petite couronne). Ces sessions à visée pédagogique ont permis de regarder les différents territoires sous l'angle du projet spatial régional et ont contribué à une meilleure appropriation collective des objectifs et des orientations du SDRIF. Elles furent également l'occasion d'informer sur les moyens et les outils mis à disposition pour la mise en œuvre globale du schéma, ainsi que sur les rôles respectifs de l'État et de la Région. Les supports pédagogiques élaborés donnent lieu à une publication.

## Les « Indispensables » du SDRIF

Sur la base d'échanges techniques avec les services de l'État et l'IAU îdF, la Région Île-de-France produit les « Indispensables » du SDRIF, collection de fiches pratiques et pédagogiques qui donnent un éclairage sur l'application et l'interprétation des orientations du SDRIF. Chaque fiche a pour objet de faciliter l'appropriation du schéma directeur par les acteurs de l'urbanisme, et rappelle l'intérêt de contribuer à l'aménagement vertueux du territoire francilien.

Déjà parus :

- *Recourir à la règle de mutualisation des capacités d'extension urbaine en cas de SCoT ou de PLU;*
- *Appréhender les notions d'espace urbanisé;*
- *Appliquer les règles quantifiées relatives à la densification.*

À paraître :

- *Calculer les potentiels d'extension urbaine offerts par le SDRIF;*
- *Intégrer les orientations réglementaires relatives aux infrastructures de transport en projet (tracés et principes de liaison).*

## Les « Carnets pratiques »

L'IAU îdF illustre les grandes orientations portées par le schéma régional à travers la série des « Carnets pratiques » du SDRIF. Ils ont pour but d'en faciliter la déclinaison dans les documents d'urbanisme locaux et dans les opérations d'aménagement, en décrivant de bonnes pratiques expérimentées en Île-de-France, en France, ou à l'étranger. Collection initiée en 2008, les « Carnets » sont en cours de réactualisation pour prendre en compte les nouvelles orientations réglementaires du SDRIF approuvé fin 2013.

Déjà parus :

- *Comment encourager l'intensification urbaine ?*
- *Comment maîtriser le développement des bourgs, villages et hameaux ?*
- *Comment traiter les fronts urbains ?*
- *Comment concevoir des extensions urbaines denses ?*
- *Comment prendre en compte le fonctionnement des espaces ouverts ?*

À paraître :

- *Nature en ville*
- *Quartier de gare*

Pour mieux guider les collectivités dans l'élaboration des SCoT et PLU, un portail technique a été ouvert, qui répertorie l'ensemble des documents mis à disposition : <http://infosdrif.iledefrance.fr>



### **Poursuivre et amplifier le dialogue au niveau intercommunal**

L'ingénierie mise en place durant cette première année d'application sera développée et amplifiée. Pour tenir compte des évolutions institutionnelles, c'est à l'échelon intercommunal que les prochaines actions d'accompagnement sur le schéma directeur s'adresseront en priorité.

Les formations seront prolongées par la recherche de partenariats avec le CNFPT, pour la mise en place de modules de formation pérennes sur le SDRIF, ou encore avec des acteurs agissant pour le développement territorial.

L'IAU îdF et les parcs naturels régionaux seront également des acteurs majeurs pour amplifier ce processus d'accompagnement.

Lors de l'élaboration de documents d'urbanisme locaux, l'association de différentes personnes publiques est prévue par le code de l'urbanisme. Le rôle confié à la Région par la Constitution et par la loi diffère de celui de l'État. La Région intervient à deux étapes clés de la procédure : à son démarrage, par l'expression du point de vue stratégique régional sur le territoire (à mettre en regard du porter à connaissance de l'État) et, lorsque le document est arrêté, par un avis (de même que l'État, qui assure également par la suite un contrôle de légalité). Une expression convergente entre la Région et l'État est ainsi souhaitable en ce qui concerne l'interprétation des règles du SDRIF et l'articulation de la production des avis, qui s'appuie notamment sur les travaux effectués dans le cadre de la loi du 15 juin 2011 visant à faciliter la mise en chantier des projets des collectivités locales d'Île-de-France.

### **DES PREMIÈRES RÉALISATIONS DÉJÀ PROGRAMMÉES**

La programmation de grands projets inscrits au SDRIF, notamment pour les infrastructures, s'appuie essentiellement sur le contrat de plan État-Région (CPER) mais aussi sur la programmation des fonds européens.

#### **Le contrat de plan État-Région 2015-2020**

Le projet de CPER 2015-2020, soumis au vote du conseil régional en juin 2015, est le cadre programmatique principal pour mettre en œuvre l'aménagement durable porté par le SDRIF. 7,3 milliards d'euros d'investissements sont prévus.

L'enveloppe de crédits progresse de 33 % par rapport au CPER 2007-2013, la Région apportant 4,4 milliards, l'État 2,9 milliards. D'autres financements sont attendus, dont 3,4 milliards dans le cadre du volet mobilité. Priorité est donnée au développement du réseau de transports collectifs et à la poursuite de l'amélioration des mobilités du quotidien, et à l'engagement pour la transition énergétique et écologique.

Les investissements consentis en matière de transports (7,5 milliards) sont d'un niveau jamais atteint et permettent de poursuivre le plan de mobilisation pour les transports. Ils représentent près des trois quarts des engagements du CPER contre 54 % en 2007. Sont notamment programmés la rénovation des lignes de RER existantes, le prolongement du RER E à l'ouest, de la ligne 11 du métro, la réalisation du tram-train Massy – Évry – Versailles et de la Tangentielle Ouest, le plan Tramways, le plan TZen et de nouvelles voies de bus sur autoroute. Le CPER prévoit près de 495 millions pour l'optimisation des caractéristiques du réseau routier et près de 795 millions pour les projets intermodaux, ferroviaires, fluviaux et portuaires. Pour la première fois, 10 millions seront consacrés aux actions en faveur du développement des mobilités actives, et notamment du vélo.

Les autres priorités concernent l'enseignement supérieur, l'innovation et l'emploi (1,05 milliard), la transition écologique et énergétique (plus de 300 millions avec notamment la rénovation thermique du parc de logements, le développement de l'économie circulaire, le développement des énergies renouvelables), et le volet territorial (642 millions). Ce volet s'inscrit en cohérence avec les projets de transports collectifs afin de favoriser l'émergence de quartiers denses, dans le prolongement de l'expérimentation conduite autour du contrat aménagement-transport de la ligne 11 du métro.

### Les perspectives pour le nouveau volet territorial du CPER 2015-2020

Après les phases de planification, d'élaboration des documents-cadres et d'études, la Région et l'État ont la volonté commune que ce nouveau contrat se caractérise par le soutien à des actions concrètes en faveur des Franciliens et appuie une réelle transformation du territoire régional.

Le volet territorial du CPER prévoit ainsi des dispositifs de soutien :

- aux territoires bâtisseurs, via une articulation renforcée entre l'aménagement et l'offre de transports collectifs ;
- aux dynamiques territoriales périurbaines, aux pôles de centralité et aux PNR ;
- à l'innovation urbaine, par la poursuite de certaines actions engagées dans le CPER précédent (nouveaux quartiers urbains, écoquartiers) et par le soutien à de nouvelles démarches ;
- au renforcement de l'ingénierie territoriale, à l'action foncière et à la préservation durable des espaces ouverts ;
- aux projets de renouvellement urbain dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville.

**+33%**  
participatif  
au CPER  
2007 / 2013

## CONTRAT DE PLAN ÉTAT RÉGION 2015-2020

Mobilité multimodale	Enseignement, innovation et emploi	Transition écologique et énergétique	Territorial	Prospective
 <p><b>Nouveau Grand Paris</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Moderniser le réseau existant et plus particulièrement le Réseau Express Régional</li> <li>• Développer l'ensemble des réseaux</li> <li>• Préparer les futurs projets</li> </ul> <p><b>Mobilité multimodale, Hors NGP</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Études et interventions générales</li> <li>• Infrastructures ferroviaires pour le trafic interrégional de voyageurs</li> <li>• Infrastructures fluviales</li> <li>• Infrastructures portuaires</li> <li>• Infrastructures routières</li> </ul>	 <p><b>Enseignement supérieur et recherche</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Améliorer les conditions de vie et d'études</li> <li>• Veiller à l'équilibre du territoire</li> <li>• Améliorer le dialogue sciences et société</li> <li>• Accompagner le développement de nouvelles infrastructures de recherche et maintenir les équipements existants à un niveau d'excellence</li> <li>• Soutenir l'innovation technologique issue ou adossée à la recherche publique</li> </ul> <p><b>Filières d'avenir et d'emploi</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Confirmer le rôle des pôles de compétitivité : gouvernance et action collective</li> <li>• Mettre en œuvre les 34 plans de reconquête industrielle</li> <li>• Accompagner les évolutions de l'emploi et la gestion prévisionnelle des compétences</li> </ul> <p><b>Économie numérique</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Assurer la mise en œuvre de l'objectif de généraliser pour tous les Franciliens l'accès au Très Haut Débit par fibre optique à l'horizon 2020</li> <li>• Faire émerger des initiatives intégrant le numérique comme facteur d'évolution de la société</li> </ul>	 <p><b>Énergie et changement climatique</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Accélérer la rénovation énergétique et en améliorer la qualité</li> <li>• Développer des énergies renouvelables multiples, exploiter au mieux les potentiels d'énergie de récupération, sur la base des potentiels locaux</li> <li>• Accompagner les acteurs et aider à la décision et à l'évaluation</li> </ul> <p><b>Économie circulaire et économie de ressources</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Soutien à l'animation locale des démarches d'écologie industrielle et territoriale</li> <li>• Soutien à l'innovation et à l'écoconception des biens ou services</li> <li>• Réduction et prévention des déchets au travers d'une stratégie 2016-2020</li> <li>• Développer le recyclage et la valorisation des déchets</li> <li>• Développer une stratégie d'économie circulaire appliquée au secteur du BTP</li> </ul> <p><b>Reconquête de la biodiversité et préservation des ressources</b></p> <p><b>Prévention des risques naturels</b></p> <p><b>Projets territoriaux de développement durable</b></p>	 <p>Renforcement de l'articulation entre l'aménagement et l'offre de transports collectifs <b>en commun</b>, au cœur de la stratégie d'accompagnement des territoires bâtisseurs</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Accompagnement des territoires bâtisseurs</li> <li>• Aménagement durable et innovation urbaine</li> <li>• Innovation au travers de projets démonstrateurs</li> <li>• Ingénierie territoriale</li> </ul> <p>Accompagnement des territoires périurbains, ruraux et des pôles de centralité</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Soutien aux dynamiques territoriales périurbaines et des pôles de centralité</li> <li>• Soutien à l'action foncière et à la préservation durable des espaces ouverts</li> <li>• Soutien aux parcs naturels régionaux</li> </ul> <p>Projets de renouvellement urbain dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville</p>	 <p>Penser un nouveau modèle de développement et apporter des réponses aux enjeux de la transition écologique, énergétique, démographique, économique et sociale</p>
<p><b>RÉPARTITION PAR ACTION</b></p> <p>NGP : 84 % Mobilité multimodale, hors NGP : 16 %</p> <p><b>PART DU CPER</b> 73 %    <b>RÉPARTITION ÉTAT / RÉGION</b> 35 % / 65 %</p>	<p><b>RÉPARTITION PAR ACTION</b></p> <p>Enseignement supérieur et recherche : 75 % Filières d'avenir et d'emploi : 3 % Économie numérique : 22 %</p> <p><b>PART DU CPER</b> 14 %    <b>RÉPARTITION ÉTAT / RÉGION</b> 51 % / 49 %</p>	<p><b>RÉPARTITION PAR ACTION</b></p> <p>Énergie et changement climatique : 4 % Économie circulaire et économie de ressources : 51 % Reconquête de la biodiversité et préservation des ressources : 49 %</p> <p><b>PART DU CPER</b> 4 %    <b>RÉPARTITION ÉTAT / RÉGION</b> 51 % / 49 %</p>	<p><b>RÉPARTITION PAR ACTION</b></p> <p>Accompagnement des territoires bâtisseurs : 9 % Accompagnement des territoires périurbains, ruraux et des pôles de centralité : 50 %</p> <p><b>PART DU CPER</b> 9 %    <b>RÉPARTITION ÉTAT / RÉGION</b> 50 %</p>	

Évaluation environnementale

2015                      2016                      2017                      2018                      2019                      2020

ÉCOCONDITIONNALITÉ / SUIVI & ÉVALUATION

Source : CPER 2015-2020

## ÉTAT DES LIEUX ET PERSPECTIVES

Le grand projet 3, outil majeur dans l'accompagnement des territoires : bilan 2007-2014 du précédent volet territorial du CPER

Sur la période précédente de contractualisation (2007-2014), le Grand Projet 3 (GP3) du CPER a été un levier important pour concrétiser les objectifs du projet de SDRIF 2008.

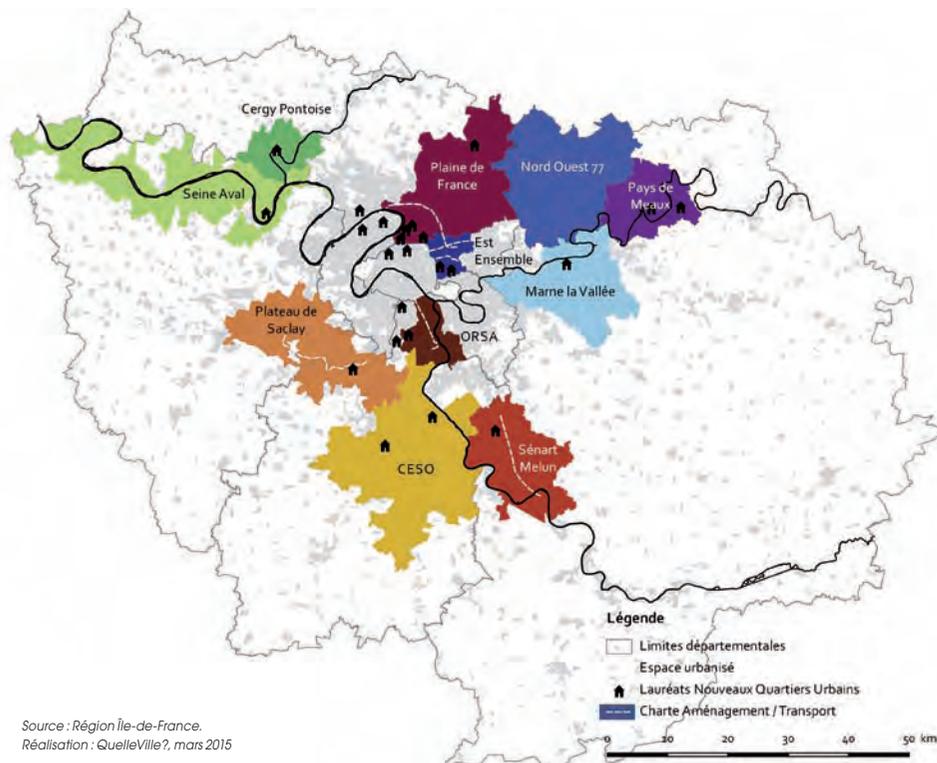
La phase d'élaboration des projets de territoire, étape préalable à la contractualisation, a été l'occasion pour la Région de porter le projet spatial et d'affirmer ses attentes sur les différents territoires.

En adossant le calcul des dotations à l'effort de construction de logements neufs, la Région a pu soutenir les collectivités territoriales dans la production des équipements qui accompagnent la construction de logements.

Les territoires signataires de la convention GP3 représentent environ 35 % de la population francilienne et ont contribué à hauteur de 48 % à l'effort de construction de logements sur la période du CPER 2007-2013.

Le dispositif a permis d'accompagner les projets des territoires qui étaient déjà dans une dynamique de production de logements et qui avaient fait l'objet d'une négociation entre l'État et la Région.

Le bilan du dispositif a mis en exergue que ces territoires ont mieux traversé la crise de l'immobilier en maintenant le rythme de réalisation des équipements publics et donc en fiabilisant les opérations publiques d'aménagement.



### Les contrats de plan interrégionaux

L'Île-de-France est également concernée par deux contrats de plan interrégionaux (CPIER) sur la période 2015-2020.

Le CPIER Vallée de la Seine vise à mieux relier la métropole francilienne à sa façade maritime normande pour former un ensemble exceptionnel à l'échelle européenne, caractérisé par une ville mondiale, le premier complexe portuaire et logistique de France, une forte concentration industrielle et un patrimoine naturel remarquable. Signé entre la Région Île-de-France, l'État et les Régions Haute-Normandie et Basse-Normandie, il est organisé autour de trois objectifs clés : augmenter les capacités de transport ferroviaire, fluvial et portuaire ; structurer les filières industrielles et le tourisme ; permettre une approche intégrée d'aménagement durable le long de la vallée.

Le CPIER Vallée de la Seine coordonne les interventions en matière d'eau et de biodiversité à l'échelle du grand bassin hydrographique de la Seine. Signé avec l'État et les cinq autres Régions du bassin (Haute-Normandie, Basse-Normandie, Champagne-Ardenne, Picardie et Bourgogne), il répond à quatre enjeux : la connaissance à l'échelle du bassin ; l'adaptation au changement climatique, notamment aux risques de sécheresse ; la gestion des risques d'inondation ; la préservation et la restauration des ressources en eau, des espaces et des espèces aquatiques. Ces orientations bénéficient par ailleurs de 9 millions d'euros de fonds européens sur la période 2015-2020.

# LE SDRIF, UN SOCLE POUR LA RÉFLEXION TERRITORIALE

2014 et 2015 constituent deux années charnières, durant lesquelles trois événements majeurs auront lieu, portant sur des questions qui se trouvent au cœur de la mise en œuvre du SDRIF.

La COP21, qui se réunira fin 2015 au Bourget, est une opportunité pour rappeler qu'en matière de réchauffement climatique, si les accords sont noués à l'échelle internationale, leur mise en œuvre dépend en grande partie de l'action des collectivités. L'adaptation au changement climatique est au cœur du modèle de développement régional qui mise sur la priorité donnée aux transports collectifs, à la densification et à la « ville des courtes distances », à la préservation des espaces ouverts. La COP21 sera donc un moment de discussion important pour réaffirmer ces fondements et réinterroger les politiques mises en œuvre qui engagent la Région sur la voie de la transition énergétique et écologique et la lutte contre le réchauffement climatique. La Métropole du Grand Paris en cours de préfiguration concerne plus des deux tiers des Franciliens et des emplois. La préparation du projet métropolitain constitue l'un des chantiers stratégiques de la Mission de préfiguration. Les réflexions sur le travail de définition des objectifs et du processus d'élaboration de ce projet sont un enjeu fort de 2015. Une démarche d'information et de concertation a lieu au printemps 2015, organisée autour de débats citoyens sur l'ensemble du territoire métropolitain.

Enfin, l'élaboration décidée fin 2014 du schéma régional de l'habitat et de l'hébergement ouvre un chantier

majeur qui permettra de décliner l'un des tous premiers objectifs du SDRIF, celui de la production annuelle de 70 000 logements inscrits dans la loi relative au Grand Paris. Des objectifs opérationnels en matière de logement seront ainsi fixés à l'échelle intercommunale par le Comité régional de l'habitat et de l'hébergement. L'élaboration d'un diagnostic sur les politiques de logement et d'hébergement au premier semestre 2015 s'appuiera notamment sur les hypothèses de spatialisation du schéma directeur.

Les propositions partagées et intégrées dans le projet régional constituent un cadre commun pour les chantiers en cours.

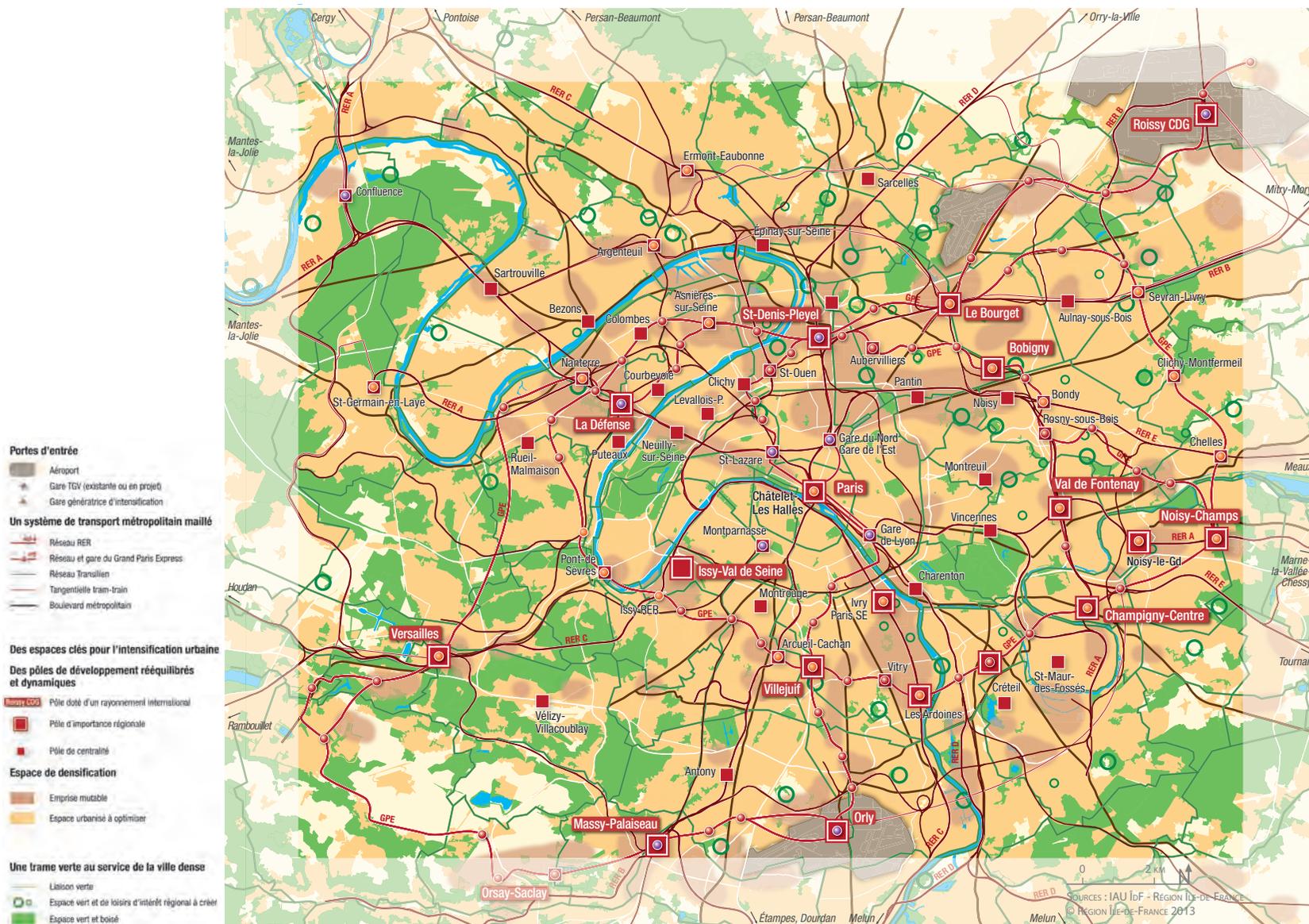
## LE FUTUR PROJET MÉTROPOLITAIN ET LE SDRIF

La définition des objectifs et la préparation du projet métropolitain sont l'un des enjeux forts de 2015.

Basé sur un diagnostic général du territoire, le projet définira à terme les orientations de la politique conduite par la Métropole du Grand Paris. Il participera directement à la mise en œuvre du SDRIF. Le développement de la métropole procédera de la capacité des différents acteurs locaux à définir un récit pour le devenir de ce territoire, tout en veillant à s'inscrire dans une complémentarité avec les différents espaces qui composent l'Île-de-France.

Il revient à la Mission de préfiguration d'élaborer le diagnostic général, social, économique et environnemental du territoire, base du futur projet. À cet effet, un groupe de travail dédié à la préfiguration d'un

## CŒUR DE MÉTROPOLE



« préprojet métropolitain » a démarré ses travaux en août 2014 sous l'égide du syndicat Paris Métropole. En lien avec ce groupe de travail, une contribution au diagnostic préalable a été initiée par les agences d'urbanisme (Apur et IAU îdF), avec la parution en deux carnets de l'« Abécédaire de la future Métropole du Grand Paris », qui constitue une base documentaire visant à nourrir la démarche de diagnostic et d'élaboration du projet.

Le schéma directeur a identifié le cœur de métropole comme un territoire à enjeux du projet spatial régional. Il correspond à l'espace urbanisé dense en continuité avec Paris et est appréhendé dans le projet spatial régional selon une définition fonctionnelle et non selon un périmètre institutionnel strictement délimité. Cette vision de ce que serait le cœur de métropole à l'horizon 2030 s'organise autour de quatre axes.

### Soutenir la dynamique des coopérations entre les territoires

Le cœur de métropole est un territoire en renouveau. Il recèle une part déterminante des facteurs d'attractivité économique et de rayonnement culturel et touristique de l'Île-de-France. Si le centre décisionnel métropolitain reste étroitement attaché à

Paris ouest et à La Défense, les fonctions économiques supérieures et celles de rang mondial se répartissent sur un espace plus large et sur des pôles en émergence. Des dynamiques de projets et de coopérations territoriales entre la capitale et les territoires voisins sont à l'œuvre, permettant d'atténuer les frontières historiques et dessinant une centralité élargie pour l'Île-de-France.

### Renforcer l'accessibilité en transports collectifs

L'accessibilité du cœur de métropole sera renforcée. Dense et maillé à l'intérieur de Paris, le réseau est moins complet dans des secteurs qui accueillent pourtant des densités de plus en plus importantes d'habitants et d'emplois. Le réseau structurant radial sera renforcé et complété. Il sera maillé par la réalisation du métro automatique du Grand Paris Express, le prolongement de plusieurs lignes de métro et la réalisation des tangentielles. Plusieurs projets de tramways viendront compléter un maillage plus fin. Le cœur de métropole recevra un nombre très important de gares nouvelles, souvent complémentaires aux nouvelles portes d'entrées internationales situées en périphérie du territoire métropolitain.

## QUELQUES DONNÉES CLÉS DU SDRIF POUR LE TERRITOIRE DE LA MÉTROPOLE DU GRAND PARIS<sup>(1)</sup> EN PRÉFIGURATION

	MGP	Région
Construction annuelle moyenne entre 1999 et 2012 en logements par an	19 470	39 940
Emploi total en 2011	3 837 000	5 659 700
Nombre de gares voyageurs en projet de création	37	63
Espaces verts ouverts au public par habitant, en m <sup>2</sup>	14,6	96,3

(1) Le périmètre retenu comprend les membres de droit de la Métropole du Grand Paris que sont Paris et les communes des trois départements de la petite couronne et les deux communes qui ont délibéré pour y adhérer, Argenteuil et Paray-Vieille Poste.

Source : référentiel territorial du SDRIF, mai 2015.

### **Rééquilibrer les bassins de vie autour de pôles de développement**

D'ici 2030, au-delà de la consolidation des grandes polarités urbaines, le fonctionnement en réseau des grands pôles économiques (La Défense, Saint-Denis-Plaine de France/Roissy/Bobigny, Noisy-le-Grand/Val-de-Fontenay, Créteil/Seine-Amont/Orly-Rungis, Vallée scientifique de la Bièvre/Saclay, Boulogne/Issy) sera favorisé par les nouvelles liaisons de transports collectifs. Le potentiel métropolitain de certains de ces territoires, en particulier à l'est, sera consolidé, dans un but de rééquilibrage et de redynamisation (Seine-Amont, Clichy-Montfermeil, Val-de-France, Val-de-Fontenay/Noisy-le-Grand, Bobigny/axe Ourcq-RN3, secteur du Bourget, etc.). Émergeront également des sites susceptibles de former un réseau entre Paris et les territoires plus éloignés (Roissy, Saint-Quentin – Versailles/Massy – Saclay, Marne-la-Vallée – Meaux, Évry/Sénart – Melun ou Cergy/Mantes – Seine-Aval). La présence de grands espaces nécessaires aux fonctions de la logistique et aux services urbains sera également assurée en cœur de métropole, parallèlement à la construction de bureaux et d'activités.

### **Favoriser l'intensité en valorisant la trame verte et bleue**

Bien que très différenciées à l'échelle du territoire métropolitain, les densités sont fortes et les contraintes liées aux nuisances et aux risques naturels et technologiques sont importantes. Le développement urbain de l'espace métropolitain passera essentiellement par le renouvellement de la ville sur elle-même. Certains secteurs présentent de forts potentiels de densification, et une marge de densification dans le tissu urbain diffus existe.

Un enjeu majeur résidera dans la capacité à offrir également des espaces verts. Trame verte et aménagement des bords de fleuves et des canaux en seront les garants.

### **LA RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE ET LE SDRIF**

La France va accueillir et présider la vingt-et-unième conférence des parties de la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques de 2015 (COP21/CMP11), aussi appelée « Paris 2015 », du 30 novembre au 11 décembre 2015. C'est une échéance cruciale, puisqu'elle doit aboutir à un nouvel accord international sur le climat qui entrera en vigueur en 2020, applicable à tous les pays, dans l'objectif de maintenir le réchauffement mondial en deçà de 2 °C. La France va jouer un rôle de premier ordre sur le plan international, pour rapprocher les points de vue et faciliter la recherche d'un consensus des Nations unies, et aussi au sein de l'Union européenne, qui occupe une place importante dans les négociations sur le climat. Selon les travaux du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), le réchauffement des températures observées depuis le XIX<sup>e</sup> siècle est très largement dû aux émissions d'origine anthropique de gaz à effet de serre (GES). La consommation d'énergie est la principale cause des émissions de GES.

Les trois leviers pour atténuer le changement climatique via la réduction des émissions de GES liées à l'énergie sont :

- la sobriété énergétique, qui consiste à réduire les consommations énergétiques à travers les comportements individuels et l'organisation collective sur nos différents usages de l'énergie ;

- l'efficacité énergétique, qui consiste à diminuer la quantité d'énergie nécessaire pour un service énergétique donné ;
- le développement des énergies renouvelables, non émettrices de GES.

L'Île-de-France accueille 19 % de la population française et représente 9 % des émissions directes de GES nationales (hors transport aérien). Elle apparaît, sur ce plan, plus performante que nombre de métropoles de taille équivalente dans le monde. Le haut niveau de tertiarisation de son économie (moins énergivore que l'industrie), la compacité des tissus urbains (logements plus petits, moindre déperdition énergétique de l'habitat collectif, usage des transports collectifs, pratique de la marche et du vélo, possibilités accrues de développer les réseaux de chaleur, etc.) expliquent pour beaucoup l'avantage relatif de la compacité francilienne en termes d'énergie et de gaz à effet de serre. Or, malgré son caractère compact, les émissions de GES du territoire francilien continuent d'augmenter, contrairement à la stabilisation observée au niveau national.

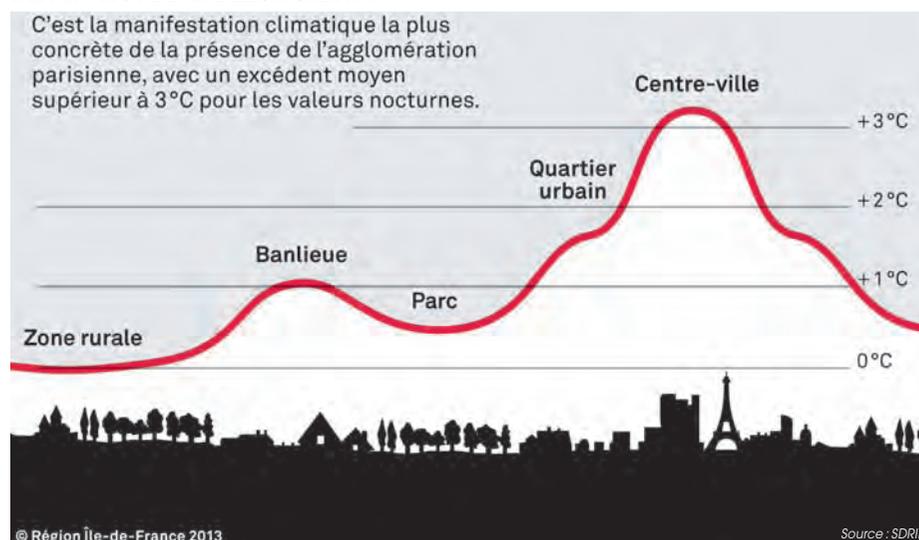
Le changement climatique est un axe fort du schéma directeur, qui a retenu « l'anticipation des mutations environnementales » parmi les défis globaux, socles de son projet spatial. L'évaluation environnementale s'est particulièrement attachée à intégrer cette dimension pour guider les choix d'aménagement et de développement.

Le SDRIF s'inscrit dans une démarche volontaire de réduction des émissions de GES en lien avec le schéma régional climat air énergie, le plan régional pour le climat et le plan de déplacements urbains d'Île-de-France. Ainsi, pour participer pleinement aux engagements internationaux de la France, l'Île-de-France vise le facteur 4 avant 2050. Plusieurs objectifs du SDRIF

ambitionnent d'agir en faveur de l'atténuation et de l'adaptation au changement climatique, tant à l'échelle régionale qu'à l'échelle de la proximité :

- encourager l'intensification urbaine pour une région compacte et multipolaire qui permet d'améliorer l'efficacité énergétique du bâti et qui accroît la part de la nature en ville pour lutter contre l'imperméabilisation des sols et l'effet d'îlot de chaleur urbain. À l'échelle du système régional, il s'agit de préserver les espaces ouverts de l'espace rural et de la ceinture verte, lieux de stockage de carbone notamment ;
- penser le développement urbain en même temps que l'offre en transports collectifs et le développement des modes actifs pour impulser de nouvelles pratiques de déplacement et limiter le recours au véhicule individuel. Ce lien urbanisme-transport concerne aussi les marchandises avec une action forte en faveur des sites logistiques multimodaux ;

#### L'EFFET « ÎLOT DE CHALEUR URBAIN »



- développer les énergies renouvelables et sécuriser l'approvisionnement énergétique par le maintien et la réservation des emprises nécessaires à l'installation des équipements.

Les métropoles mondiales ont un rôle majeur à jouer dans la dynamique collective qui doit s'instaurer face à l'urgence climatique. L'Île-de-France, par la planification de son aménagement à l'horizon 2030, porte les valeurs de la COP21 et fixe un cap pour une région solidaire et durable.

### LE SCHÉMA RÉGIONAL DE L'HABITAT ET DE L'HÉBERGEMENT ET LE SDRIF

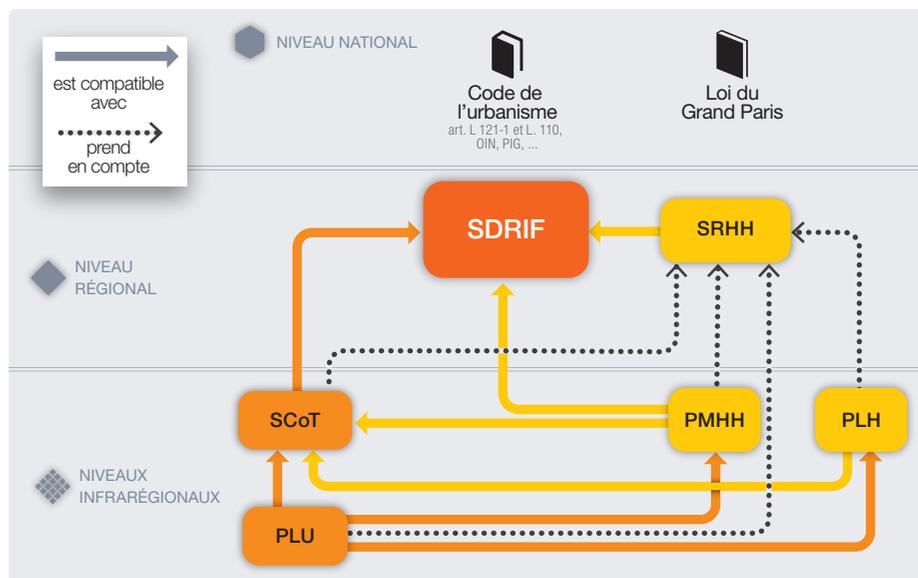
Le Comité régional de l'habitat et de l'hébergement (CRHH) du 12 décembre 2014 a officiellement marqué le lancement de l'élaboration du schéma régional de l'habitat et de l'hébergement (SRHH). Celui-ci devra notamment permettre de décliner à l'échelle des intercommunalités les grands objectifs régionaux en matière de logement et d'hébergement. Il devra respecter l'objectif annuel de construction de la loi du Grand Paris (70 000 logements) et être compatible avec les orientations du SDRIF. Le diagnostic sur la situation du logement et de l'hébergement en Île-de-France, sur lequel seront fondées les orientations du SRHH, sera présenté au CRHH durant le premier semestre 2015.

En lien avec les objectifs stratégiques définis collectivement à l'échelle de la région Île-de-France, l'élaboration du SRHH devra offrir la possibilité pour les membres du CRHH de répondre, à une échelle géographique fine et à une échelle temporelle proche, à plusieurs enjeux majeurs :

- répondre à l'ensemble des besoins en logement ;
- répondre aux besoins en hébergement et accompagner les ménages en difficulté par des réponses adaptées ;
- mieux équilibrer l'offre sur le territoire francilien ;
- inscrire ces réponses dans l'ensemble des politiques publiques du développement urbain.

La mise en œuvre du SRHH après son approbation consolidera ainsi le lien entre les programmes locaux de l'habitat qui devront le prendre en compte, et les plans locaux d'urbanisme qui appliquent le SDRIF. Il revient au SRHH d'adapter la territorialisation des objectifs de logement et d'hébergement aux nouveaux périmètres de gouvernance en cours de définition.

### LA HIÉRARCHIE DES NORMES SDRIF / SRHH



PMHH : Plan métropolitain de l'habitat et de l'hébergement / PLH : Programme local de l'habitat / PLU : Plan local d'urbanisme / SCoT : Schéma de cohérence territoriale / SDRIF : Schéma directeur de la Région Île-de-France / SRHH : Schéma régional de l'habitat et de l'hébergement

© Région Île-de-France 2015  
Source : IAU ÎdF, avril 2015 - Réalisation Wedodata, IAU ÎdF

La future Métropole du Grand Paris, nouvel acteur des politiques opérationnelles pour la zone dense, devra prendre en compte le SRHH dans son plan métropolitain de l'habitat et de l'hébergement (PMHH). Ce plan devra être compatible avec le SDRIF.

Le SDRIF permet les ouvertures à l'urbanisation nécessaires à la réalisation des objectifs en matière de logement. Il définit un projet spatial dans lequel prennent place les objectifs de construction. Ce projet est basé sur un cœur d'agglomération, pièce maîtresse du développement régional, le renforcement des pôles hors agglomération centrale et la préservation et la valorisation des espaces ruraux. Il est étroitement articulé aux projets de transport du Nouveau Grand Paris. Il vise à permettre à la fois une construction massive de logements, une densification des espaces urbanisés, renforcée autour des points d'accès au réseau de transports collectifs, et la maîtrise de la consommation d'espace. Il repose sur la recherche des grands équilibres spatiaux (il vise à permettre que 75 % des logements construits le soient dans les espaces déjà urbanisés et 25 % en extension urbaine), fonctionnels à l'échelle de la région et à celle des bassins d'emploi (il cherche à tendre vers un équilibre habitat-emploi), et sociaux

(il vise notamment à rééquilibrer la répartition du parc social et à réduire les disparités spatiales).

C'est dans le projet spatial régional que prennent place les objectifs stratégiques régionaux en matière de logement, cohérents avec les enjeux identifiés pour le SRHH :

- relancer massivement la construction de logements pour atteindre 70 000 logements construits par an ;
- mobiliser solidairement tous les territoires pour contribuer à l'effort régional de production de logements ;
- atteindre 30 % de logements locatifs sociaux en moyenne en Île-de-France en 2030. Cet objectif tient compte des capacités des territoires : le SDRIF fait l'hypothèse que cet objectif est atteignable si le cœur d'agglomération atteint un taux de logement social de 31 %, les autres communes urbaines un taux de 30 %, et les communes rurales un taux de 10 % ;
- améliorer le parc de logements et accélérer la rénovation urbaine des grands ensembles.

La territorialisation des objectifs de logement, adaptée aux nouveaux périmètres de gouvernance, devra chercher à respecter les hypothèses quantitatives concernant les équilibres habitat-emploi qui sous-tendent le projet spatial du SDRIF.

# Les dix objectifs stratégiques du suivi du SDRIF

## **Une Île-de-France solidaire et robuste**

- Résoudre la crise du logement
- Refonder le dynamisme économique francilien
- Rééquilibrer l'Île-de-France

## **Une Île-de-France préservée et accueillante**

- Encourager la densification et l'intensification
- Préserver les espaces ouverts et les paysages
- Garantir un système de transport porteur d'attractivité
- Gérer durablement les ressources naturelles

## **Une Île-de-France innovante**

- Optimiser le fonctionnement logistique métropolitain
- Limiter les risques et nuisances
- Réduire les émissions de gaz à effet de serre

# **PARTIE 2**

# **LE SUIVI DES OBJECTIFS DU SDRIF**

Cette édition constitue une première étape d'un dispositif de suivi encore en phase de constitution mais qui vise à monter en puissance et à s'enrichir pour renseigner à terme les dix objectifs du SDRIF. Les objectifs stratégiques retenus et développés dans cette première édition sont directement en lien avec les sujets d'actualité de l'année 2015 : résoudre la crise du logement, garantir un système de transport porteur d'attractivité, optimiser le fonctionnement logistique métropolitain et réduire les émissions de gaz à effet de serre. Les prochains travaux porteront sur le suivi de la consommation d'espaces.

# LA MISE EN PLACE DU DISPOSITIF DE SUIVI

## DIFFÉRENCIER LE SUIVI ET L'ÉVALUATION

Le suivi est un processus continu de collecte et d'analyse d'informations. Il permet d'apprécier comment le SDRIF est mis en œuvre, en mesurant l'état d'avancement des réalisations puis en comparant les résultats obtenus avec les objectifs affichés. L'évaluation émet une analyse sur le SDRIF, qui porte principalement sur les besoins auxquels l'intervention publique doit répondre et sur les effets dont elle est la cause. Le suivi est un outil au service de l'évaluation qui s'appuiera sur l'exploitation des informations collectées.

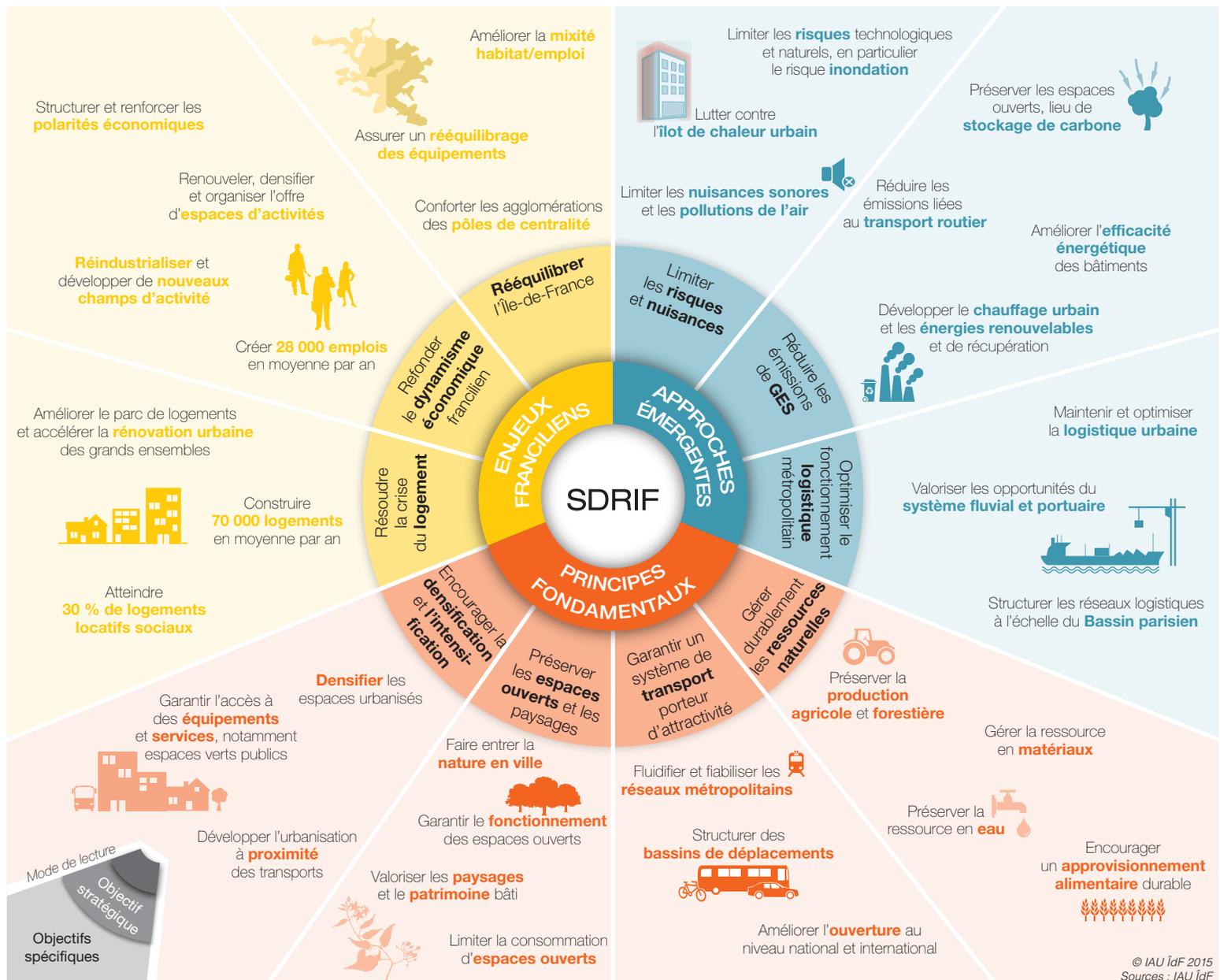
## DÉFINIR LE CHAMP DU SUIVI ET DE L'ÉVALUATION

De nombreux domaines (logement, transport, économie, environnement...) sont abordés dans le schéma directeur, car il revêt plusieurs fonctions. C'est un document d'urbanisme de rang régional avec lequel les documents d'urbanisme locaux, notamment, doivent être compatibles. C'est également un document d'aménagement fixant des objectifs pour les politiques régionales et locales, devant se décliner dans les divers contrats et plans sectoriels. C'est enfin un document porteur d'un modèle de développement basé sur des valeurs (comme la solidarité), des principes (comme la proximité), des notions (comme la densité humaine) à diffuser largement dans l'ensemble des politiques publiques et des pratiques professionnelles. Sa mise en œuvre tient aux politiques publiques régionales et locales, ainsi qu'aux partenariats et coopérations tissés sur le territoire. Le champ du suivi et de l'évaluation du SDRIF est complexe. Un arbre logique a été élaboré comme base pour l'ensemble de la démarche de suivi. Il permet de décomposer les objectifs du schéma, de les hiérarchiser et d'en retracer la logique d'action. Les objectifs stratégiques formulent les impacts globaux escomptés dans le SDRIF. Les objectifs spécifiques et opérationnels précisent les objectifs stratégiques et énoncent les réalisations attendues. Pour ne pas complexifier l'arbre logique et le dispositif de suivi en général, les objectifs opérationnels ne sont pas explicités.

	Suivi	Évaluation
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Clarifier les objectifs et leur transformation en indicateurs</li> <li>• Comparer régulièrement les réalisations et les résultats par rapport aux objectifs affichés</li> <li>• Communiquer les progrès et alerter sur les difficultés</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Examiner les relations causales conduisant des objectifs aux résultats, expliquer pourquoi certains résultats attendus n'ont pas été atteints</li> <li>• Examiner la mise en œuvre</li> <li>• Fournir des enseignements, améliorer l'efficacité, l'efficience, les effets et l'impact</li> </ul>
Principales activités	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Définir des indicateurs</li> <li>• Recueillir régulièrement les informations</li> <li>• Comparer avec les objectifs affichés</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Apprécier</li> <li>• Mesurer les effets</li> <li>• Rechercher les causalités</li> </ul>
Fréquence	Périodique : annuel si possible	Épisodique : tous les 5 ans

Source : IAU idF

ARBRE DES OBJECTIFS DU SDRIF



L'arbre logique du SDRIF est organisé selon trois angles :

- les enjeux qui présentent une acuité particulière en Île-de-France : crise du logement, dynamisme économique, rééquilibrage à de multiples échelles (du rééquilibrage régional est/ouest à la mixité fonctionnelle par quartier) ;
- les principes fondamentaux : densifier, garantir un système de transport porteur d'attractivité, préserver les espaces ouverts, gérer durablement les ressources naturelles ;
- les approches émergentes : il peut s'agir de problématiques qui étaient jusqu'à présent peu traitées dans les documents d'aménagement du territoire et de planification (optimiser le fonctionnement logistique métropolitain, limiter les risques et nuisances, réduire les émissions de GES) ou de thématiques nouvelles en Île-de-France (îlot de chaleur urbain).

La présentation des données de suivi inscrites dans ce premier rapport reprend cette logique.

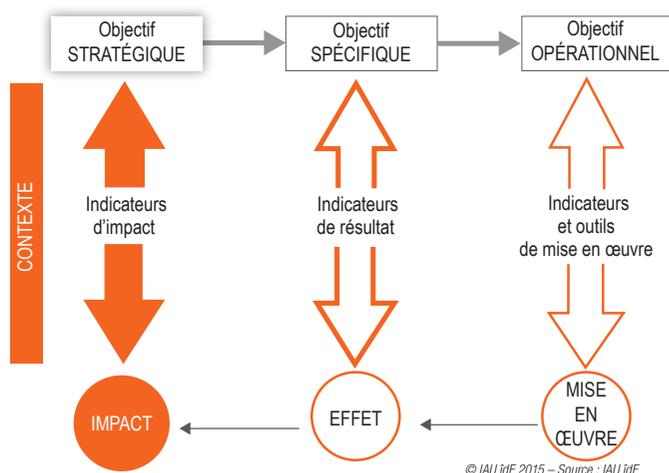
### LE DISPOSITIF DE SUIVI

Le suivi s'attache à mesurer quatre grandes dimensions : mise en œuvre, effet, impact et contexte.

Propres au SDRIF, les orientations réglementaires constituent l'outil de traduction de ses objectifs dans les documents d'urbanisme. Il s'agit d'une mise en œuvre directe. Par ailleurs, d'autres schémas, dispositifs, contrats et politiques publiques constituent également des outils de mise en œuvre du SDRIF. Il s'agit de dispositifs régionaux et locaux qui participent de façon plus ou moins directe à l'atteinte des objectifs thématiques et sectoriels du SDRIF. On peut notamment citer le CPER 2015-2020, outil de financement pour mettre en œuvre les objectifs du schéma directeur de façon opérationnelle à l'horizon 2020.

Étant donné le caractère continu de l'exercice, le dispositif de suivi est amené à se développer année après année. Les orientations réglementaires en particulier feront l'objet d'un traitement spécifique. Ce premier rapport privilégie la mise en évidence d'un état initial. La caractérisation de l'état initial en 2014 s'est faite en fonction des données disponibles en 2014 ou des données connues les plus récentes. Par ailleurs, les évolutions passées apparaissent pour certaines données.

### LES DIMENSIONS DU DISPOSITIF DE SUIVI



## L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DANS LE DISPOSITIF DE SUIVI

Le suivi et l'évaluation des incidences sur l'environnement développé dans l'évaluation environnementale du SDRIF s'inscrivent dans le suivi et l'évaluation du schéma. La plupart des indicateurs retenus dans l'évaluation environnementale constituent le suivi général pour le volet environnemental du SDRIF. Dans un souci de simplification, les indicateurs de résultat, mesurant les effets, et les indicateurs d'impact spécifiques, mesurant les incidences environnementales définies dans l'évaluation environnementale, ont été regroupés sous la terminologie d'indicateurs de résultat.

## LE SUIVI DE LA CONSOMMATION D'ESPACES AGRICILES ET BOISÉS

Le SDRIF répond à la double nécessité de construction de logements et de limitation de consommation d'espace. Pour cela il promeut une densification raisonnée et de qualité accompagnée du développement des transports collectifs. Il s'agit en effet d'accueillir la croissance urbaine dans des territoires déjà constitués et en particulier ceux qui sont bien desservis par les transports collectifs, actuels et à venir. Le SDRIF, au travers de ses orientations réglementaires, entend ainsi privilégier la densification de l'existant à l'extension de l'urbanisation, tout en maintenant un réel potentiel d'extension, nécessaire au développement. Le SDRIF offre un potentiel d'extension urbaine maximale de 28 935 hectares à l'horizon 2030, ce qui représente sur la période 2008-2030 un rythme annuel de 1 315 hectares par an.

Par ailleurs, le SDRIF a fait l'objet d'une évaluation environnementale qui oblige à mesurer précisément la consommation d'espace à terme. Le scénario retenu pour l'évaluation environnementale est un

scénario maximaliste à l'horizon 2030 (qui considère que tous les potentiels offerts ont été consommés et que toutes les infrastructures sont réalisées de façon dispendieuse).

Si par le passé certaines tendances révélaient une plus grande facilité pour les collectivités à privilégier l'ouverture de nouveaux espaces à la densification du tissu existant, ce n'est plus tout à fait le cas. Pour la première fois depuis trente ans, le développement urbain se fait majoritairement en recyclage urbain. Le rythme de la consommation d'espaces poursuit sa baisse entamée depuis quinze ans. La consommation d'espaces agricoles et naturels a représenté 2 400 hectares par an entre 1988 et 2008. Elle s'est fortement ralentie sur la période récente : 647 hectares par an entre 2008 et 2012. 928 hectares par an ont été artificialisés et 281 hectares par an sont devenus des espaces agricoles, boisés et naturels (Mos IAU îdF). Ce ralentissement est explicable par la crise de la construction et l'absence de réalisation récente d'infrastructures ferroviaires ou routières. L'artificialisation des espaces

### ESTIMATION DES EXTENSIONS URBAINES MAXIMALES POUR LA PÉRIODE 2008-2030

Secteurs d'urbanisation préférentielle ou conditionnelle (extensions urbaines cartographiées)	17 475 hectares
Extensions urbaines non cartographiées offertes au titre des règles des quartiers de gares, pôles de centralité et bourgs, villages et hameaux	7 750 hectares
Zones d'aménagement concerté (Zac) créées à la date d'approbation du SDRIF et non comptabilisées dans les extensions urbaines cartographiées et non cartographiées	610 hectares
Espaces naturels déjà ouverts à l'urbanisation mobilisables dans les DUL, non repris par les orientations du SDRIF, mais mobilisables dans le délai de 3 ans de mise en compatibilité	3 100 hectares
<b>Total des extensions urbaines maximales</b>	<b>+ 28 935 hectares</b>
<b>Rythme annuel maximal d'extension urbaine</b>	<b>+ 1 315 hectares/an</b>

Source : SDRIF

## LE SUIVI DES OBJECTIFS DU SDRIF

agricoles a représenté 1 900 hectares par an (79 % de la consommation d'espace) entre 1988 et 2008, et 543 hectares par an entre 2008 et 2012 (84 % de la consommation d'espace sur la période). La consommation d'espace ne peut se mesurer après un an d'application du schéma directeur. Le chantier

sur le suivi de la consommation d'espace et la mesure de la densification sera lancé en 2015.

Différents outils permettent de suivre l'évolution de l'occupation des sols, dont aucun n'a été construit spécifiquement pour mesurer la consommation des espaces agricoles et naturels. Nombreux sont les acteurs intervenant aux côtés des collectivités territoriales en matière d'intervention et de régulation de la consommation foncière, mais il est difficile d'adapter une démarche d'observation et de traitement unifiée et suffisamment transversale à l'échelle de la région. De nouveaux lieux d'observation et de réflexion émergent, mais ne traitent pas l'échelle régionale, tel l'Observatoire national de la consommation des espaces agricoles (ONCEA), chargé d'élaborer des outils de mesure du changement de destination des espaces agricoles et des indicateurs d'évolution. Par ailleurs, les Commissions départementales de la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers (CDPENAF) sont consultées sur les questions relatives à la régression des surfaces agricoles, boisées et naturelles et les moyens de contribuer à la limitation de leur consommation.

L'Observatoire de la consommation des espaces agricoles et naturels (OCEAN) est le lieu pour le suivi et l'évaluation du SDRIF sur cette thématique.

### EXTENSION ET RECYCLAGE ENTRE 2008 ET 2012



Source : IAU îdF, Note rapide n° 636, décembre 2013

© IAU îdF

## MODE D'EMPLOI DES FICHES DE SUIVI PAR OBJECTIF

## OBJECTIF STRATÉGIQUE

INDICATEUR  
D'IMPACT  
PRINCIPAL

**RAPPEL DES OBJECTIFS DU SDRIF**

---

**CONTEXTE GÉNÉRAL** 1 2  
□ □

Les indicateurs de contexte permettent de suivre globalement la situation du territoire régional et les évolutions des paramètres extérieurs qui pourraient influencer sur l'atteinte ou non d'un objectif stratégique.

---

**ÉTAT INITIAL** 3 4  
□ □

Les indicateurs d'impact permettent d'examiner à terme l'atteinte, ou non, d'un objectif stratégique. Un état initial « Temps 0 » est établi en début d'application du SDRIF.

---

1 2 Illustrations des indicateurs de contexte  
3 4 Illustrations des indicateurs d'impact

## OBJECTIF SPÉCIFIQUE

DÉCLINANT L'OBJECTIF STRATÉGIQUE

INDICATEUR  
DE RÉSULTAT  
PRINCIPAL

**RAPPEL DES OBJECTIFS DU SDRIF**

---

**ÉTAT INITIAL** 1 2  
□ □

Les indicateurs de résultat permettent d'examiner à terme l'atteinte ou non d'un objectif spécifique. Un état initial « Temps 0 » est établi en début d'application du SDRIF.

---

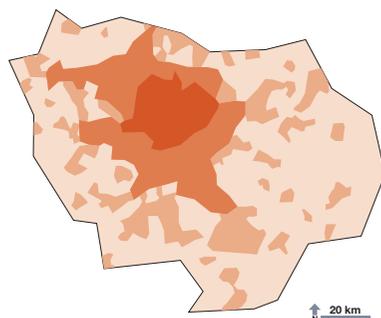
**MISE EN ŒUVRE** 3 4  
□ □

Les indicateurs et les outils de mise en oeuvre du SDRIF permettent d'examiner les réalisations.

---

1 2 Illustrations des indicateurs de résultat  
3 4 Illustrations des indicateurs de mise en oeuvre

Le cas échéant, les indicateurs sont déclinés selon les quatre entités géographiques du SDRIF



- Cœur de métropole : espace urbanisé dense à structurer en continuité avec Paris.  
Le périmètre du cœur de métropole correspond à celui de l'évaluation environnementale.
- Reste de l'agglomération centrale : grandes polarités urbaines à conforter entre cœur de métropole et espace rural. Il reprend l'unité urbaine de Paris, à laquelle a été soustrait le cœur de métropole.
- Agglomérations des pôles de centralité : réseau des villes qui ont vocation à mailler l'espace rural. Elles sont définies par la présence du pôle de centralité, et par les communes qui lui sont agglomérées.
- Bourgs, villages et hameaux : communes aux caractéristiques rurales.

# RÉSOLUDRE LA CRISE DU LOGEMENT

LES  
MÉNAGES  
PROPRIÉTAIRES  
ET LOCATAIRES  
CONSACRENT  
**23 % ET 24 %** DE LEUR  
BUDGET AU LOGEMENT  
EN 2006

SOURCE : INSEE ENIL  
DONNÉES 2013 DISPONIBLES  
PROCHAINEMENT

## RAPPEL DES OBJECTIFS DU SDRIF

Les hypothèses du SDRIF reposent sur une volonté de stabilité du poids démographique de l'Île-de-France à 19 % de la population française totale. Cela suppose une croissance de la population francilienne de l'ordre de 0,8 à 1,8 million de personnes d'ici 2030, dont le SDRIF doit anticiper les conditions d'accueil.

Pour maintenir les équilibres démographiques et économiques, l'Île-de-France devra permettre à ses habitants de dérouler un parcours de vie conforme à leurs aspirations en matière de logement et de cadre de vie.

### Objectifs spécifiques :

- construire 70 000 logements en moyenne par an ;
- viser 30 % de logements locatifs sociaux dans le parc total ;
- améliorer le parc de logements et accélérer la rénovation urbaine des grands ensembles.

## CONTEXTE GÉNÉRAL

1

L'Île-de-France compte 12 millions d'habitants en 2014, soit 18,8 % de la population métropolitaine, une part inchangée depuis le début des années 1960. Malgré des échanges déficitaires avec le reste du pays, elle voit sa population progresser de 50 000 à 60 000 personnes par an en moyenne depuis près de 40 ans sous l'effet d'un très large excédent naturel et d'échanges migratoires positifs avec l'étranger (Insee MGP).

La taille moyenne des ménages se stabilise en Île-de-France, alors qu'elle continue de diminuer en France. Cette évolution témoigne d'un certain blocage dans les parcours résidentiels des jeunes et des ménages les plus modestes. La part des communes dans lesquelles un couple avec un enfant au revenu médian a accès à la propriété est plus faible de 2002 à 2012, avec une accentuation lors de la crise économique de 2008.

Des dynamiques de forte spécialisation sociale des territoires sont à l'œuvre au sein de l'espace francilien. Les disparités s'accroissent avec un appauvrissement de la proche banlieue nord et sud-est, la diffusion de la richesse dans les secteurs aisés de l'ouest et un enrichissement de certains espaces périurbains.

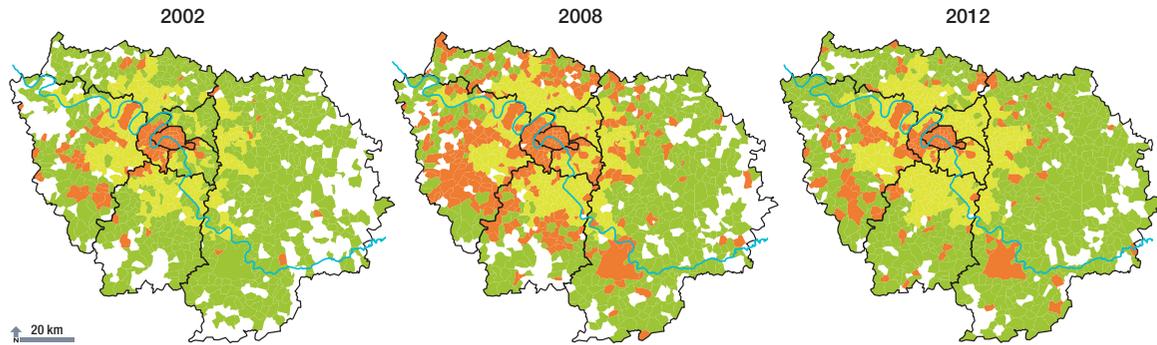
## ÉTAT INITIAL

2 3

Depuis la fin des années 1990, l'insuffisance de la construction d'une part et le net décrochage entre l'évolution du coût des logements et les revenus des ménages d'autre part ont réduit sensiblement la capacité des Franciliens à adapter leur logement à leurs besoins et aspirations. En témoignent la baisse de la mobilité résidentielle, surtout chez les moins de 35 ans, le recul de la vacance dans le cœur de métropole, le développement des situations de suroccupation et de cohabitation prolongées.

### 1 EFFET D'ÉVICTION SUR L'ACCÈS AU LOGEMENT PRIVÉ D'UN COUPLE AVEC UN ENFANT AU REVENU MÉDIAN

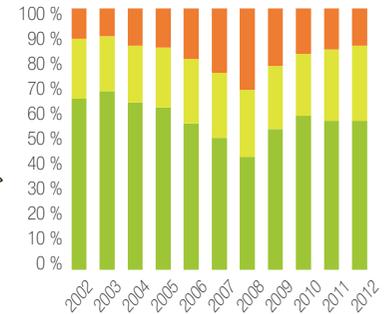
Hypothèses sur les conditions de financement standard d'un logement de 60 m<sup>2</sup> habitables :  
Taux de crédit T.E.G. de l'année étudiée ; durée de prêt de l'année étudiée ; taux d'apport personnel de l'année étudiée ;  
loyer du parc privé (hors charges) issu des données Olap ; prix au m<sup>2</sup> de l'année.



Réduction du champ des possibles :

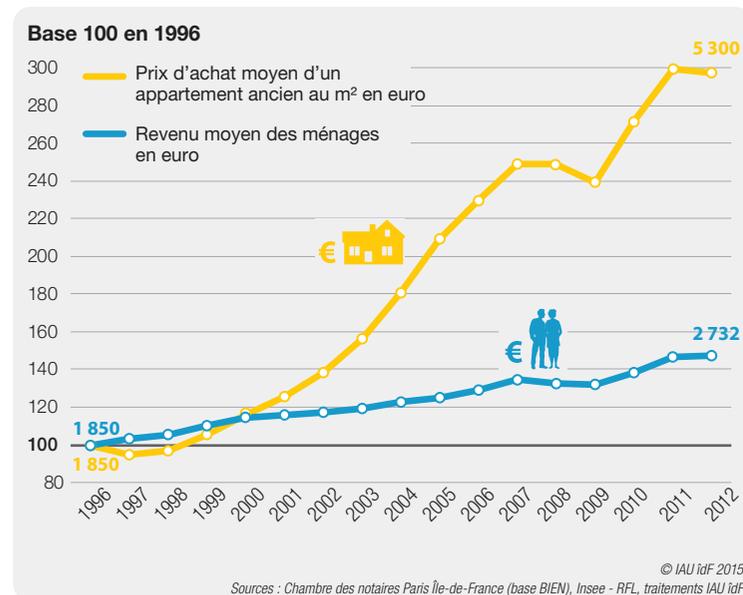
- Communes dans lesquelles l'accèsion à la propriété est possible
- Communes dans lesquelles la location dans le parc privé est possible
- Communes inaccessibles (ni location, ni accession)
- Communes non renseignées (nombre de transactions insuffisant)

### RÉPARTITION DU CHAMP DES POSSIBLES POUR LES COMMUNES ENREGISTRÉES (PART DU NOMBRE DE COMMUNES ENREGISTRÉES)

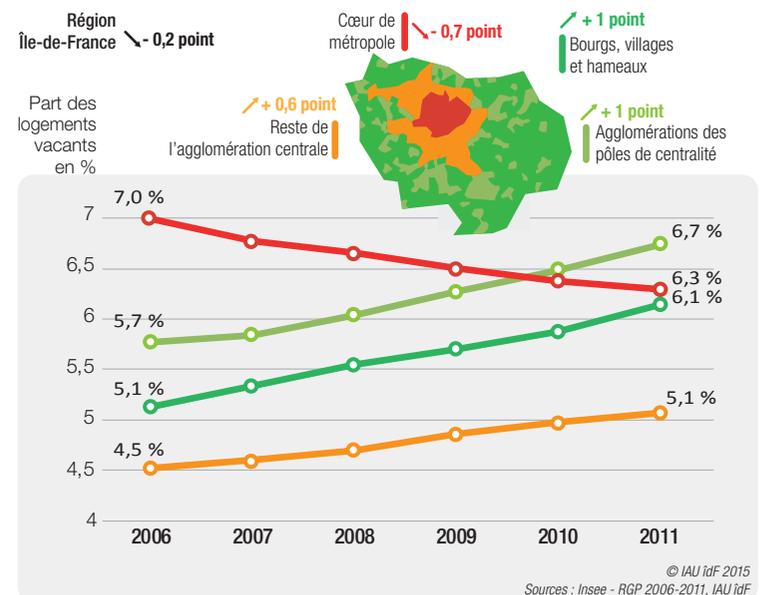


© IAU idF 2015  
Sources : Méthodologie DRIHL (DGFiP/Insee (RFL des ménages, Filocom, ENL2006), Chambre des notaires Paris-Île-de-France (base BIEN), Olap (zones de loyers), Observatoire du financement du logement, Banque de France)

### 2 ÉVOLUTION DU REVENU MOYEN DES MÉNAGES ET DU PRIX D'ACHAT MOYEN D'UN APPARTEMENT ANCIEN AU M<sup>2</sup>



### 3 ÉVOLUTION DE LA PART DES LOGEMENTS VACANTS



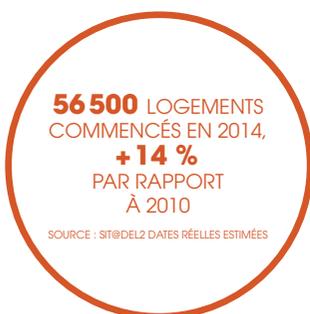
### RÉSOLUDRE LA CRISE DU LOGEMENT

## CONSTRUIRE 70 000 LOGEMENTS PAR AN

### RAPPEL DES OBJECTIFS DU SDRIF

Pour faire face aux besoins des Franciliens, garantir la qualité de leur résidence principale et compenser le parc de logements qui disparaît chaque année, il est nécessaire de construire près de 1,5 million de logements à l'horizon 2030, soit en moyenne 70 000 logements chaque année à partir de 2010.

Une attention particulière sera portée à la transcription des orientations réglementaires concernant les espaces urbanisés à densifier et les nouveaux espaces d'urbanisation.



### ÉTAT INITIAL



De 2010 à 2013, la construction annuelle de logements estimée est en hausse (jusqu'à 61 600 logements estimés en 2013, Sit@del2 dates réelles estimées). En 2014, le ralentissement de la construction régionale s'explique par la chute en 2013 du nombre d'autorisations de permis de construire dans le cœur de métropole, qui concentrait jusque là plus de 50 % des autorisations en moyenne (Sit@del2 dates réelles). 56 400 logements par an en moyenne ont été commencés sur la période 2010-2014 contre 45 300 par an en moyenne entre 2005 et 2009 (Sit@del2 dates réelles estimées). L'objectif de construction de 70 000 logements par an n'est donc pas atteint sur la période 2010-2014 et l'offre globale de logements augmente peu. En effet, la construction de logements neufs s'accompagne d'une disparition proportionnelle de logements anciens. Un effort est attendu à partir de l'année 2015 afin d'accroître l'offre globale de logements et d'atteindre l'objectif de construction de 1,5 million de logements à terme.

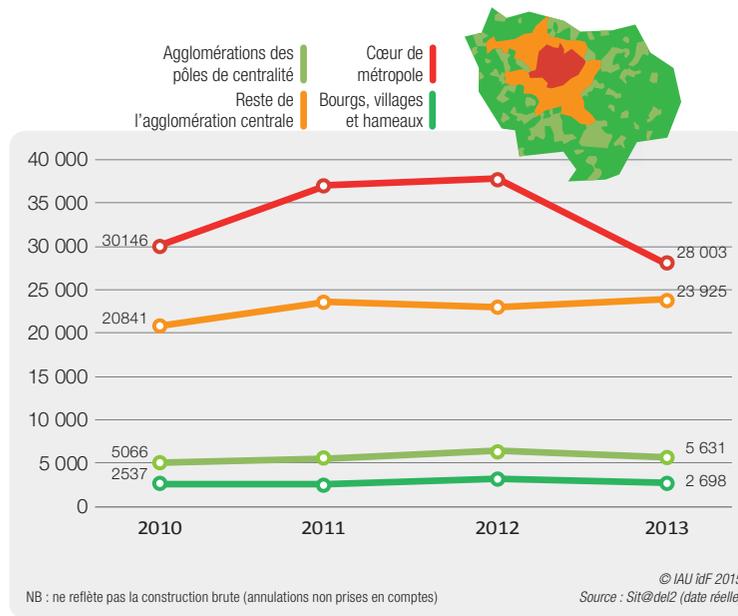
### MISE EN ŒUVRE



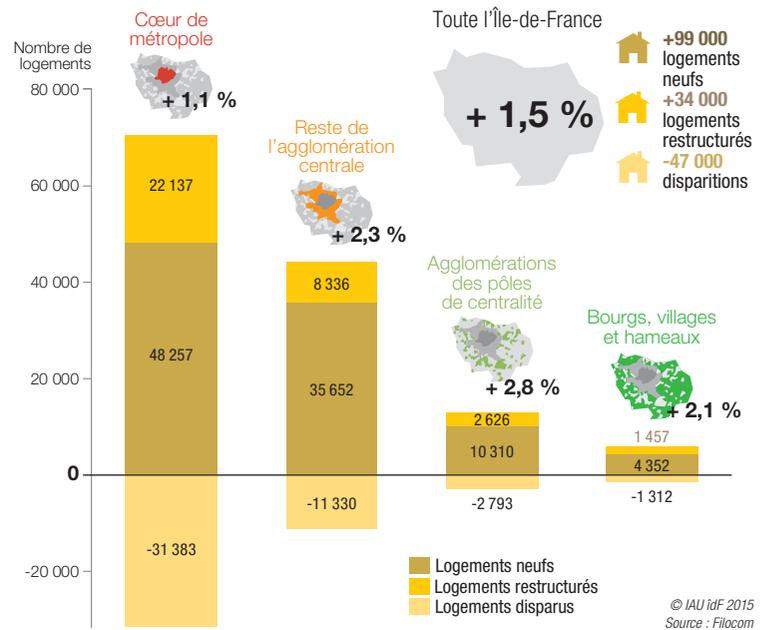
L'ensemble des territoires est appelé à faire un effort en faveur de la construction de logements. Le SRHH, en cours d'élaboration par le CRHH, permettra de décliner l'objectif de construction à une échelle infrarégionale à traduire dans les programmes locaux de l'habitat (PLH).

Le volet territorial du CPER 2015-2020 est en grande partie dédié à l'accompagnement des territoires bâtisseurs. La mobilisation des établissements publics fonciers et leur fusion d'ici fin 2015 et la création de l'établissement public Grand Paris Aménagement doivent permettre de stimuler les opérations répondant aux objectifs spatiaux et qualitatifs du SDRIF.

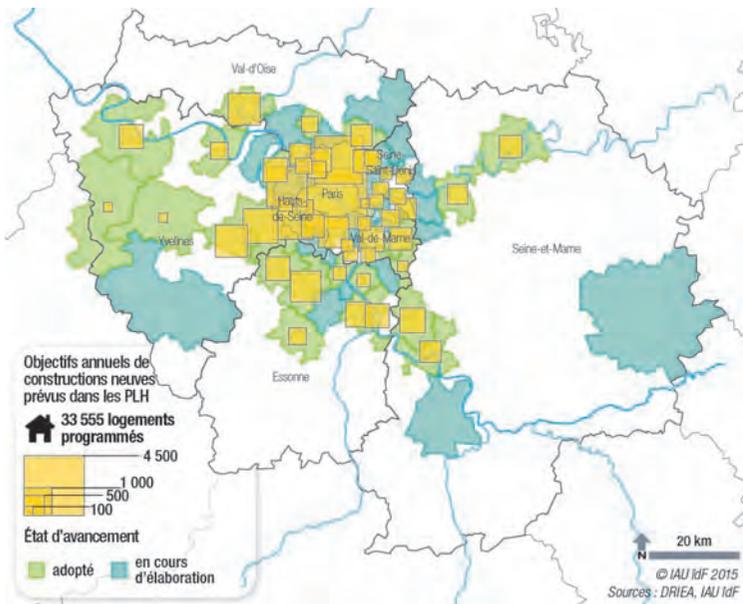
### 1 ÉVOLUTION DU NOMBRE DE LOGEMENTS NEUFS AUTORISÉS



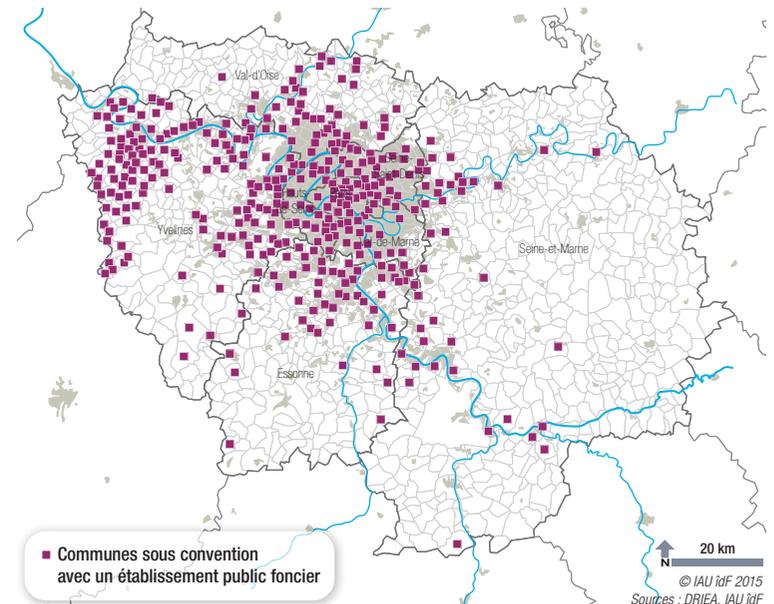
### 2 ÉVOLUTION DU PARC DE LOGEMENTS DE 2011 À 2013



### 3 PROGRAMMES LOCAUX DE L'HABITAT D'ÎLE-DE-FRANCE AU 1<sup>ER</sup> MARS 2015



### 4 COMMUNES SOUS CONVENTION AVEC UN ÉTABLISSEMENT PUBLIC FONCIER EN OCTOBRE 2014



## RÉSOLVRE LA CRISE DU LOGEMENT

### VISER 30 % DE LOGEMENTS LOCATIFS SOCIAUX

#### RAPPEL DES OBJECTIFS DU SDRIF

Il faut renforcer et rééquilibrer l'offre locative sociale au sein de la région. Le SDRIF vise un taux de 30 % de logements locatifs sociaux dans le parc total à horizon 2030. La relance de la construction doit être un vecteur de rééquilibrage et de développement du parc locatif social.

Une attention particulière sera portée au développement de l'offre locative sociale dans les espaces urbanisés à densifier et les nouveaux espaces d'urbanisation.



**23,4 %**  
DE LOGEMENTS  
LOCATIFS SOCIAUX  
AU 1<sup>ER</sup> JANVIER 2012

SOURCE : RPLS

---

#### ÉTAT INITIAL

1 2  
3 4

La part des logements sociaux dans la construction totale de logements est importante ces dernières années, environ 25 % entre 2000 et 2012 (RPLS au 1<sup>er</sup> janvier 2013, Sit@del2 dates réelles) et a contribué à la croissance et à la meilleure diffusion de l'offre sociale au sein de l'espace régional, bien que des communes ne respectent leurs obligations légales. Dans un contexte de hausse du nombre de demandeurs de logements sociaux, de l'allongement des délais d'obtention et de réduction de la mobilité des locataires du parc social, le ratio de 25 % de logements locatifs sociaux dans le parc de résidences principales, posé par le code de la construction et de l'habitat, est un niveau minimal mais insuffisant en Île-de-France au regard des besoins. 77 % des Franciliens sont éligibles au logement social dans sa définition SRU (ENL 2006). Par ailleurs, l'offre existante est marquée par une répartition déséquilibrée au sein de l'espace régional, avec une trop forte concentration de l'offre la plus sociale sur certains territoires. 52 communes concentrent la moitié de l'offre et 90 communes concentrent 66 % du parc avec des loyers PLAI, loyers les plus bas des logements sociaux (RPLS au 1<sup>er</sup> janvier 2013).

---

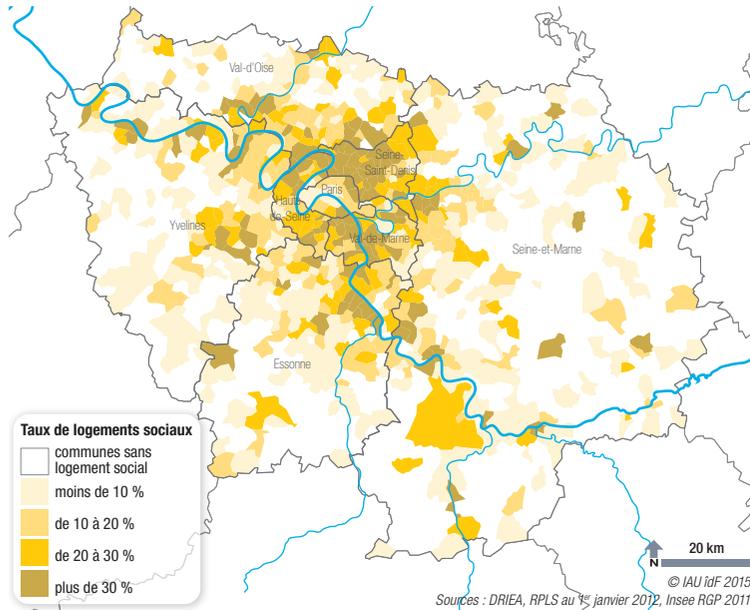
#### MISE EN ŒUVRE

La Région et ses partenaires (État, collectivités...) prennent une part importante au développement de l'offre locative sociale à travers le financement de logements sociaux et de résidences pour jeunes. L'Établissement public foncier d'Île-de-France (EPFIF) y contribue également.

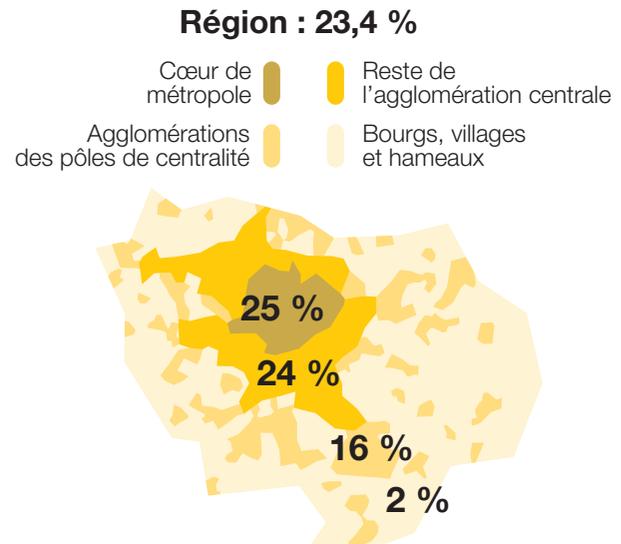
La mise en œuvre de la loi SRU a aidé au léger rééquilibrage de l'offre sociale : 15,4 % de logements sociaux en 2011 dans les 165 communes concernées contre 12,5 % en 2002. La mise en œuvre du nouvel objectif de 25 % devrait renforcer cet effet.

L'élaboration des PLH et PLU permet aux communes de fixer des objectifs en matière de diversification de l'offre de logements et de définir des réserves foncières au profit du logement social. 17 750 logements sociaux sont prévus dans les PLH au 1<sup>er</sup> janvier 2015.

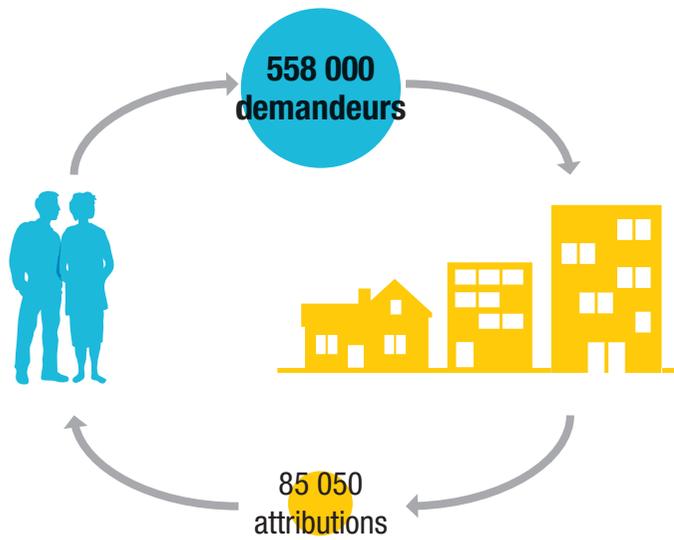
**1 TAUX COMMUNAL DE LOGEMENTS LOCATIFS SOCIAUX AU 1<sup>ER</sup> JANVIER 2012**



**2 TAUX DE LOGEMENTS LOCATIFS SOCIAUX AU 1<sup>ER</sup> JANVIER 2012**

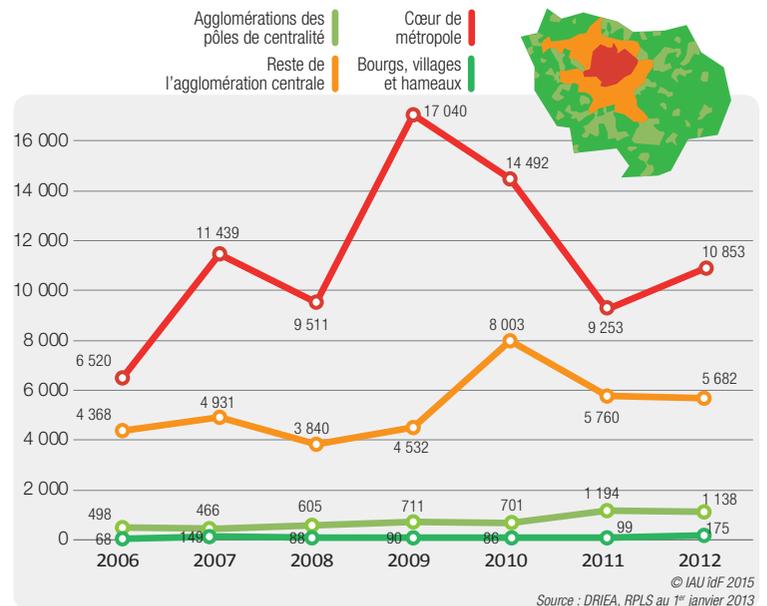


**3 DEMANDEURS ET ATTRIBUTIONS DE LOGEMENTS SOCIAUX EN 2013**



© IAU îdF 2015  
Sources : Drhl - fichier du numéro unique régional au 31 décembre 2013, DRIEA - RPLS au 1<sup>er</sup> janvier 2014

**4 ÉVOLUTION DE LA CONSTRUCTION DE LOGEMENTS SOCIAUX**



## RÉSOLVRE LA CRISE DU LOGEMENT

# AMÉLIORER LE PARC DE LOGEMENTS ET ACCÉLÉRER LA RÉNOVATION URBAINE DES GRANDS ENSEMBLES

### RAPPEL DES OBJECTIFS DU SDRIF

Outre la construction neuve, la réhabilitation du parc existant est un enjeu de premier ordre. Les politiques d'aménagement régionales et la politique de la ville doivent continuer à favoriser le désenclavement des quartiers populaires, grands ensembles et anciens quartiers dégradés, le traitement et la valorisation de leurs espaces publics, la diversification et la revalorisation du parc immobilier ainsi que l'introduction d'une plus grande mixité fonctionnelle. Ainsi, la revalorisation foncière de ces quartiers permettra d'en faire de nouveaux espaces de diversification du parc.

**4,4 %**  
DU PARC PRIVÉ  
EST POTENTIELLEMENT  
INDIGNE EN 2013

SOURCES : FILOCOM, MEDDE D'APRÈS DGRIP,  
TRAITEMENT CD ROM PPPI ANAH

### ÉTAT INITIAL



L'Île-de-France a un important stock de logements anciens occupés par des ménages modestes qui n'ont pas toujours les moyens de financer leur entretien ou leur remise aux normes actuelles de confort : 33 % des propriétaires sont éligibles aux aides de l'Anah (Filocom 2013) et 7,5 % des ménages sont en situation de précarité énergétique (ENL 2006).

Le recul de la vacance et du nombre de logements inoccupés dans le cœur de métropole, l'augmentation de la suroccupation, au détriment du renouvellement urbain, sont autant de signes inquiétants de surexploitation du parc existant et de menaces potentielles quant à la qualité des habitations. Malgré des efforts importants de traitement de l'habitat insalubre et indigne à Paris et dans plusieurs communes de petite couronne, d'importants besoins persistent.

Les copropriétés en difficulté, de la copropriété paupérisée et dégradée aux copropriétés fragilisées à surveiller, constituent un enjeu majeur en Île-de-France.

L'Île-de-France compte un grand nombre de quartiers relevant des périmètres de la politique de la ville.

### MISE EN ŒUVRE



Un grand nombre de dispositifs ont pu être enclenchés en faveur de la rénovation de certaines poches d'habitat dégradé (OPAH, POPAC, PNRQAD...), mais il reste des territoires avec de forts enjeux où les politiques doivent être renforcées.

Entre 2010 et 2014, l'Agence nationale de l'habitat (Anah) a subventionné 105 200 logements dont 18 900 au titre de la lutte contre l'habitat indigne ; 29 copropriétés ont été subventionnées par la Région en 2014 pour être réhabilitées. Suite à la loi du 21 février 2014 de programmation pour la ville et la cohésion urbaine, une nouvelle géographie prioritaire, basée sur le critère unique de bas revenu des habitants, remplace les nombreux zonages et dispositifs existants. On dénombre 272 quartiers politique de la ville (QPV) en Île-de-France regroupant 13 % des Franciliens. 59 quartiers bénéficieront du Nouveau programme de renouvellement urbain (NPNRU) mais les périmètres de projet de ces quartiers ne seront définis qu'une fois la phase d'études menée.

**1 NOMBRE DE LOGEMENTS DÉMOLIS-RECONSTRUITS DANS LE CADRE DU PNRU AU 31 DÉCEMBRE 2013**

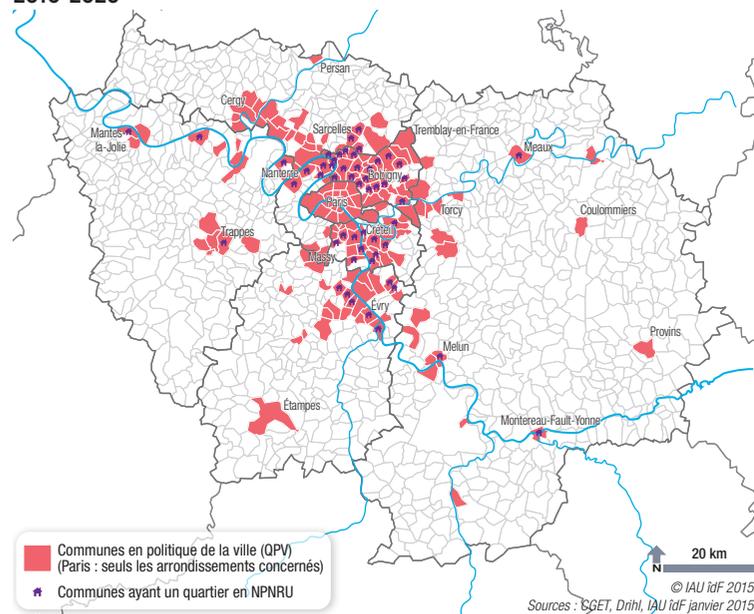
**Démolition de  
38 750 logements  
(en programmation)**



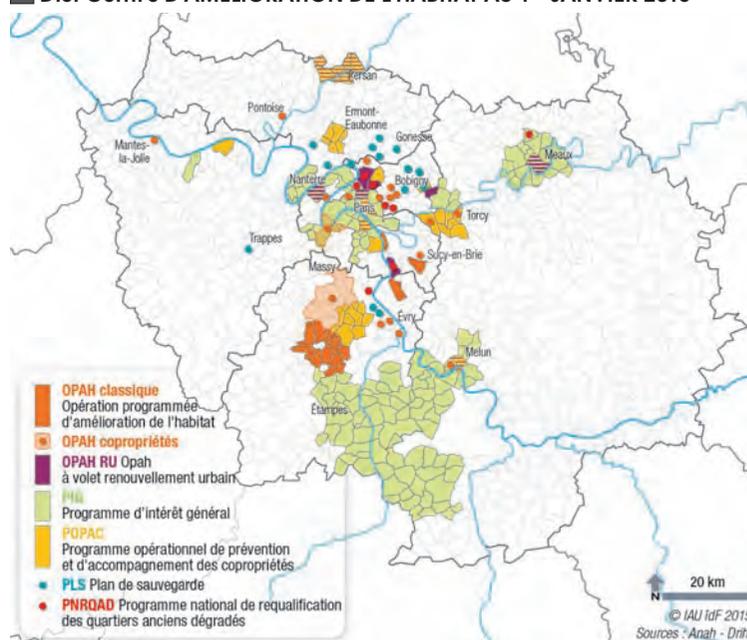
**Reconstruction de  
42 000 logements  
sociaux  
(en programmation)**

© IAU idF 2015  
Source : Anru, enquête livraison

**2 NOUVELLE GÉOGRAPHIE PRIORITAIRE DE LA POLITIQUE DE LA VILLE 2015-2020**



**3 DISPOSITIFS D'AMÉLIORATION DE L'HABITAT AU 1<sup>ER</sup> JANVIER 2015**



# GARANTIR UN SYSTÈME DE TRANSPORTS PORTEUR D'ATTRACTIVITÉ

**8 MILLIONS**  
DE DÉPLACEMENTS  
QUOTIDIENS SE FONT  
EN TRANSPORTS  
COLLECTIFS EN 2010,  
SOIT **20%**  
DES DÉPLACEMENTS  
TOUS MODES  
CONFONDUS

SOURCE : EGT

## RAPPEL DES OBJECTIFS DU SDRIF

Le SDRIF vise à refaire du réseau de transports collectifs un atout premier pour la région Île-de-France. Des solutions durables sont privilégiées :

- développer rapidement et équitablement le réseau de transports collectifs et plus généralement les modes alternatifs aux véhicules particuliers ;
- traiter les points durs de congestion et faire évoluer l'usage du réseau viaire, notamment vers un partage plus équilibré de la voirie.

### Objectifs spécifiques :

- fluidifier et fiabiliser les réseaux métropolitains ;
- structurer des bassins de déplacements ;
- améliorer l'ouverture au niveau national et international

## CONTEXTE GÉNÉRAL

Le renforcement de la compacité urbaine, la maîtrise de l'urbanisation diffuse et l'intensification des polarités urbaines seront porteurs du développement de l'usage des transports collectifs ainsi que des modes actifs. Il s'agit de promouvoir un système de transports plus vertueux du point de vue environnemental en termes d'émission de polluants, de gaz à effet de serre et de nuisances sonores rapportées au nombre de passagers transportés. Pour rendre les transports collectifs plus attractifs, le développement de l'offre doit s'accompagner d'un renforcement de la qualité du service offert aux voyageurs (en particulier la fiabilité et le confort du voyage) et d'une facilitation de l'usage des transports collectifs pour tous les voyageurs.

L'enjeu principal est de diminuer la dépendance à l'automobile au-delà du cœur de métropole en développant l'offre et en améliorant le maillage du réseau et les conditions d'intermodalité.

## ÉTAT INITIAL

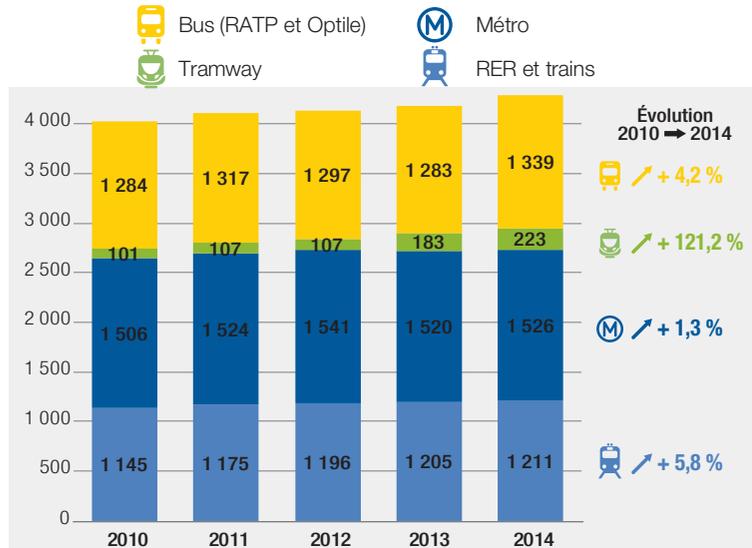
Cohérent avec le SDRIF, le plan de déplacements urbains de la région Île-de-France fixe jusqu'en 2020, pour l'ensemble des modes de transport, les objectifs et le cadre de la politique de déplacements des personnes et des biens sur le territoire régional. Le dispositif de suivi du SDRIF sera articulé avec celui du PDUIF.

Bien qu'il reste structurant dans la chaîne de déplacements quotidiens, le poids des déplacements domicile-travail continue de diminuer dans la mobilité : 29 % des déplacements en 2010 contre 32 % en 2001. Les déplacements en transports collectifs progressent de 21 % entre 2001 et 2010. La stabilisation du nombre de déplacements en voiture résulte d'une baisse de la mobilité automobile individuelle, compte tenu de la croissance démographique (EGT). Elle occupe une place prépondérante dans les déplacements domicile-travail au-delà du cœur de métropole. Près de 60 % des résidents dans le reste de l'agglomération centrale utilisent ce mode de transport pour rejoindre leur lieu de travail, qui est situé dans le cœur de métropole dans plus de 40 % des cas (RGP 2011).

1 2  
3

### 1 NOMBRE DE VOYAGES ANNUELS EN TRANSPORTS COLLECTIFS

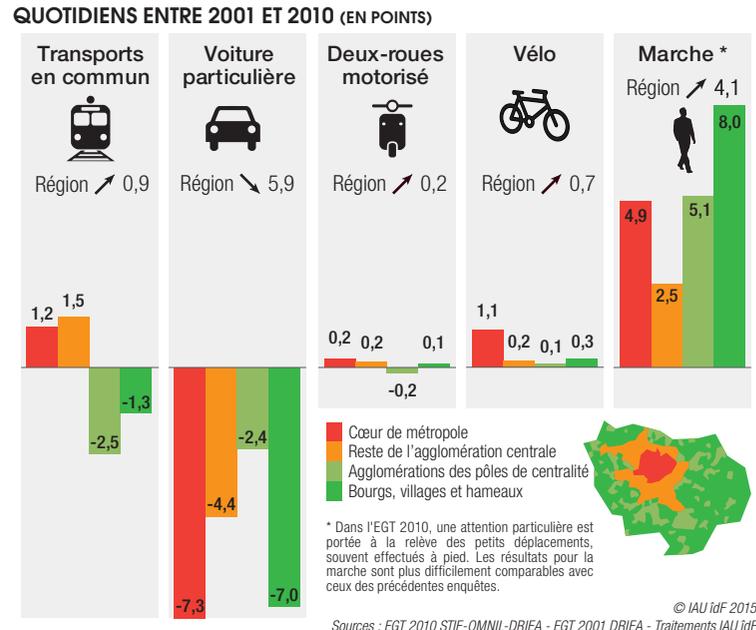
(EN MILLIONS DE VOYAGES)



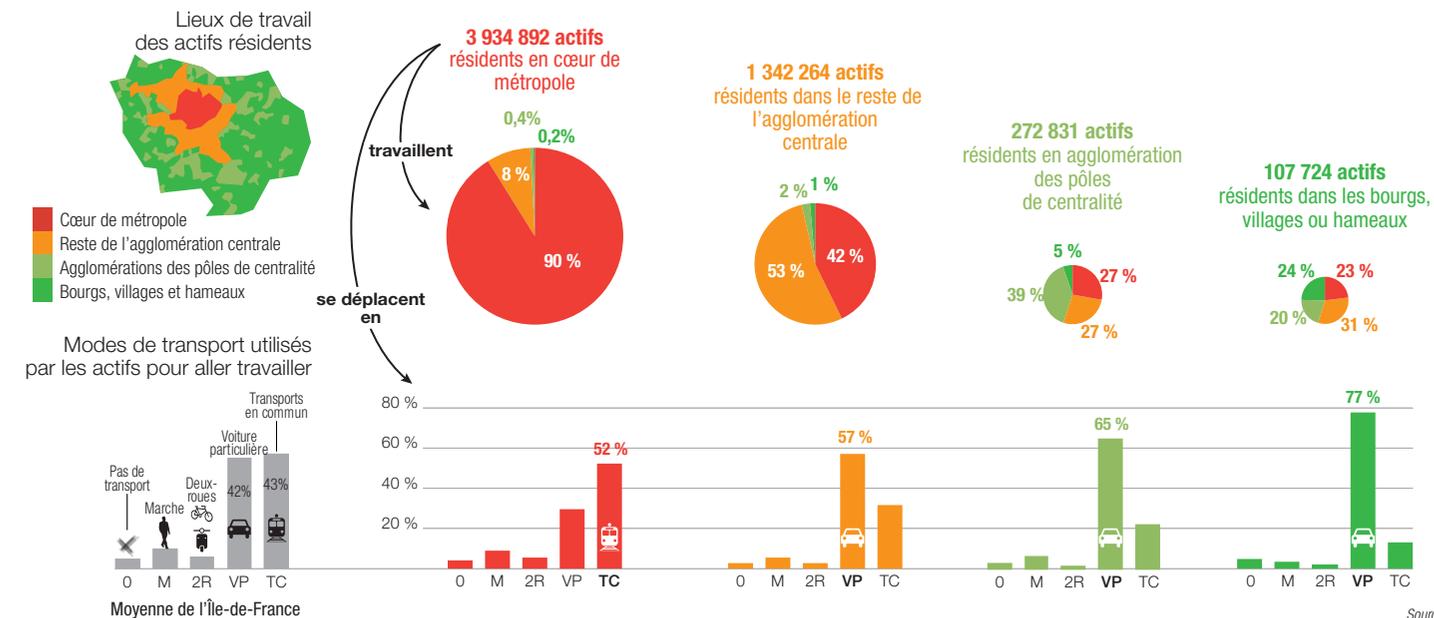
NB : le trafic du T4, exploité par la SNCF, est comptabilisé dans le trafic des RER et trains, le trafic du Noctilien n'est pas comptabilisé.

© IAU idF 2015  
Source : Stif - Omnil 2015

### 2 ÉVOLUTION DE LA RÉPARTITION MODALE POUR LES DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS ENTRE 2001 ET 2010 (EN POINTS)



### 3 LIEUX DE TRAVAIL ET MODES DE TRANSPORT DES ACTIFS SELON LEUR LIEU DE RÉSIDENCE EN 2011



## GARANTIR UN SYSTÈME DE TRANSPORTS PORTEUR D'ATTRACTIVITÉ

# FLUIDIFIER ET FIABILISER LES RÉSEAUX MÉTROPOLITAINS

### RAPPEL DES OBJECTIFS DU SDRIF

Pour permettre et accompagner le développement de l'Île-de-France, le réseau structurant doit être renforcé et développé à court, moyen et long terme. Pour y parvenir, le réseau de transports inscrit dans le SDRIF s'appuie sur plusieurs chantiers :

- fiabilisation et optimisation des RER et du réseau ferré existant ;
- développement du réseau de métros par la réalisation du métro automatique du GPE et le prolongement de certaines lignes existantes ;
- aménager un réseau de voies rapides apaisées et multimodales et mettre en œuvre de nouveaux principes d'exploitation du réseau routier à caractère magistral.

Une attention particulière sera portée à la transcription des orientations relatives aux infrastructures de transports collectifs de niveau de desserte métropolitain.

EN MOYENNE,  
LES DÉPLACEMENTS  
EN TRANSPORTS  
COLLECTIFS FONT

**9 KM** POUR  
UNE DURÉE DE  
**48 MIN**  
EN 2010

SOURCE : EGT

EN MOYENNE,  
LES DÉPLACEMENTS  
EN VOITURE PARTICULIÈRE  
FONT

**6,1 KM**  
POUR UNE DURÉE DE  
**23 MIN**  
EN 2010

SOURCE : EGT

### ÉTAT INITIAL

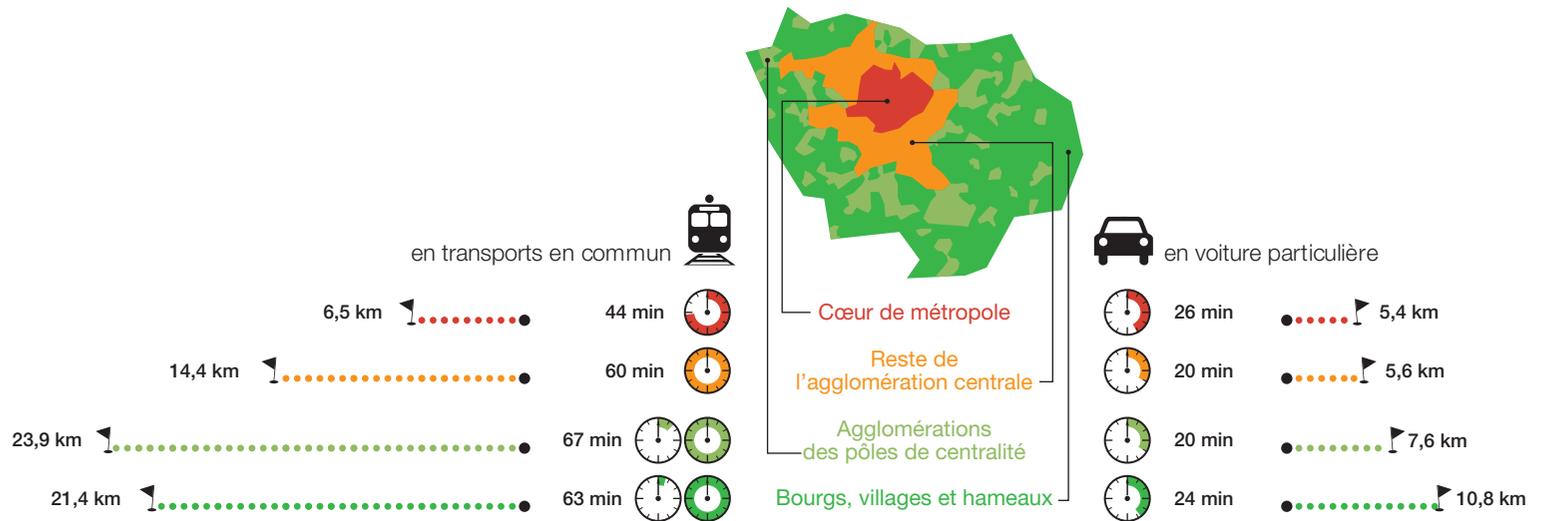
L'objectif spécifique est lié aux actions du PDUIF 2.1 à 2.4, 5.4 et au partage multimodal de la voirie.

Le réseau structurant de transports collectifs assure essentiellement les déplacements de moyenne et longue distance et supporte les flux massifiés. Ce système de transport performant atteint ses limites de capacité du fait de l'augmentation des déplacements quotidiens en transports collectifs, du vieillissement du réseau ferré et de la mixité des circulations sur les mêmes voies (voyageurs et marchandises, grandes lignes et desserte régionale...). La région bénéficie d'un réseau viaire dense, capacitaire et maillé, pratiquement achevé, y compris le réseau à caractère magistral, articulé à des radiales et à trois niveaux de rocades quasi complets. La saturation chronique du réseau magistral (radiales et rocades entre le périphérique et l'A86) et des axes structurants implique de traiter les points durs et de faire évoluer l'usage du réseau viaire vers un partage plus équilibré de la voirie.

### MISE EN ŒUVRE

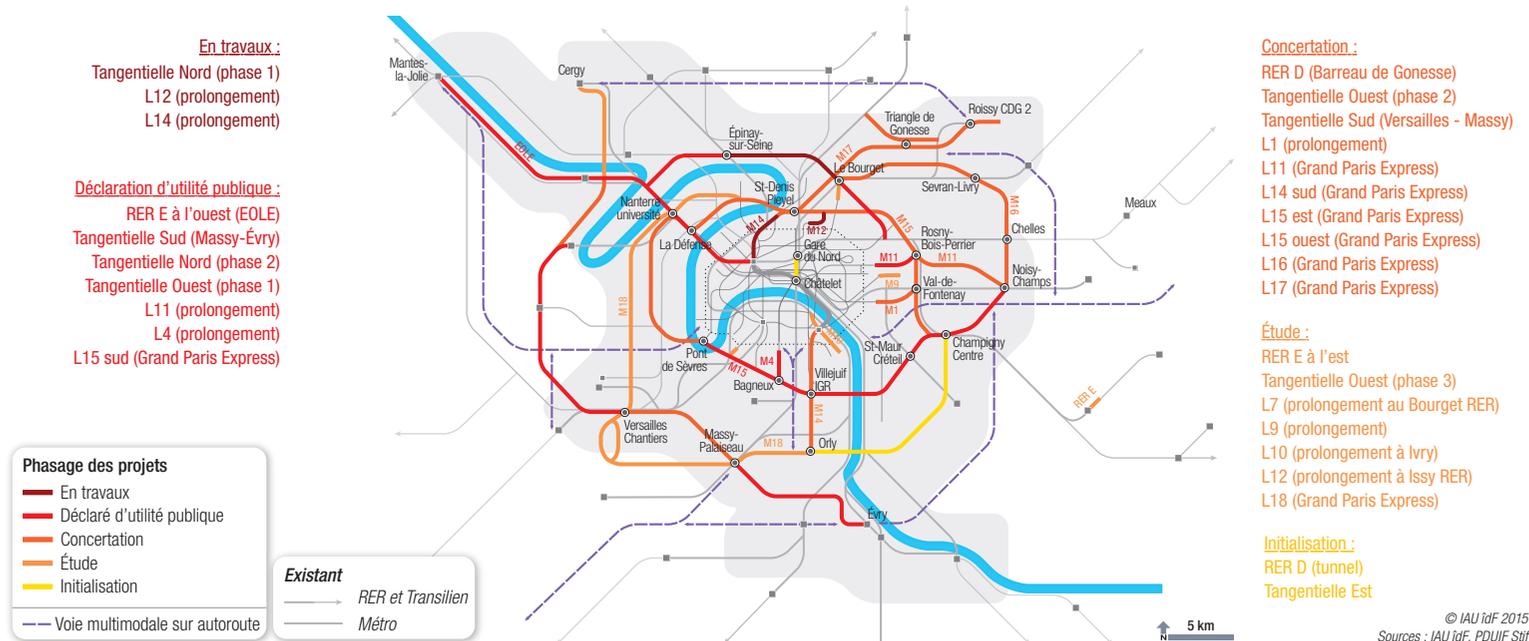
L'État, la Région, les Départements et les opérateurs consacrent 7,5 milliards d'euros à la modernisation des transports publics entre 2015 et 2020. Les projets de transport prévus dans le SDRIF à l'horizon 2020 rentrent dans ce cadre.

**1 PORTÉE ET DURÉE MOYENNE DES DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS EN 2010**



© IAU idF 2015  
Source : EGT 2010

**2 PROGRAMMATION DES PROJETS DE TRANSPORTS DE NIVEAU MÉTROPOLITAIN EN 2015 (FER, RER, MÉTRO)**



### GARANTIR UN SYSTÈME DE TRANSPORTS PORTEUR D'ATTRACTIVITÉ

## STRUCTURER DES BASSINS DE DÉPLACEMENT

### RAPPEL DES OBJECTIFS DU SDRIF

L'objectif est de développer un ensemble de lignes de tramways et de transports collectifs en site propre (TCSP). La logique est de renforcer une offre de services permettant l'usage des modes alternatifs au sein de chaque bassin de vie, s'appuyant sur des lignes de transports collectifs performantes structurées autour des polarités d'emploi et des activités de la vie quotidienne et permettant un rabattement efficace sur les lignes structurantes. Une attention particulière sera portée à la transcription des orientations relatives aux infrastructures de transports collectifs de niveau de desserte territorial.

**66 %**  
DES DÉPLACEMENTS  
QUOTIDIENS FONT MOINS  
DE 3 KM EN 2010

SOURCE : EGT

**32 %**  
DES DÉPLACEMENTS  
QUOTIDIENS DE MOINS  
DE 3 KM SE FONT  
EN TRANSPORTS  
COLLECTIFS EN 2010

SOURCE : EGT

### ÉTAT INITIAL

L'objectif spécifique est en lien avec les actions du PDUIF 2.3 à 2.5, 3.1, 4.1 à 4.3, et le partage multimodal de la voirie. Si les déplacements pour se rendre au travail font en moyenne 10 km, les déplacements pour les autres motifs (éducation, loisirs, achats, affaires personnelles) sont courts : moins de 3 km (EGT, 2010).

Tramway et TCSP sont des modes de transport collectifs de surface, intégrés à la ville, offrant une haute qualité de service en circulant sur des voies en site propre. Ils complètent le réseau ferroviaire et le métro et assurent une desserte forte, en particulier à l'échelle des bassins de déplacement. Chaque ligne de tramway ou de TCSP constitue un axe de transport structurant pour l'aménagement des territoires qu'elle traverse. Concernant les modes actifs, le vélo possède un fort potentiel de développement à l'échelle des bassins de déplacement et la marche demeure un maillon essentiel à renforcer.

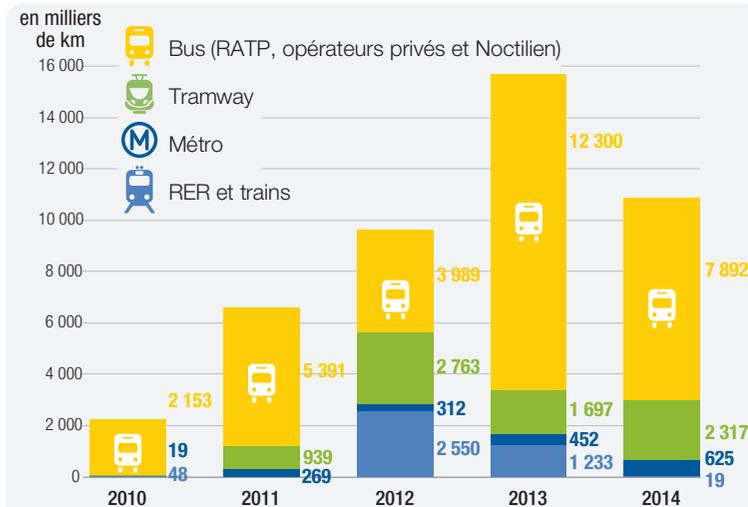
### MISE EN ŒUVRE

Ces dernières années, l'offre supplémentaire en transports collectifs renforce la desserte territoriale (Stif - Omnil). Cet accroissement s'explique par la mise en service de lignes de tramways et par la mise en œuvre du plan de déplacement de l'offre bus. Les tramways T6, T7 et T8 ont été mis en service. L'offre cyclable continue d'augmenter. 3 500 km d'itinéraires cyclables ont été créés en 2013 (IAU îdF). Le CPER 2015-2020 prévoit un financement de 10 millions d'euros pour le développement des mobilités actives dont le vélo.

1	2
3	

### 1 OFFRE SUPPLÉMENTAIRE ANNUELLE EN TRANSPORTS COLLECTIFS (KILOMÈTRES COMMERCIAUX CONTRACTUELS)

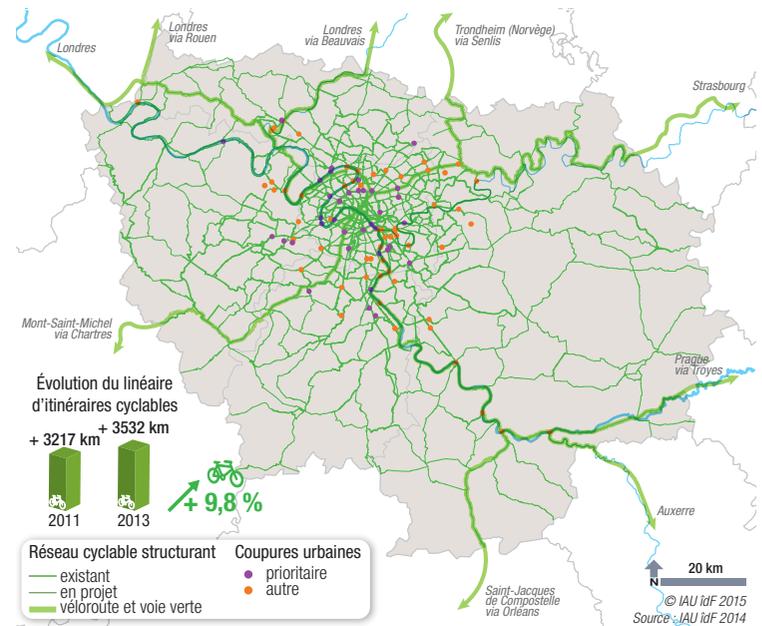
En 2014, **94 %** de l'offre supplémentaire de transports en commun concerne la **desserte territoriale (bus et tramway)**



NB : pour une ligne mise en service en cours d'année N, c'est l'offre d'une année complète d'exploitation (N+1) qui est comptée pour l'année N.

© IAU idF 2015  
Sources : Stif - Omnil 2015

### 2 LE RÉSEAU CYCLABLE STRUCTURANT EN 2013



### 3 PROGRAMMATION DES PROJETS DE TRANSPORTS DE NIVEAU TERRITORIAL EN 2015 (TRAMWAY, TCSP, BHNS)

**Mis en service :**  
T6 (Châtillon-Vélizy)  
T7 (Villejuif - Athis-Mons)  
T8 (St-Denis-Épinay-Villetaneuse)

**En travaux :**  
T3 (prolongement à Porte d'Asnières)  
T6 (prolongement à Vélizy-Viroflay)  
BHNS (Saint-Quentin-en-Yvelines - Massy)  
BHNS (RER B-RER D)

**Déclaration d'utilité publique :**  
T1 (prolongement à Val de Fontenay)  
T4 (débranchement à Clichy-Montfermeil)  
T7 (Athis-Mons - Juvisy)  
T9 (Porte de Choisy - Orly)  
T Zen 2 (Sénart - Melun)  
Est TVM

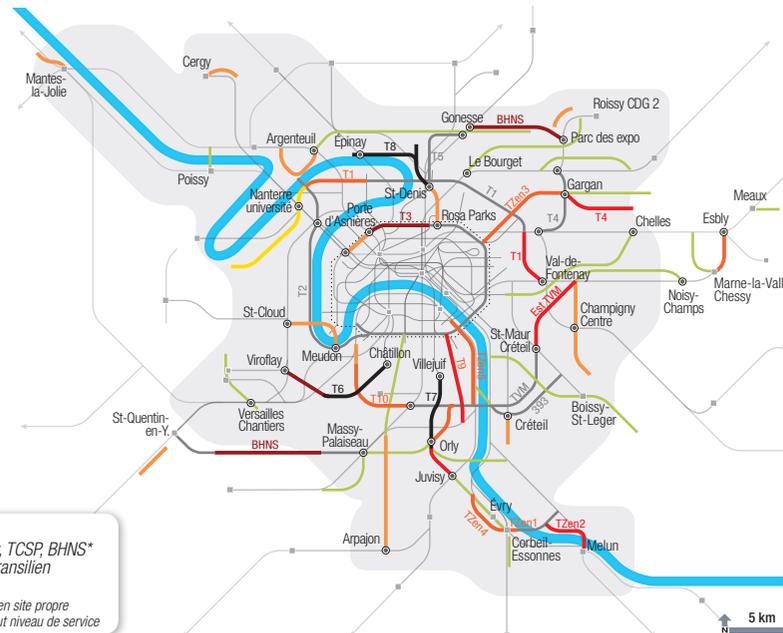
**Phasage des projets**

- Mis en service
- En travaux
- Déclaré d'utilité publique
- Concertation
- Étude
- Initialisation
- Autre projet inscrit au SDRIF

**Existant**

- Tramway, TCSP, BHNS\*
- RER et Transilien
- Métro

\* TCSP : transport en site propre  
BHNS : bus à haut niveau de service



**Concertation :**  
T1 (prolongement à Colombes)  
T10 (Antony-Clamart)  
T Zen 1 (prolongement à Corbeil-Essonnes)  
T Zen 3 (Pantin - Gargan)  
T Zen 4 (Viry-Châtillon - Corbeil-Essonnes)  
T Zen 5 (Paris 13<sup>e</sup> - Choisy)  
TCSP (Esbly - Chessy - Val d'Europe)  
TCSP 393 (prolongement à Orly)

**Étude :**  
T3 (prolongement à Porte Maillot)  
T8 (prolongement sud à Rosa Parks)  
T10 (prolongement à Issy (M15))  
Téléval (Créteil - Villeneuve Saint Georges)  
TCSP (secteur de Saint-Quentin-en-Yvelines)  
TCSP (Val-de-Seine : Meudon - St-Cloud)  
TCSP (Noisy-le-Grand - Champigny - RD4)  
TCSP (Antony - Arpajon RN20)  
TCSP (secteur du sud Roissy)  
TCSP (Argenteuil Bezons et Cormeilles)  
TCSP (Cergy-Pontoise)  
T Zen du Mantois

**Initialisation :**  
T1 (prolongement à Rueil-Malmaison)

© IAU idF 2015  
Sources : IAU idF, PDUiF Stif

## GARANTIR UN SYSTÈME DE TRANSPORTS PORTEUR D'ATTRACTIVITÉ

### AMÉLIORER L'OUVERTURE AU NIVEAU NATIONAL ET INTERNATIONAL

#### RAPPEL DES OBJECTIFS DU SDRIF

Les objectifs sont de maîtriser le développement du transport aérien, de compléter le réseau à grande vitesse et de développer son accès.

Une attention particulière sera portée à la transcription des orientations relatives aux infrastructures de transports collectifs de niveaux de desserte national et international.

1 2

#### ÉTAT INITIAL

L'Île-de-France dispose d'une accessibilité internationale et européenne forte grâce à une bonne desserte aérienne et ferrée. Ces atouts viennent compenser l'éloignement relatif de la région Île-de-France, notamment par rapport à l'axe rhénan européen.

Les aéroports jouent un rôle majeur de plaque tournante des échanges aux niveaux national, européen et mondial. Roissy-Charles-de-Gaulle (CDG) est le premier aéroport européen pour le fret, le deuxième pour le trafic de passagers en Europe, et le huitième au niveau mondial. L'enjeu aéroportuaire est de réduire les nuisances et les pollutions engendrées et l'exposition des Franciliens, tout en préservant les conditions de fonctionnement et les capacités d'accueil du trafic. Cela se traduit par la nécessité de préserver les espaces agricoles et de maîtriser la construction de logements à proximité des aéroports, ainsi que d'organiser le transfert d'une partie du trafic aérien sur le réseau ferroviaire. On observe une optimisation du trafic aéroportuaire depuis 2011 : une augmentation du nombre de passagers et du fret et un nombre de mouvements aériens en baisse grâce à un emport moyen et à un taux de remplissage des avions croissants. L'accessibilité aux aéroports est un enjeu fort : en 2009, 46 % des passagers au départ de Roissy-Charles-de-Gaulle et 36 % au départ d'Orly accèdent à l'aéroport en transports en commun (Aéroports de Paris).

La région est positionnée au carrefour du réseau à grande vitesse français et européen. Néanmoins, le nombre toujours plus important de voyageurs transitant ou à destination de Paris et les besoins de déplacement des Franciliens entraînent une saturation des gares parisiennes qui constituent le principal point d'accès au réseau LGV.

3

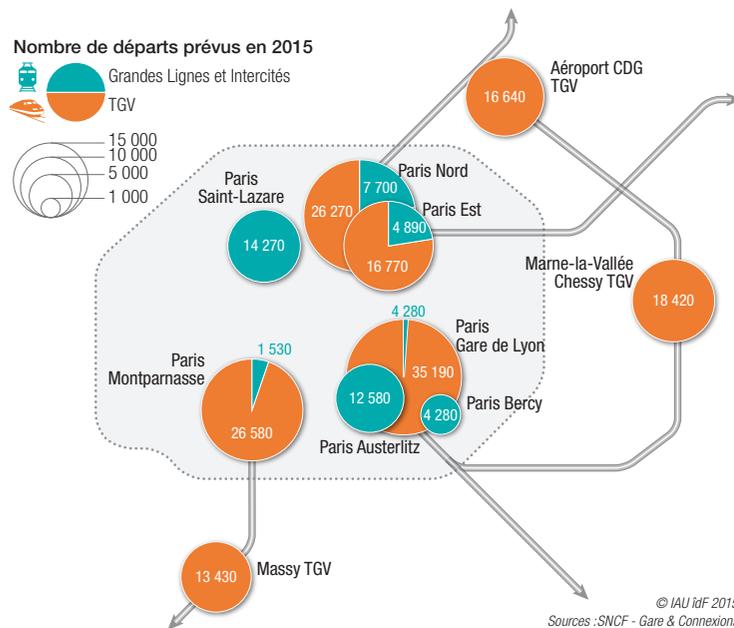
#### MISE EN ŒUVRE

L'Île-de-France est au centre des systèmes ferroviaires et autoroutiers français dont l'évolution et les projets sont inscrits au schéma national des infrastructures de transport. La commission « Mobilité 21 » a précisé dans son rapport de juin 2013 les conditions de la mise en œuvre de ce schéma.

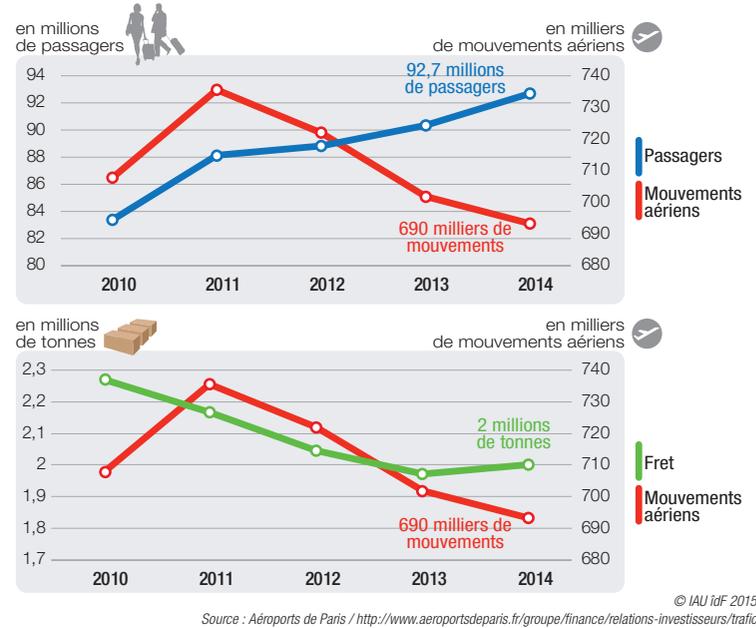
La ligne 17 du métro, qui desservira Le Bourget et CDG, et le prolongement de la ligne 14 jusqu'à Orly vont améliorer l'accessibilité aux aéroports en transports collectifs. Le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie est à l'étude.



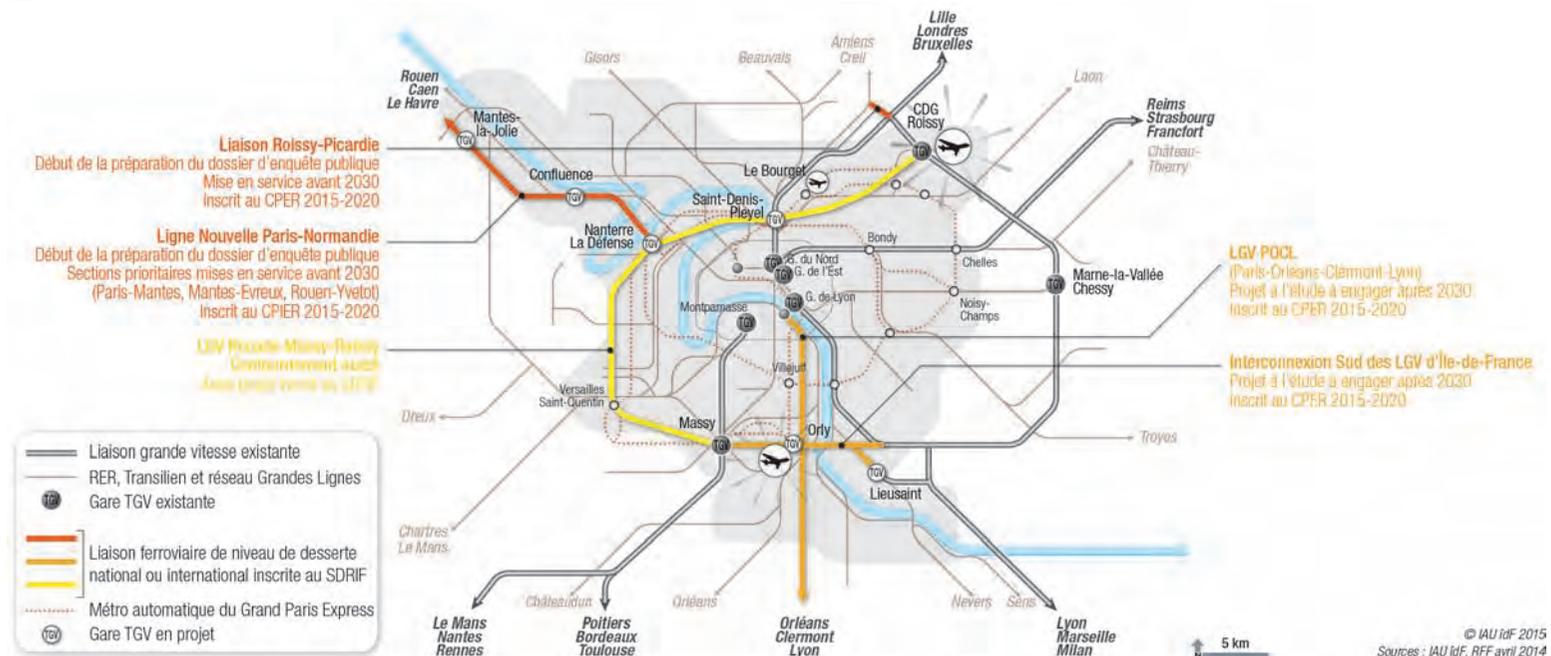
1 LE TRAFIC DES GRANDES GARES FERROVIAIRES D'ÎLE-DE-FRANCE



2 ÉVOLUTION DU TRAFIC AÉROPORTUAIRE PASSAGERS ET MARCHANDISES



3 PROGRAMMATION DES PROJETS DE TRANSPORTS DE NIVEAUX NATIONAL ET INTERNATIONAL EN 2015



# OPTIMISER LE FONCTIONNEMENT LOGISTIQUE MÉTROPOLITAIN

LA VOIE D'EAU  
REPRÉSENTE **7 %**  
DES TONNES  
DE MARCHANDISES  
EN 2013,  
**- 0,4 POINT**  
PAR RAPPORT À 2010

SOURCE : SITRAM SOeS SITRANET

LA VOIE D'EAU  
REPRÉSENTE **11 %**  
DES TONNES KM  
DE MARCHANDISES  
EN 2013,  
**+ 0,8 POINT**  
PAR RAPPORT À 2010

SOURCE : SITRAM SOeS SITRANET

## RAPPEL DES OBJECTIFS DU SDRIF

Le transport de marchandises et de matériaux est indispensable au fonctionnement de la région. L'enjeu est d'assurer l'essor économique, l'efficacité du transport des marchandises et la cohabitation avec les transports des voyageurs. Dans le respect de l'environnement et du cadre de vie, on vise un meilleur report modal du mode routier vers les modes fluvial et ferré.

### Objectifs spécifiques :

- valoriser l'opportunité du système fluvial et portuaire ;
- maintenir et optimiser la logistique urbaine ;
- structurer les réseaux logistiques à l'échelle du Bassin parisien.

## CONTEXTE GÉNÉRAL

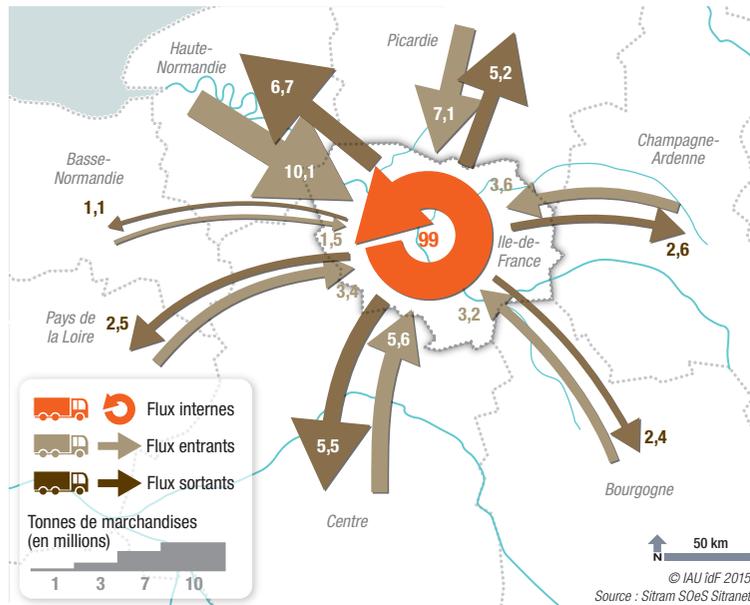
La logistique d'Île-de-France occupe une place importante à l'échelle nationale : elle concentre 20 % des surfaces d'entrepôts en France et 10 % des tonnes de marchandises nationales y sont générés. Le secteur totalise 375 000 emplois en 2011, soit 7 % des salariés d'Île-de-France. Plus de la moitié des flux de la région sont intrarégionaux. Concernant les échanges avec les autres régions françaises, l'Île-de-France est plutôt un marché de consommation puisque les flux entrants sont supérieurs aux flux sortants. Le faible prix des approvisionnements européens en produits pétroliers ne favorise pas le report modal du mode routier : l'indice Brent, qui le caractérise, a atteint en décembre 2014 son plus bas niveau en quatre ans.

## ÉTAT INITIAL

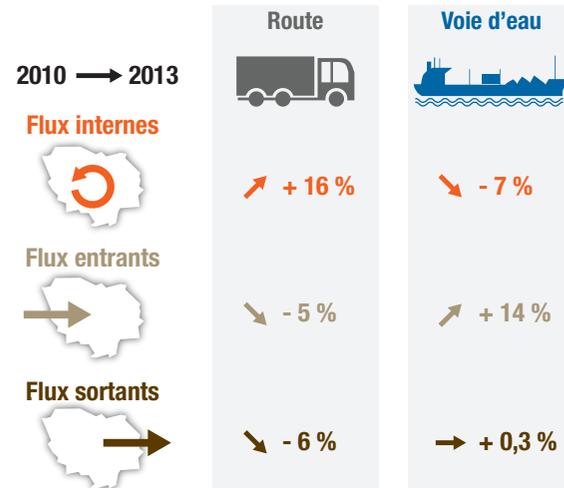
L'objectif stratégique est en lien avec le défi 7 du PDUIF, « rationaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser l'usage de la voie d'eau ». On estime qu'environ 10 millions de tonnes sont transportés par fer. La part modale du fer n'est cependant pas renseignée car seuls les trafics générés par la SNCF sont connus.

En 2013, l'Île-de-France a généré 228 millions de tonnes de marchandises par route et par voie d'eau (Sitram SOeS) hors trafics de transit estimés à 80 millions de tonnes. La part modale de la voie d'eau est plus importante en tonnes km qu'en tonnes car la distance sur voie d'eau est plus grande que sur route, particulièrement pour les échanges intrarégionaux où le parcours fluvial (89 km) est trois fois supérieur. Les fortes variations des distances parcourues, liées aux types de produits et à l'origine des échanges, témoignent de l'interdépendance des territoires par rapport au mode de transport et à la localisation des plates-formes et des entrepôts. 46 % des surfaces d'entrepôts autorisées entre 1984 et 2013 sont situées au-delà de la Francilienne. Entre 2010 et 2013, la construction s'est faite à 66 % dans cette zone, soit 1,8 millions de m<sup>2</sup> de surfaces d'entrepôts autorisées (Sit@del2 dates réelles). Une des problématiques de la filière est donc le coût du foncier, qui engendre l'éloignement progressif des sites logistiques de Paris vers les zones régionales limitrophes.

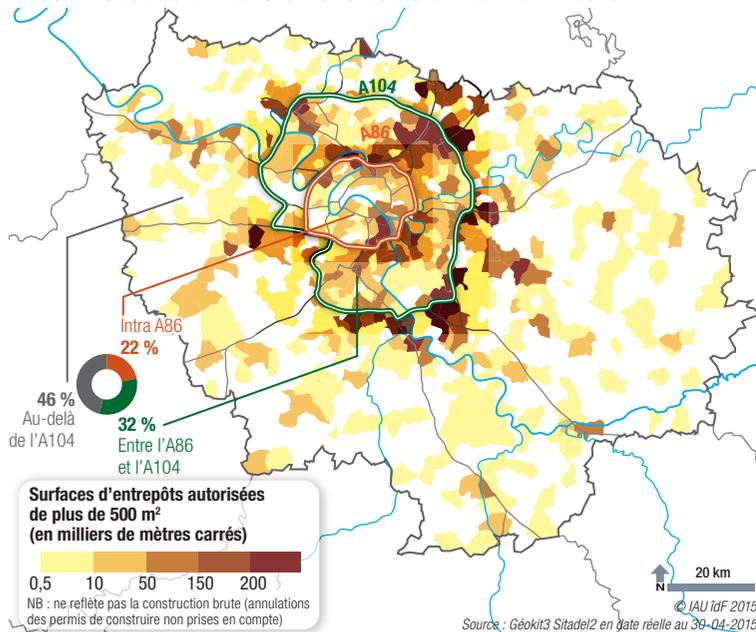
**1 FLUX ROUTIERS DES MARCHANDISES EN 2012 DANS LE BASSIN PARISIEN**



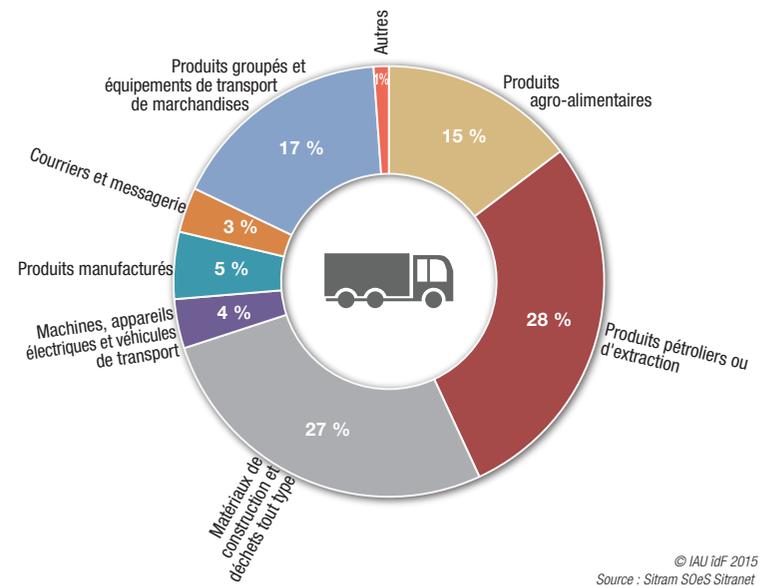
**2 ÉVOLUTION DES FLUX DE MARCHANDISES ENTRE 2010 ET 2013 (TONNES KILOMÈTRES)**



**3 SURFACES DES ENTREPÔTS AUTORISÉES ENTRE 1984 ET 2013**



**4 RÉPARTITION DES MARCHANDISES ÉCHANGÉES PAR LA ROUTE EN 2012 213 MILLIONS DE TONNES DE MARCHANDISES**





### OPTIMISER LE FONCTIONNEMENT LOGISTIQUE MÉTROPOLITAIN

## VALORISER LES OPPORTUNITÉS DU SYSTÈME FLUVIAL ET PORTUAIRE

### RAPPEL DES OBJECTIFS DU SDRIF

La voie d'eau est un mode permettant le fret massifié qui répond à la demande croissante de transport de fret tout en luttant contre la congestion routière et les émissions de CO<sub>2</sub>. L'objectif est de relocaliser les activités logistiques le long de la Seine, de moderniser le fonctionnement du système fluvial actuel, de préserver les ports dédiés et maintenir l'accessibilité aux ports partagés.

Une attention particulière sera portée à la transcription des orientations relatives aux sites multimodaux portuaires d'enjeux nationaux, métropolitains et territoriaux.

### ÉTAT INITIAL

L'objectif spécifique est en lien avec les actions du PDUIF 7.1 et 7.2.

Après une diminution sensible dans les années 1970-80, le trafic portuaire en Île-de-France a dépassé la barre des 20 millions de tonnes en 2002. En 2014, 20,1 millions de tonnes ont été manutentionnés sur les ports franciliens, en légère baisse par rapport à 2010. 70 % du trafic est lié à la filière BTP, qui enregistre une baisse du trafic de 6% par rapport à 2010 (Haropa Ports de Paris).

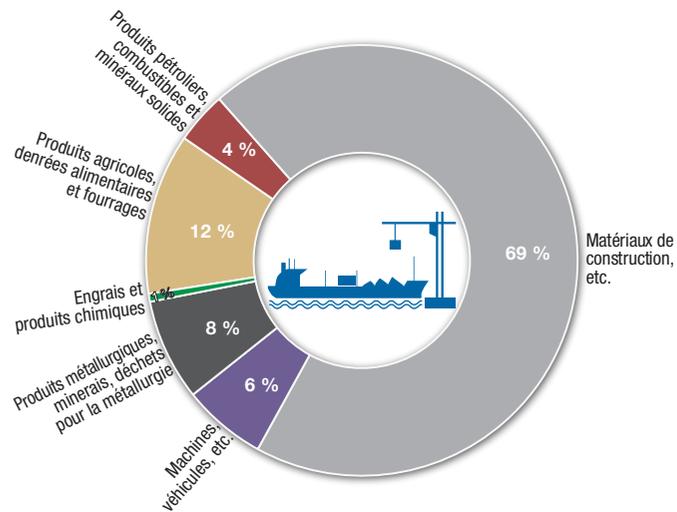
En Île-de-France, 175 000 conteneurs équivalent vingt pieds ont été manutentionnés sur les quais des ports. Il s'agit essentiellement de conteneurs maritimes qui prennent la Seine jusqu'à Rouen ou Le Havre. Depuis 2012, il existe des flux intrafranciliens conteneurisés de déchets industriels banals amenés par la Marne jusqu'à Précy-sur-Marne, d'où les conteneurs sont acheminés vers le centre de valorisation et de stockage de déchets ultimes de Claye-Souilly. Les flux de produits pour la grande distribution aboutissent également à Paris sur le port de la Bourdonnais.

### MISE EN ŒUVRE

Pour développer le trafic portuaire, de nouveaux terminaux à conteneurs ont complété le maillage ; cinq terminaux sont désormais en service : Gennevilliers (le terminal historique), Bonneuil, Limay, Évry et Bruyères-sur-Oise. La première phase du projet de Port Seine Métropole (secteur ouest) porte sur 100 hectares. L'exploitation du sol est en cours. Le projet de Triel-sur-Seine est en phase de préparation aux travaux.

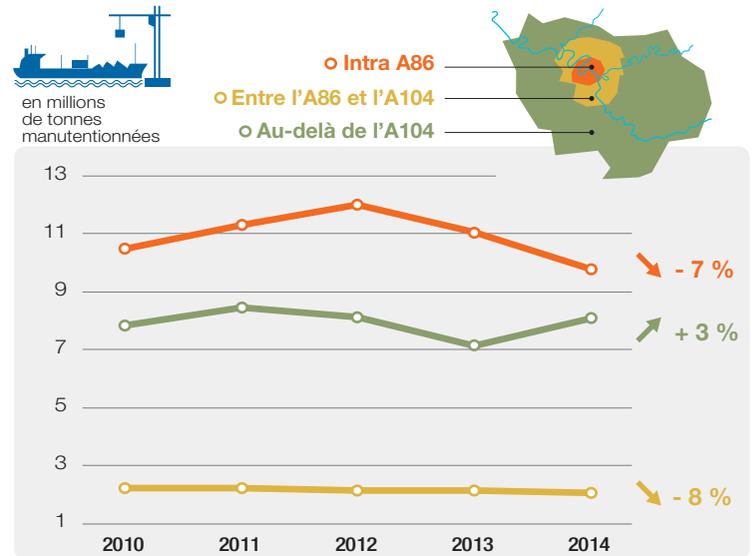
Outre les financements spécifiques à l'aménagement de sites multimodaux, le CPER 2015-2020 prévoit un financement global pour les terminaux à conteneurs, la logistique et la desserte ferrée des ports.

**1 RÉPARTITION DES MARCHANDISES MANUTENTIONNÉES DEPUIS UN PORT PAR VOIE D'EAU EN 2014 (20 MILLIONS DE TONNES DE MARCHANDISES)**



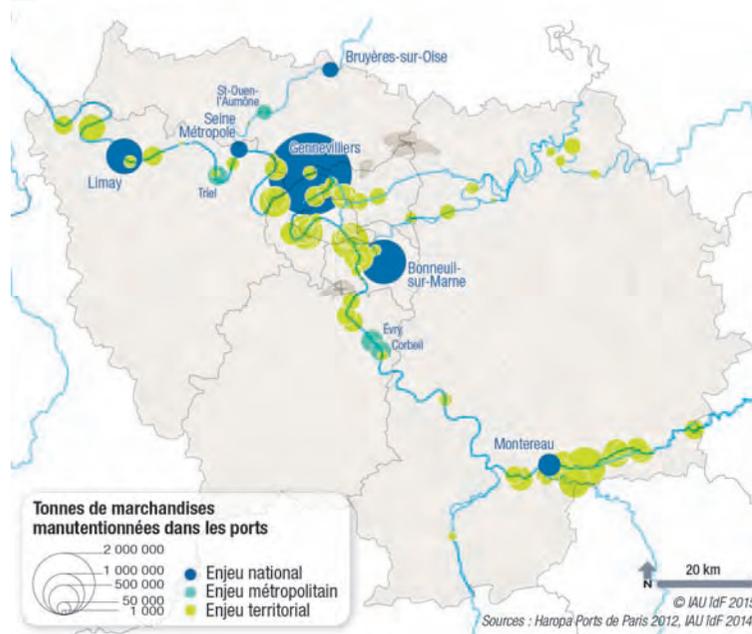
© IAU IdF 2015  
Source : Haropa Ports de Paris

**2 ÉVOLUTION ANNUELLE DU TRAFIC PORTUAIRE (EN TONNES)**



© IAU IdF 2015  
Source : Haropa Ports de Paris

**3 TRAFIC DES SITES MULTIMODAUX PORTUAIRES EN 2012**



## OPTIMISER LE FONCTIONNEMENT LOGISTIQUE MÉTROPOLITAIN

### MAINTENIR ET OPTIMISER LA LOGISTIQUE URBAINE

#### RAPPEL DES OBJECTIFS DU SDRIF

Pour assurer le dernier kilomètre en cœur dense, il faut concevoir de nouveaux schémas de desserte, basés sur des centres de distribution et des plates-formes localisés en zone urbaine dense au plus près des lieux de consommation. Les ports et sites ferroviaires urbains devront être préservés, modernisés et mis en réseau grâce aux interfaces entre domaines routiers, ferroviaires et fluviaux.

Une attention particulière sera portée à la transcription des orientations relatives aux sites multimodaux d'enjeux territoriaux.

65 %

DES SITES PORTUAIRES  
D'ENJEUX TERRITORIAUX  
SONT ACTIFS EN 2013

SOURCE : IAU IDF

76 %

DES SITES FERROVIAIRES  
D'ENJEUX TERRITORIAUX  
SONT ACTIFS EN 2013

SOURCE : IAU IDF

#### ÉTAT INITIAL

L'objectif spécifique est en lien avec les actions du PDUIF 7.1, 7.2, 7.3 et 7.4.

Le mode routier occupe une place prépondérante en zone dense. En 2013, le transport par des véhicules de plus de 3,5 tonnes à l'intérieur de l'A86 a atteint 100 millions de tonnes, tandis que le trafic portuaire était de 10 millions de tonnes manutentionnées (Sitram SOeS Sitranet, Haropa Ports de Paris). L'enquête Transports de marchandises en ville Île-de-France réalisée entre 2011 et 2014 complète cette analyse. On estime qu'un emploi génère 0,75 mouvement logistique par semaine en moyenne, sachant que 70 % des emplois franciliens sont à Paris et en petite couronne. Or 61 % de ces mouvements sont assurés par des véhicules de moins de 3.5 tonnes (véhicules non comptabilisés dans le trafic).

Le SDRIF identifie les sites multimodaux sensibles suivants : Picheta, Les Vignes, Sénia, secteur de Bercy, Maisons Alfort/Alfortville, Ivry Champ Dauphin, Chapelle Charbon, Hébert, La Plaine, Issy-les-Moulineaux, Port Victor et Pantin Villette.

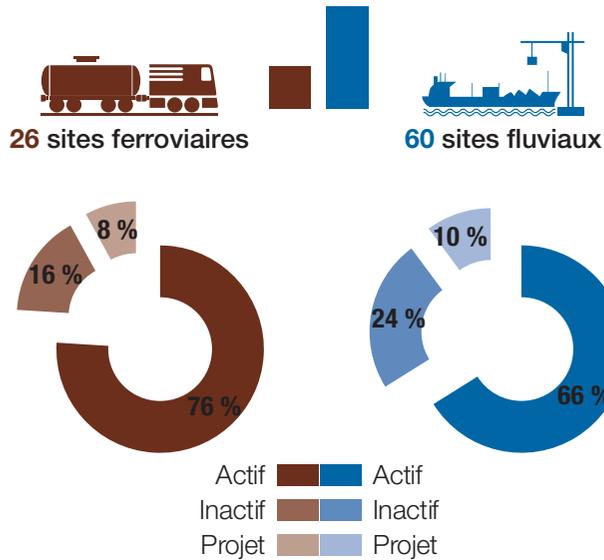
#### MISE EN ŒUVRE

Plusieurs projets de logistique urbaine intégrant un maillon fluvial sont en cours : Franprix, Vert Chez Vous et Alizarine. D'autres projets comme Chapelle International, qui intègrera un terminal ferroviaire urbain et un espace urbain de distribution, sont en cours de lancement.

Des opportunités d'usage sont également à valoriser. Par exemple, Chronopost utilise depuis 2013 un espace de 3000 m<sup>2</sup> dans un parking souterrain de Beaugrenelle, jusque-là sous-exploité. Un projet logistique sous le périphérique à la Porte de Pantin est à l'étude. La logistique doit également être intégrée dans les projets urbains.

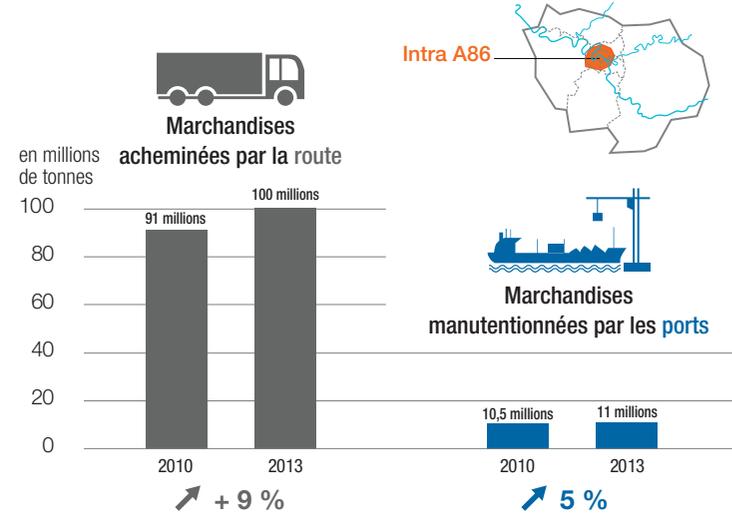


**1 SITES LOGISTIQUES D'ENJEUX TERRITORIAUX À L'INTÉRIEUR DE L'A86 EN 2013**



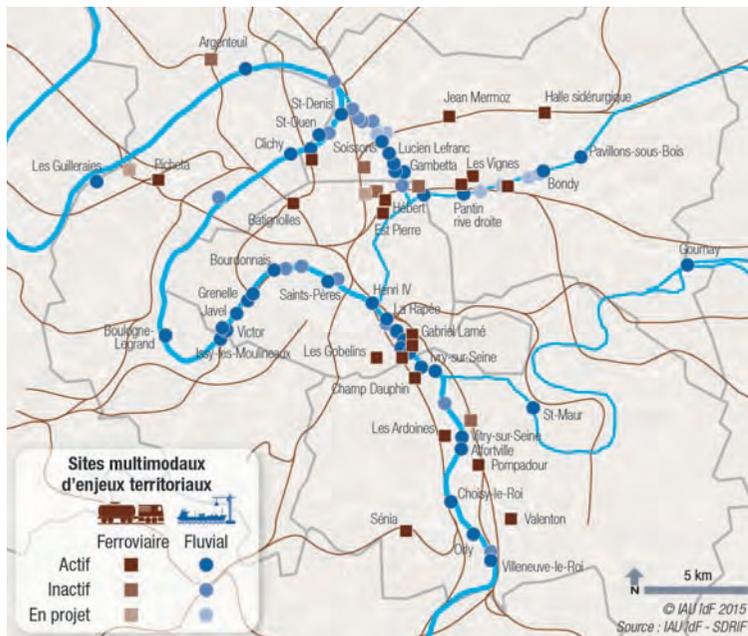
© IAU îdF 2015  
Source : IAU îdF, enquête 2014

**2 ÉVOLUTION DU TRAFIC ROUTIER ET DU TRAFIC PORTUAIRE À L'INTÉRIEUR DE L'A86**



© IAU îdF 2015  
Sources : Sitram SOeS Sitranet, Haropa Ports de Paris

**3 SITES MULTIMODAUX D'ENJEUX TERRITORIAUX À L'INTÉRIEUR DE L'A86 EN 2013**



## OPTIMISER LE FONCTIONNEMENT LOGISTIQUE MÉTROPOLITAIN

### STRUCTURER LES RÉSEAUX LOGISTIQUES À L'ÉCHELLE DU BASSIN PARISIEN

#### RAPPEL DES OBJECTIFS DU SDRIF

La constitution d'un système de transport multimodal performant à l'échelle du Bassin parisien, composé de rocade de contournement de l'Île-de-France et de radiales, devra s'appuyer sur la création d'un nombre restreint de grandes plate-formes multimodales d'échelle européenne.

Une attention particulière sera portée à la transcription des orientations relatives aux sites multimodaux d'enjeux nationaux et métropolitains.

**73 %**  
DES SITES PORTUAIRES  
D'ENJEUX NATIONAUX  
ET MÉTROPOLITAIN  
SONT ACTIFS EN 2013

SOURCE : IAU IDF

**86 %**  
DES SITES FERROVIAIRES  
D'ENJEUX NATIONAUX  
ET MÉTROPOLITAINS  
SONT ACTIFS EN 2013

SOURCE : IAU IDF

#### ÉTAT INITIAL

L'objectif spécifique est en lien avec les actions du PDUIF 7.1 et 7.3.

La logistique multimodale nécessite une structuration à l'échelle interrégionale. 70 % du trafic routier et 57 % du trafic portuaire franciliens s'effectuent avec le reste du Bassin parisien en 2013 (Sitram SOeS Sitranet, Haropa Ports de Paris). Le bassin de la Seine reçoit le premier trafic fluvial du réseau navigable en France.

Le développement du port du Havre sur le trafic conteneurisé est à l'origine de la constitution progressive d'un nouveau grand corridor est-ouest. Cependant, les trafics fluvial et ferroviaire sont encore à développer car le port du Havre reste très majoritairement desservi par la route (environ 80 % du trafic d'hinterland, zone que le port approvisionne ou dont il tire ses ressources).

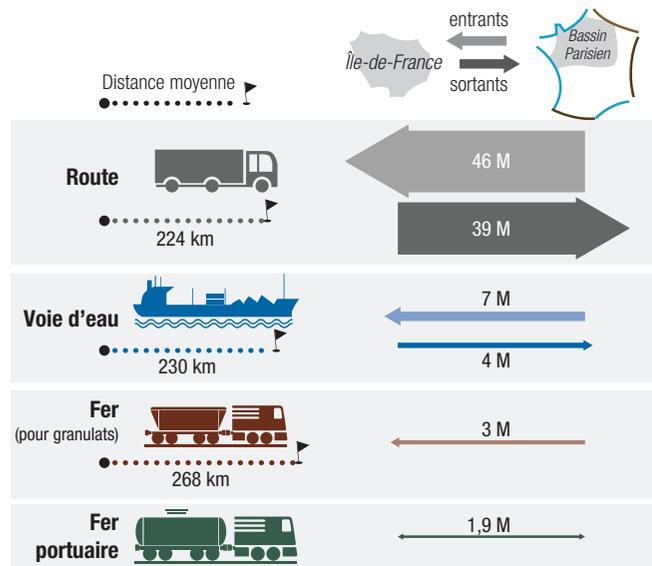
Le trafic ferroviaire des grandes plates-formes multimodales d'échelle européenne (ports de Gennevilliers, Limay, Bonneuil, et de Bruyères-sur-Oise depuis 2014) a progressé de 70 % entre 2010 et 2013 grâce aux travaux engagés et à la prise de gestion du domaine ferroviaire par Haropa Ports de Paris en 2012 (Haropa Ports de Paris). Une vigilance doit être portée au site multimodal d'enjeux métropolitains de Massy, fragilisé par des projets urbains.

#### MISE EN ŒUVRE

Le CPER 2015-2020 et le CPIER Vallée de la Seine 2015-2020 servent de cadre de financement pour les projets logistiques à réaliser d'ici 2020.

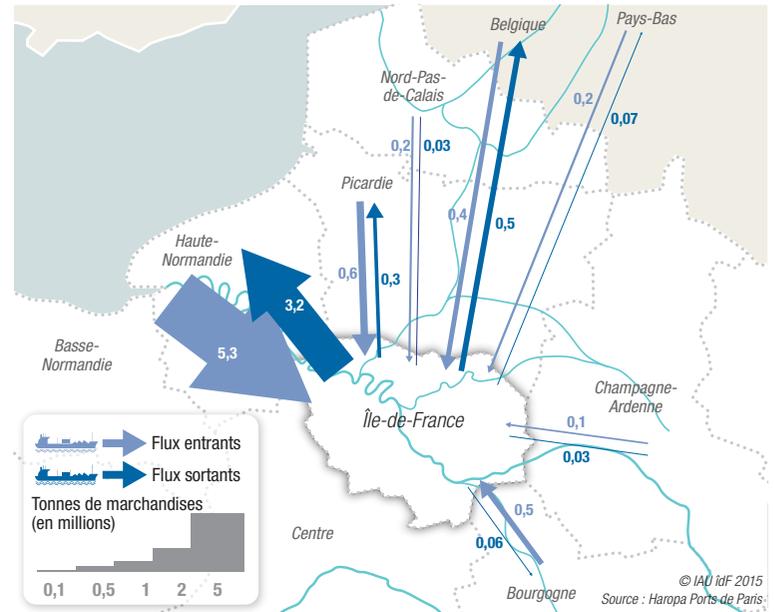


**1 FLUX DE L'ÎLE-DE-FRANCE AVEC LE BASSIN PARISIEN EN 2013**



© IAU IdF 2015  
Sources : Sitram SOeS Sitranet, Unicem UNPG, Haropa Ports de Paris

**2 LES MANUTENTIONS PORTUAIRES À L'ÉCHELLE DU BASSIN DE LA SEINE EN 2013**



© IAU IdF 2015  
Source : Haropa Ports de Paris

**3 SITES MULTIMODAUX D'ENJEUX NATIONAUX ET MÉTROPOLITAINS EN 2013**



# RÉDUIRE LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE

LES ÉMISSIONS DE GES EN 2012 SONT DE **45,1 MILLIONS** DE TONNES EQ CO<sub>2</sub> EN 2012

SOURCE : AIRPARIF, SCOPE 1 ET 2

## RAPPEL DES OBJECTIFS DU SDRIF

Pour répondre à l'enjeu planétaire de réduction des gaz à effet de serre (GES) et participer pleinement aux engagements internationaux de la France, le SDRIF s'inscrit dans l'engagement européen « 3x20 » à l'horizon 2020 et l'atteinte du facteur 4 d'ici 2050, en cohérence avec le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie.

### Objectifs spécifiques :

- maîtrise de la demande en énergie dans les transports ;
- amélioration du bilan énergétique en milieu urbain dense ;
- développement du chauffage urbains et des énergies renouvelables ;
- préservation des espaces agricoles, boisés et naturels, lieux de stockage de carbone (non-développé, études ultérieures).

## CONTEXTE GÉNÉRAL

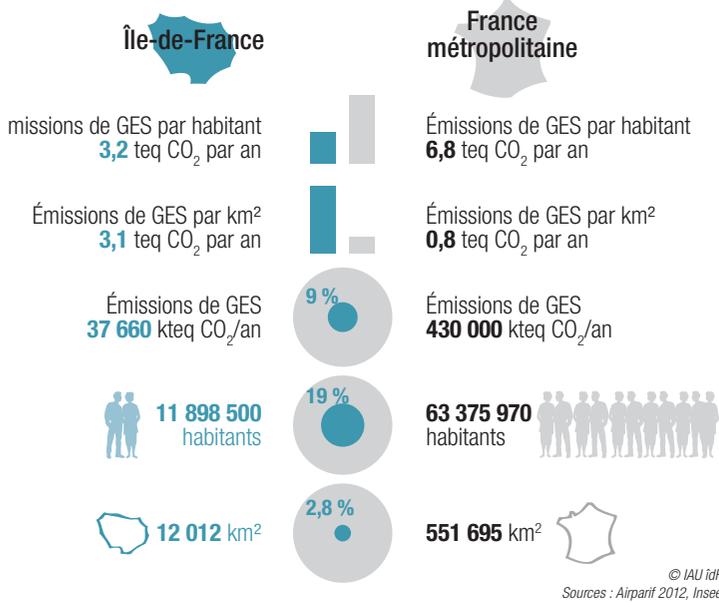
L'Île-de-France présente des caractéristiques paradoxales propres aux métropoles denses. Constituant 2,8 % de la superficie nationale, les émissions directes de GES par hectare sont quatre fois plus importantes en Île-de-France qu'en France métropolitaine en 2012. Toutefois, accueillant 19 % de la population française, elle ne représente que 9 % des émissions directes de GES nationales. Les émissions directes de GES par habitant sont ainsi deux fois plus faibles en Île-de-France que dans la France métropolitaine (Airparif).

## ÉTAT INITIAL

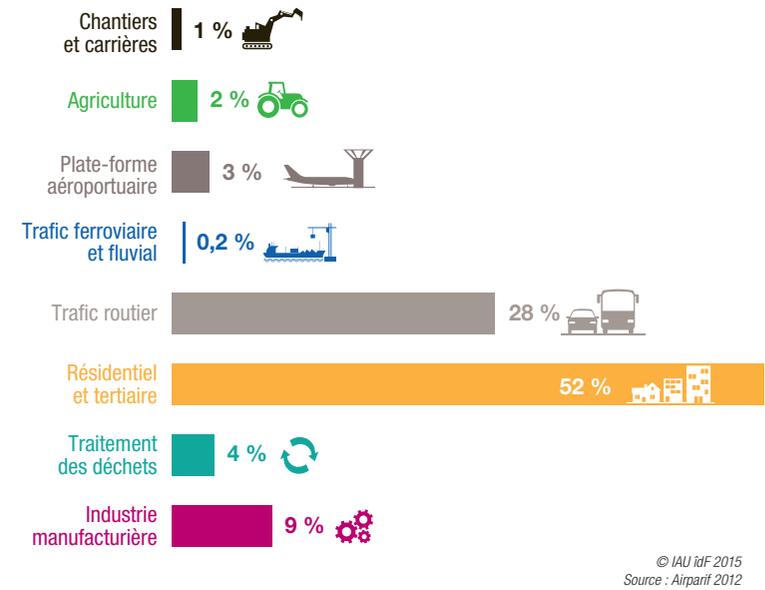
Sont renseignées les émissions directes (Scope 1) des trois principaux GES (CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub> et N<sub>2</sub>O) et les émissions indirectes de CO<sub>2</sub> liées à la production d'énergie consommée sur le territoire d'Île-de-France (Scope 2). Cette estimation n'intègre pas les émissions générées à l'extérieur par des activités franciliennes.

La consommation d'énergie est la principale cause d'émission de GES. En lien avec la densité de population, d'emplois et de déplacements, le cœur de métropole représente 50 % des émissions de GES en Île-de-France en 2012. Les secteurs résidentiel, tertiaire et du transport routier produisent 80 % des émissions franciliennes de GES (Airparif). Les trois leviers pour atténuer le changement climatique via la réduction des émissions de GES sont la sobriété énergétique (réduire les consommations énergétiques par l'évolution des comportements), l'efficacité énergétique et le développement des énergies renouvelables. En lien avec d'autres documents stratégiques régionaux tels que le SRCAE et le PDUIF, les dispositions du SDRIF, en termes d'organisation spatiale du développement urbain, de desserte et de maillage en transports collectifs, d'organisation du système de transport du fret alternatif au mode routier et de développement des énergies renouvelables, contribuent à créer un cadre global qui rend possible une réduction des émissions de GES malgré les dynamiques de croissance (démographique, urbaine et économique) attendues.

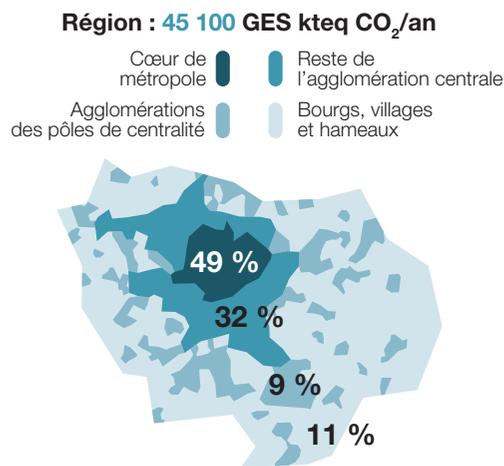
**1 PART DE L'ÎLE-DE-FRANCE DANS LES ÉMISSIONS DIRECTES DE GES EN 2012 (HORS TRAFIC AÉRIEN LONGUE DISTANCE)**



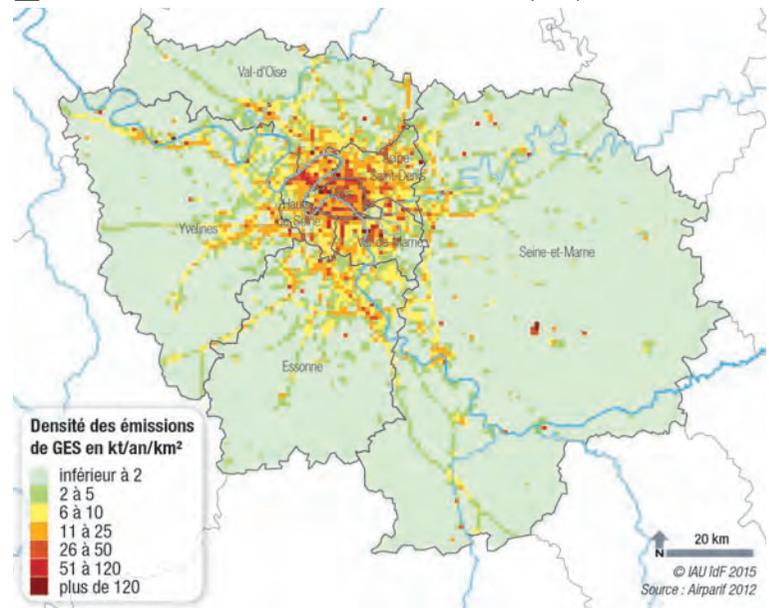
**2 RÉPARTITION DES ÉMISSIONS DE GES PAR SECTEUR D'ACTIVITÉ EN 2012 (SCOPE 1 ET 2)**



**3 ÉMISSIONS DE GES EN 2012 (SCOPE 1 ET 2)**



**4 ÉMISSIONS DIRECTES DE GAZ À EFFET DE SERRE (GES) EN 2012**



### RÉDUIRE LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE

## RÉDUIRE LES ÉMISSIONS DE GES LIÉES AU TRANSPORT ROUTIER

### RAPPEL DES OBJECTIFS DU SDRIF

La maîtrise des déplacements est un levier essentiel pour réduire l'empreinte carbone. Les objectifs sont de concevoir des transports de personnes pour une vie moins dépendante de l'automobile et optimiser le fonctionnement logistique métropolitain en visant un meilleur report modal du mode routier vers les modes fluvial et ferré. Une attention particulière sera portée à la transcription des orientations relatives aux infrastructures de transports collectifs et fluviales, aux sites multimodaux, ainsi qu'aux quartiers à densifier et les secteurs de développement à proximité des gares.



### ÉTAT INITIAL

1 2  
3

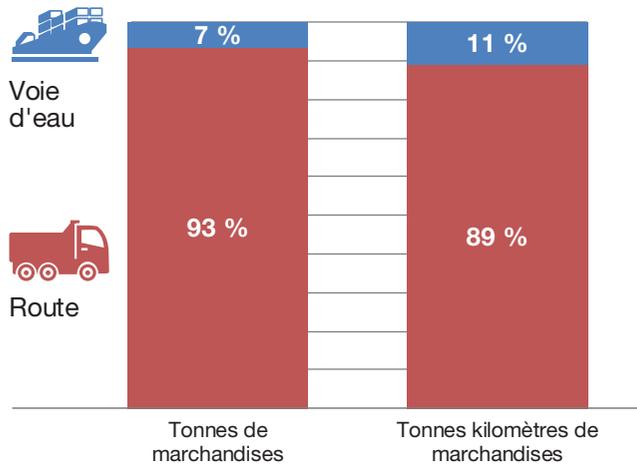
Le principal levier de réduction des émissions de GES du trafic routier, indépendamment du SDRIF, est la baisse des consommations moyennes par véhicule. Entre 2000 et 2012, alors que le trafic routier a été relativement stable, les émissions de GES ont diminué de 15 % du fait de la réduction des cylindrées moyennes et de l'amélioration technologique des véhicules (Airparif).

Au travers des règles concernant les quartiers des gares à densifier (et notamment le renforcement de la mixité logements/emplois), des projets d'infrastructure de transports collectifs et de sites multimodaux inscrits, le SDRIF entend diminuer la part modale routière dans le transport de voyageurs et de marchandises et réduire les distances moyennes parcourues en voiture particulière. En 2012, les véhicules particuliers représentent 51 % des émissions de GES du transport routier (Airparif). Cela provient de leur utilisation dans près de 40 % des déplacements franciliens, avec des distances parcourues plus importantes dans les bourgs, villages et hameaux (EGT 2010). Concernant le fret, la part modale du fer n'est pas renseignée car seuls les trafics générés par la SNCF sont connus. Le mode routier constitue 89 % des tonnes-kilomètres de marchandises en 2012 (Sitram – SOeS – Sitranet).

### MISE EN ŒUVRE

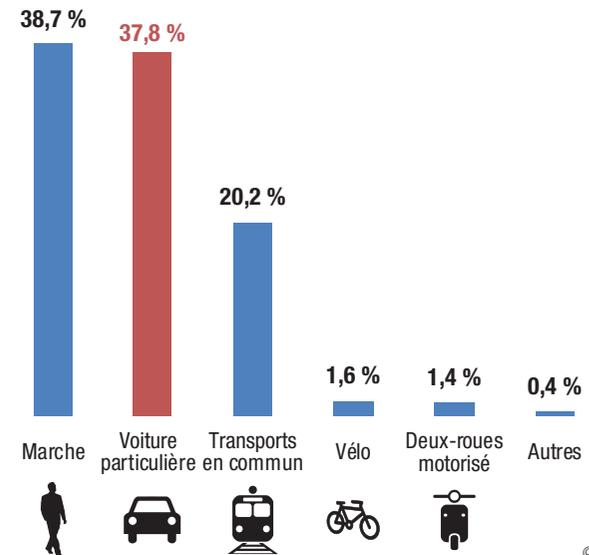
La plupart des projets de transports collectifs à horizon 2020 du SDRIF sont financés dans le volet Mobilité multimodale du CPER 2015-2020, qui représente 73 % des financements. Le CPER comprend également un volet territorial dont certaines actions visent à renforcer l'articulation entre l'aménagement et l'offre de transports en commun. De portée interrégionale (Basse-Normandie, Haute-Normandie, Île-de-France), le CPER Vallée de la Seine 2015-2020 prévoit également des financements afin de maîtriser les flux et les déplacements.

**1 RÉPARTITION MODALE DU TRAFIC DE MARCHANDISES EN 2013**  
(HORS FERROVIAIRE, DONNÉES NON DISPONIBLES)



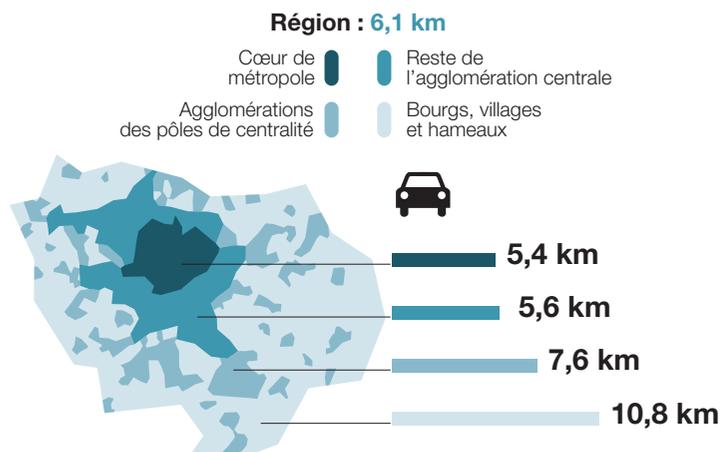
© IAU idF 2015  
Source : Sitram SOeS Sitranet

**2 RÉPARTITION MODALE DES DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS EN 2010**



© IAU idF 2015  
Source : EGT 2010

**3 DISTANCES MOYENNES DES DÉPLACEMENTS EN VOITURE PARTICULIÈRE EN 2010**



© IAU idF 2015  
Source : EGT 2010

## RÉDUIRE LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE

# AMÉLIORER L'EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE DES BÂTIMENTS



## RAPPEL DES OBJECTIFS DU SDRIF

L'amélioration de l'efficacité énergétique du bâti, qui contribue à la maîtrise de la demande d'énergie, permet d'améliorer la performance environnementale dans le cadre de requalifications urbaines.

Une attention particulière sera portée à la transcription des orientations réglementaires concernant la densification : espaces urbanisés à optimiser, quartiers à densifier à proximité des gares et secteurs à fort potentiel de densification.

## ÉTAT INITIAL

1 2  
3

La réduction des émissions de GES du secteur résidentiel et tertiaire provient principalement du renforcement de la réglementation thermique, des travaux de rénovation énergétique des bâtiments, de l'amélioration du rendement des équipements et des comportements plus sobres. Entre 2000 et 2012, les émissions directes de GES ont diminué de 14 % par la baisse de la consommation d'énergie fossile. En revanche, si l'on intègre la consommation liée à l'électricité, la consommation d'énergie finale reste stable sur la même période (Airparif). Le secteur résidentiel contribue à hauteur de 61 % aux émissions directes de GES de l'ensemble du bâti. À travers des règles de densification, le SDRIF rend possible un accroissement de la part des espaces les plus propices à la construction de logements collectifs, moins consommateurs que les maisons individuelles. Dans le cœur de métropole, où la part des logements collectifs est de 85 %, la consommation énergétique du bâti résidentiel est de 14 MWh par logement par an. À l'inverse, dans les bourgs, villages et hameaux constitués à 91 % par des logements individuels, cette consommation énergétique atteint 21 MWh par logement par an (Airparif).

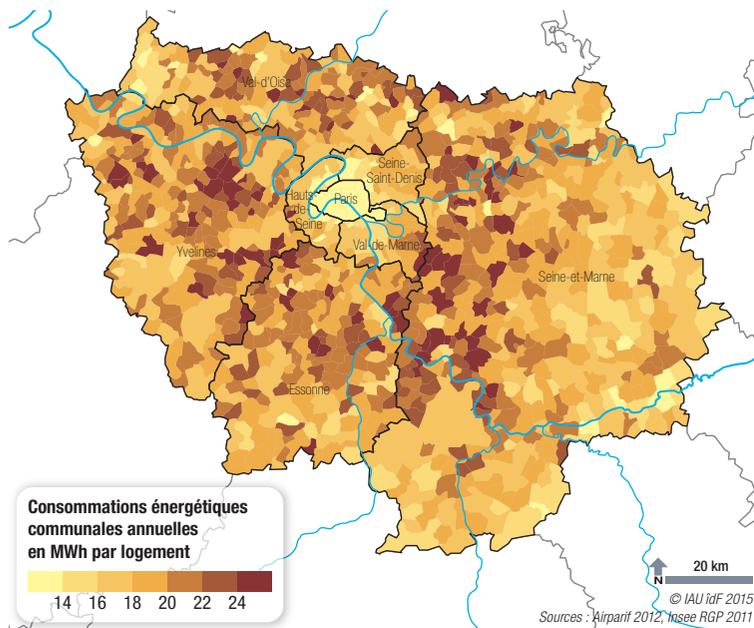
## MISE EN ŒUVRE

En 2014, 20 000 logements sociaux franciliens ont bénéficié d'un écoprêt logement social pour leur rénovation énergétique (3 fois plus que 2013 et près de 45 % du total national).

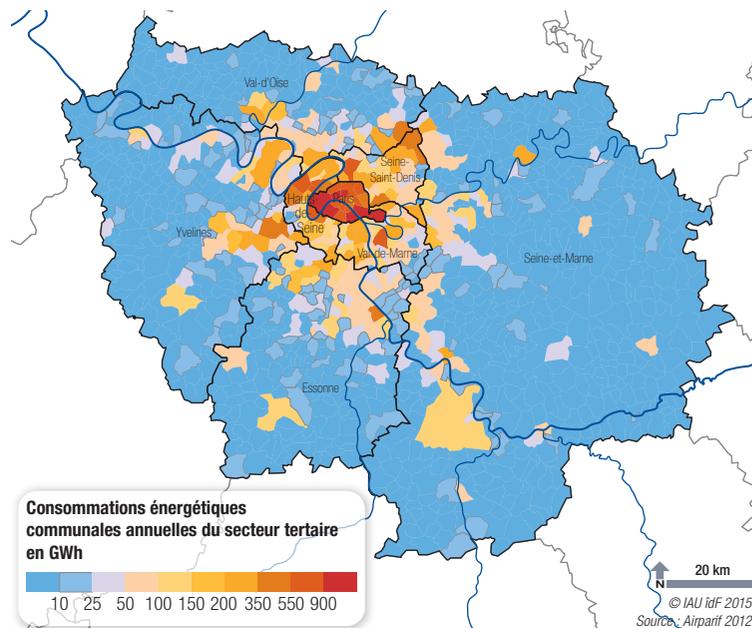
Concernant la rénovation énergétique du parc privé, les financements conjoints de l'Agence nationale de l'habitat (Anah), de l'État et de la Région d'Île-de-France ont contribué à la rénovation énergétique de 4 500 logements en 2014.

Le dispositif des certificats d'économies d'énergie (CEE) de l'État repose sur une obligation de réalisation d'économies d'énergie imposée aux vendeurs d'énergie, qui sont incités à promouvoir l'efficacité énergétique auprès de leurs clients. Le montant des CEE délivrés en 2013 pour des travaux d'économies d'énergie dans les logements ou bâtiments tertiaires s'élève à 19,2 milliards de kWh Cumac d'énergie finale économisée. Cela représente une économie d'énergie annuelle moyenne de 30 % sur 45 000 logements.

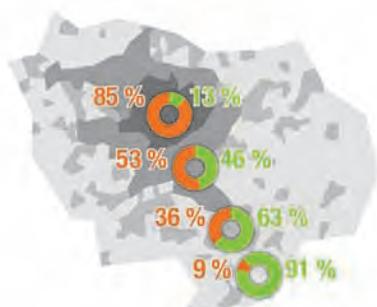
**1 CONSOMMATIONS ÉNERGÉTIQUES DU BÂTI RÉSIDENTIEL EN 2012**



**2 CONSOMMATIONS ÉNERGÉTIQUES DU BÂTI TERTIAIRE EN 2012**

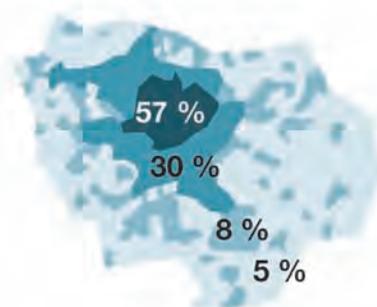


**3 PART DES LOGEMENTS COLLECTIFS ET INDIVIDUELS EN 2011**



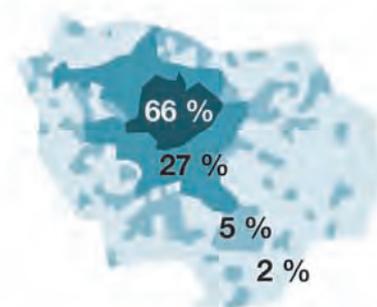
© IAU IdF 2015 - Source : Insee RGP 2011

**BÂTI RÉSIDENTIEL CONSOMMATION D'ÉNERGIE FINALE EN 2012**



© IAU IdF 2015 - Source : Airparif 2012

**BÂTI TERTIAIRE CONSOMMATION D'ÉNERGIE FINALE EN 2012**



© IAU IdF 2015 - Source : Airparif 2012

## RÉDUIRE LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE

# DÉVELOPPER LE CHAUFFAGE URBAIN ET LES ÉNERGIES RENOUVELABLES ET DE RÉCUPÉRATION

**5%**

DE LA CONSOMMATION  
D'ÉNERGIE FINALE  
PROVIENT DES ÉNERGIES  
RENOUVELABLES ET DE  
RÉCUPÉRATION EN 2009

SOURCE : SRCAE

**1,2 MILLION**

ÉQUIVALENT LOGEMENTS  
ALIMENTÉS  
PAR LE CHAUFFAGE URBAIN  
EN 2013

SOURCE : SNCU

## RAPPEL DES OBJECTIFS DU SDRIF

La densité des espaces d'habitat ou d'activités est un atout pour le développement de réseaux de chaleur ou de froid utilisant des sources d'énergies renouvelables ou de récupération. Ces réseaux sont à développer et à créer dans les secteurs favorables. Il importe également de favoriser la mobilisation de l'ensemble des énergies locales renouvelables.

Pour la mise en œuvre de cet objectif, une attention particulière sera portée à la transcription de l'orientation réglementaire qui vise à développer des équipements liés à la production locale d'énergies renouvelables et à la valorisation des énergies de récupération (ENR&R), ainsi qu'à leur distribution, en particulier par des réseaux de chaleur.

## ÉTAT INITIAL

Dépendante de l'extérieur à 89 % pour son approvisionnement énergétique, la région se caractérise également par une production d'énergies renouvelables faible et une très grande dépendance aux énergies fossiles, plus de 70 % de l'énergie finale consommée.

La production francilienne d'ENR&R se décompose en 93 % de chaleur et 7 % d'électricité. L'Île-de-France est la première région française pour la valorisation de la géothermie profonde. Sont actuellement recensés en Île-de-France 125 réseaux de chaleur et de froid, d'une longueur de 1 540 km, avec une chaleur produite à 34 % par des ENR&R (SNCU). En 2013, les énergies renouvelables électriques ont produit 1 227 GWh (dont 87 % à partir de l'incinération des déchets ménagers et 13 % pour les filières éolien, photovoltaïque et hydraulique), ce qui a permis de couvrir près de 2 % de la consommation électrique régionale (RTE).

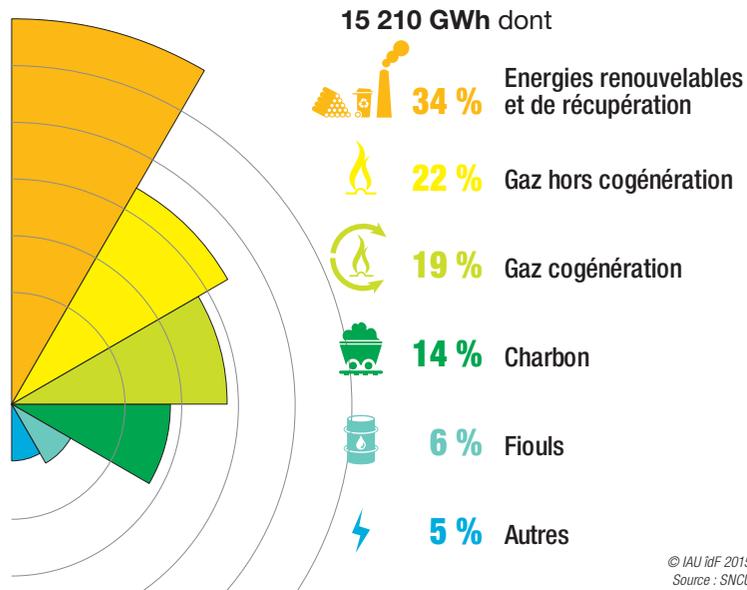
## MISE EN ŒUVRE

Le Fonds Chaleur de l'État, doublé pour atteindre 420 M€ d'ici 2017, soutient le développement des réseaux de chaleur à partir d'ENR&R.

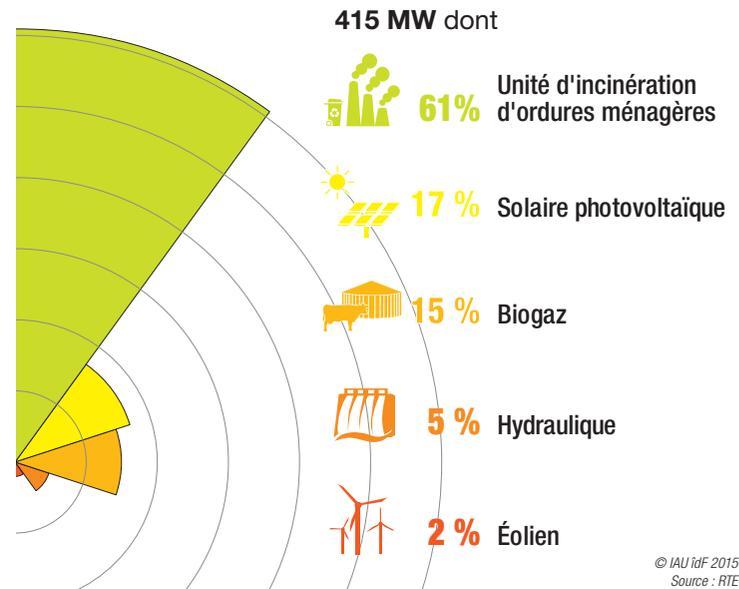
40 lauréats de l'appel à projets « 200 Territoires à énergie positive pour la croissance verte » ont été retenus en Île-de-France. Ils sont accompagnés par la communauté de travail régionale, et notamment par les aides du fonds spécial de la transition énergétique, pour contribuer concrètement à la transition énergétique francilienne, en fonction de ses potentiels locaux. Le préfet de région a arrêté en mars 2015 le schéma régional de raccordement au réseau des énergies renouvelables de la région Île-de-France. Ce schéma définit les ouvrages des gestionnaires des réseaux publics d'électricité, à créer ou à renforcer pour atteindre les objectifs de développement des énergies renouvelables électriques fixés par le SRCAE. Il évalue leur coût prévisionnel et réserve, pendant dix ans, les capacités d'accueil aux installations de production d'électricité à partir des énergies renouvelables.

1 2  
3

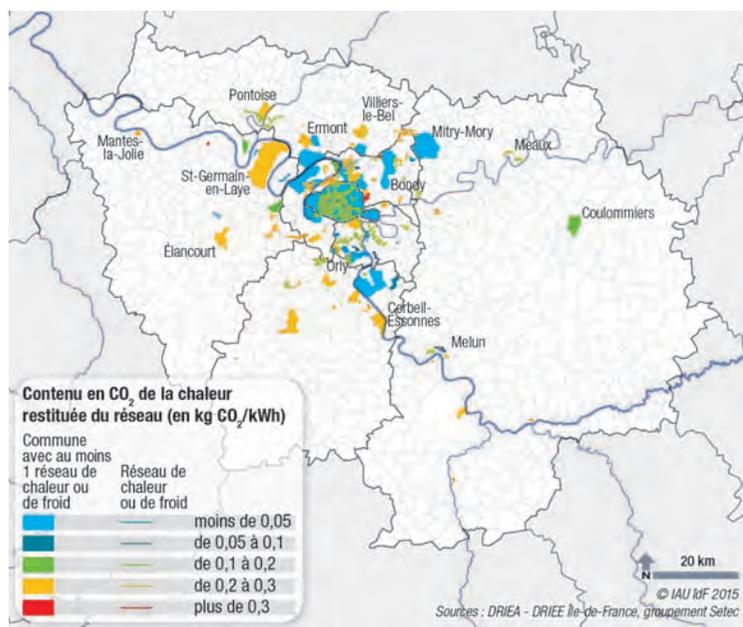
**1 PRODUCTION DES ÉNERGIES POUR ALIMENTER LES RÉSEAUX DE CHALEUR EN 2013**



**2 PUISSANCE INSTALLÉE EN SERVICE DES ÉNERGIES RENOUVELABLES ÉLECTRIQUES EN 2014**



**3 RÉSEAUX DE CHALEUR OU DE FROID EXISTANTS EN 2012**



# TABLEAUX RÉCAPITULATIFS DES INDICATEURS DE SUIVI

## RÉSoudre LA CRISE DU LOGEMENT

OBJECTIF STRATÉGIQUE	INDICATEUR D'IMPACT				INDICATEUR DE CONTEXTE
	Nom (chiffre clé)	Source	Date de référence	Fréquence mise à jour	
RÉSoudre LA CRISE DU LOGEMENT	<b>Part du budget des ménages consacré au logement</b>	Insee ENL	2006	> 6 ans	Éviction des ménages
	Évolution du revenu moyen des ménages et du prix d'achat moyen d'un logement ancien	Insee RFL et Base BIEN	2000-2011	1 an	
	Part de logements vacants dans le parc total	Insee RGP	2011	5 ans	

Objectif spécifique	INDICATEUR DE RÉSULTAT				INDICATEUR DE MISE EN ŒUVRE
	Nom (chiffre clé)	Source	Date de référence	Fréquence mise à jour	
Construire 70 000 logements par an	<b>Nombre de logements* commencés estimés</b>	Sit@del2 date réelle estimée	2014	1 an	Suivi des PLH et des conventions EPF.
	<b>Parc de logements total</b>	Filocom	2013	2 ans	Transcription des orientations concernant les espaces urbanisés et les nouveaux espaces d'urbanisation
	Nombre de logements neufs autorisés	Sit@del2 date réelle	2013	1 an	
Viser 30 % de logements locatifs sociaux dans le parc total	<b>Taux de logements locatifs sociaux</b>	RPLS	2012	1 an	Nombre de logements sociaux financés. Nombre de logements sociaux prévus dans les PLH
	Construction de logements sociaux	RPLS	2012	1 an	
	Nombre de demandeurs et attributions de logements sociaux	Drihl	2013	1 an	
Améliorer le parc de logements et accélérer la rénovation urbaine	<b>Part du parc privé potentiellement indigne</b>	Filocom	2013	2 ans	Suivi des dispositifs d'amélioration de l'habitat, des sites PNRU et de la géographie prioritaire de la politique de la ville
	Nombre de logements démolis/reconstruits au PNRU	Anru Enquête livraison	2013	1 an	

\* Ces estimations du SOeS disponibles depuis février 2015, visent à corriger le défaut d'exhaustivité des déclarations d'ouverture de chantier dans Sit@del2.

## GARANTIR UN SYSTÈME DE TRANSPORTS PORTEUR D'ATTRACTIVITÉ

OBJECTIF STRATÉGIQUE	INDICATEUR D'IMPACT				INDICATEUR DE CONTEXTE
	Nom (chiffre clé)	Source	Date de référence	Fréquence mise à jour	
GARANTIR UN SYSTÈME DE TRANSPORT PORTEUR D'ATTRACTIVITÉ	Nombre et part des déplacements quotidiens en transports collectifs	EGT	2010	9 ans	
	Évolution de la répartition modale des déplacements quotidiens*	EGT	2001-2010	9 ans	
	Nombre de voyages annuels en transports en commun	Stif - Omnil	2014	1 an	
	Répartition modale des déplacements domicile/ travail	Insee - MGP	2011	5 ans	

Objectif spécifique	INDICATEUR DE RÉSULTAT				INDICATEUR DE MISE EN ŒUVRE
	Nom (chiffre clé)	Source	Date de référence	Fréquence mise à jour	
Fluidifier et fiabiliser les réseaux métropolitains	Portée et durée moyenne des déplacements quotidiens en transports en commun et en voiture	EGT	2010	9 ans	Programmation des projets de transports collectifs de niveau métropolitain inscrits au SDRIF
Structurer des bassins de déplacements	Part des déplacements quotidiens de moins de 3 km	EGT	2010	9 ans	Programmation des projets de transports collectifs de niveau territorial inscrits au SDRIF.
	Répartition modale des déplacements quotidiens de moins de 3 km	EGT	2010	9 ans	Offre supplémentaire en transports en commun. Nombre de km cyclables réalisés
Développer l'ouverture à l'Europe et à l'international	Trafic aéroportuaire	ADP	2014	1 an	Programmation des projets de transports collectifs de niveau national et international inscrits au SDRIF
	Trafic LGV	SNCF Gares et Connexions	2015	1 an	

\* Dans l'EGT 2010, une attention particulière est portée à la relève des petits déplacements, souvent effectués à pied. Les résultats pour la marche sont plus difficilement comparables avec ceux des précédentes enquêtes.

## OPTIMISER LE FONCTIONNEMENT LOGISTIQUE MÉTROPOLITAIN

OBJECTIF STRATÉGIQUE	INDICATEUR D'IMPACT				INDICATEUR DE CONTEXTE
	Nom (chiffre clé)	Source	Date de référence	Fréquence mise à jour	
<b>OPTIMISER LE FONCTIONNEMENT LOGISTIQUE MÉTROPOLITAIN</b>	<b>Répartition modale du trafic de marchandises</b>	Sitram – SOeS – Sitranet	2013	1 an	Indice Brent. Flux routiers dans le Bassin parisien
	Évolution des flux de marchandises (internes, entrants, sortants) par mode	Sitram – SOeS – Sitranet	2010-2013	1 an	
	Répartition des marchandises échangées par la route par type de produit	Sitram – SOeS – Sitranet	2013	1 an	
	Surfaces autorisées des constructions d'entrepôts	Sit@del2 date réelle	2013	1 an	

Objectif spécifique	INDICATEUR DE RÉSULTAT				INDICATEUR DE MISE EN ŒUVRE
	Nom (chiffre clé)	Source	Date de référence	Fréquence mise à jour	
<b>Valoriser les opportunités du système fluvial et portuaire</b>	<b>Trafic portuaire et de conteneurs</b>	Haropa Pdp	2014	1 an	Trafic des sites multimodaux portuaires
	Répartition des marchandises manutentionnées par voie d'eau	Haropa Pdp	2014	1an	
<b>Maintenir et optimiser la logistique urbaine</b>	<b>Part des sites multimodaux d'enjeux territoriaux inscrits au SDRIF actifs</b>	IAU îdF	2013	1 an	Programmation des sites multimodaux d'enjeux territoriaux inscrits au SDRIF
	Trafic portuaire et routier intra A86	Haropa Pdp et Sitram – SOeS – Sitranet	2013	1 an	
<b>Structurer les réseaux logistiques à l'échelle du Bassin parisien</b>	<b>Part des sites multimodaux d'enjeux métropolitains et nationaux inscrits au SDRIF actifs</b>	IAU îdF	2013	1 an	Programmation des sites multimodaux et autres projets d'enjeux métropolitains et nationaux inscrits au SDRIF
	Flux de l'Île-de-France avec le Bassin parisien par mode et distance moyenne	Haropa Pdp et Sitram – SOeS – Sitranet	2013	1 an	
	Flux voie d'eau dans le bassin de la Seine	Haropa Pdp	2014	1 an	

## RÉDUIRE LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE

OBJECTIF STRATÉGIQUE	INDICATEUR D'IMPACT				INDICATEUR DE CONTEXTE
	Nom (chiffre clé)	Source	Date de référence	Fréquence mise à jour	
RÉDUIRE LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE	Émissions de gaz à effet de serre*	Airparif	2012	2 ans	Part de l'Île-de-France dans les émissions directes de GES nationales
	Répartition des émissions de gaz à effet de serre par secteur*	Airparif	2012	2 ans	

Objectif spécifique	INDICATEUR DE RÉSULTAT				INDICATEUR DE MISE EN ŒUVRE
	Nom (chiffre clé)	Source	Date de référence	Fréquence mise à jour	
Réduire les émissions de GES liées au transport routier	Émissions de gaz à effet de serre du trafic routier*	Airparif	2012	2 ans	Programmation des projets de TC et des projets portuaires et fluviaux inscrits au SDRIF.
	Répartition modale du trafic de marchandises	Sitram – SOeS – Sitranet	2013	1 an	
	Répartition modale des déplacements quotidiens	EGT	2010	9 ans	Transcription des orientations concernant les quartiers à densifier et secteurs de développement à proximité des gares
	Distance moyenne des déplacements quotidiens en voiture particulière	EGT	2010	9 ans	
Améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments	Émissions de gaz à effet de serre du secteur résidentiel et tertiaire*	Airparif	2012	2 ans	Suivi des dispositifs de rénovation énergétique du parc de logements privé, de l'écoprêt logement social rénovation énergétique et des CEE
	Consommation énergétique du bâti résidentiel et tertiaire	Airparif	2012	2 ans	
	Parts des logements individuels et collectifs	Insee RGP	2011	5 ans	
Développer le chauffage urbain et les énergies renouvelables et de récupération	Part de la production d'énergies renouvelables et de récupération dans la consommation énergétique finale	SRCAE	2009	> 2 ans	Suivi du dispositif Territoires à énergie positive pour la croissance verte
	Nombre équivalent de logements alimentés par le chauffage urbain	SNCU	2013	1 an	
	Bouquet énergétique des réseaux de chaleur	SNCU	2013	1 an	
	Puissance installée des énergies renouvelables électriques	RTE	2014	1 an	

\* Sont renseignées les émissions directes (Scope 1) des trois principaux GES (CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub> et N<sub>2</sub>O) et les émissions indirectes de CO<sub>2</sub> liées à la production d'énergie consommée sur le territoire d'Île-de-France (Scope 2).

## SIGLES

<b>ADP</b>	Aéroport de Paris	<b>GES</b>	Gaz à effet de serre
<b>Airparif</b>	Association de surveillance de la qualité de l'air en Île-de-France	<b>GIEC</b>	Groupe d'experts inter gouvernemental sur l'évolution du climat
<b>Alur</b>	Loi pour l'accès au logement et un urbanisme rénové	<b>GP3</b>	Grand projet 3 du CPER 2007-2014
<b>Anah</b>	Agence nationale de l'habitat	<b>GPE</b>	Grand Paris express
<b>Anru</b>	Agence nationale pour la rénovation urbaine	<b>Haropa</b>	Groupement d'intérêt économique (GIE) des ports du Havre, de Rouen et de Paris
<b>Apur</b>	Atelier parisien d'urbanisme	<b>IAU idF</b>	Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Île-de-France
<b>BHNS</b>	Bus à haut niveau de service	<b>Insee</b>	Institut national de la statistique et des études économiques
<b>BTP</b>	Bâtiment et travaux publics	<b>LGV</b>	Ligne à grande vitesse
<b>CDGT</b>	Carte de destination générale des différentes parties du territoire	<b>Maptam</b>	Loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles
<b>CDPENAF</b>	Commissions départementales de la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers	<b>MEDDE</b>	Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie
<b>CEE</b>	Certificat d'économies d'énergie	<b>MGP</b>	Métropole du Grand Paris
<b>CNFPT</b>	Centre national de la fonction publique territoriale	<b>Molle</b>	Loi pour la mobilisation pour le logement et la lutte contre l'exclusion
<b>COP21</b>	Conférence internationale sur le climat	<b>NPNRU</b>	Nouveau programme national de renouvellement urbain
<b>CPER</b>	Contrat de plan État-Région	<b>OCEAN</b>	Observatoire de la consommation des espaces agricoles et naturels
<b>CPIER</b>	Contrat de plan interrégional État-Région	<b>Olap</b>	Observatoire des loyers de l'agglomération parisienne
<b>CRHH</b>	Comité régional pour l'habitat et l'hébergement	<b>OMNIL</b>	Observatoire de la mobilité en Île-de-France
<b>DRIEA</b>	Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement	<b>ONCEA</b>	Observatoire national de la consommation des espaces agricoles
<b>DRIEE</b>	Direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie	<b>OPAH</b>	Opération programmée d'amélioration de l'habitat
<b>Drihl</b>	Direction régionale et interdépartementale de l'hébergement et du logement	<b>OPAH RU</b>	Opération programmée d'amélioration de l'habitat et de renouvellement urbain
<b>DUL</b>	Document d'urbanisme local	<b>ORCOD</b>	Opération de requalification des copropriétés dégradées
<b>DUP</b>	Déclaration d'utilité publique	<b>PDP</b>	Port de Paris
<b>EGT</b>	Enquête globale transport	<b>PDUiF</b>	Plan de déplacements urbains de la région Île-de-France
<b>EPCI</b>	Établissement public de coopération intercommunale	<b>PGRI</b>	Plan de gestion des risques d'inondation
<b>EPF</b>	Établissement public foncier	<b>PIG</b>	Programme d'intérêt général
<b>EPFIF</b>	Établissement public foncier d'Île-de-France	<b>PLAI</b>	Prêt locatif aidé d'intégration
<b>ENL</b>	Enquête nationale sur le logement de l'Insee	<b>PLH</b>	Programme local de l'habitat
<b>ENR&amp;R</b>	Énergies renouvelables et de récupération		
<b>EVP</b>	Équivalent Vingt Pieds (conteneur)		
<b>Filocom</b>	Fichier des logements par communes		

<b>PLS</b>	Plan local de sauvegarde	<b>SRDEII</b>	Stratégie régionale de développement économique, d'innovation et d'internationalisation
<b>PLU</b>	Plan local d'urbanisme	<b>SRHH</b>	Schéma régional de l'habitat et de l'hébergement
<b>PLUi</b>	Plan local d'urbanisme intercommunal	<b>SRU</b>	Loi solidarité et renouvellement urbains
<b>PMHH</b>	Plan métropolitain de l'habitat et de l'hébergement	<b>Stif</b>	Syndicat des transports d'Île-de-France
<b>PMV</b>	Partage multimodal de la voirie	<b>TC</b>	Transport collectif
<b>PNR</b>	Parc naturel régional	<b>TCSP</b>	Transport collectif en site propre
<b>PNRQAD</b>	Programme national de requalification des quartiers anciens dégradés	<b>TMV</b>	Transports de marchandises en ville
<b>PNRU</b>	Programme national pour la rénovation urbaine	<b>UIOM</b>	Unité d'incinération d'ordures ménagères
<b>POS</b>	Plan d'occupation des sols	<b>Unicem</b>	Union nationale des industries de carrières et matériaux de construction
<b>Predec</b>	Plan régional de prévention et de gestion des déchets de chantiers	<b>UNPG</b>	Union nationale des producteurs de granulats
<b>POPAC</b>	Programme opérationnel de prévention et d'accompagnement des copropriétés	<b>VP</b>	Véhicule particulier
<b>PPPI</b>	Parc privé potentiellement indigne	<b>VRM</b>	Voie rapide multimodale – voie multimodale sur autoroute
<b>PRMD</b>	Plan régional pour une mobilité durable	<b>Zac</b>	Zone d'aménagement concerté
<b>QPV</b>	Quartier prioritaire de la politique de la ville		
<b>RATP</b>	Régie autonome des transports parisiens		
<b>RGP</b>	Recensement général de la population de l'Insee		
<b>RPLS</b>	Répertoire du parc locatif social		
<b>RTE</b>	Réseau de transport d'électricité		
<b>SCoT</b>	Schéma de cohérence territoriale		
<b>SDAGE</b>	Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux		
<b>SDRIF</b>	Schéma directeur de la région Île-de-France		
<b>SEM</b>	Société d'économie mixte		
<b>Setec</b>	Société d'études techniques et économiques		
<b>Sitram</b>	Système d'information sur les transports de marchandises		
<b>SGP</b>	Société du Grand Paris		
<b>SNCF</b>	Société nationale des chemins de fer français		
<b>SNCU</b>	Syndicat national du chauffage urbain et de la climatisation urbaine		
<b>SNIT</b>	Schéma national des infrastructures de transport		
<b>SRCAE</b>	Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie		
<b>SRCE</b>	Schéma régional de cohérence écologique		
<b>SRDEI</b>	Stratégie régionale de développement économique et de l'innovation		

## LE SUIVI DES OBJECTIFS DU SDRIF

### **Le présent document a été élaboré sous l'autorité de :**

- Jean-Paul Huchon, président du Conseil régional d'Île-de-France,
- Alain Amédéo, vice-président du Conseil régional en charge de l'aménagement du territoire, de la coopération interrégionale, des contrats ruraux et des parcs naturels régionaux.

Et sous l'égide du **comité technique de la mise en œuvre du SDRIF** composé pour la Région Île-de-France d'Olivier Moulin, directeur général adjoint de l'unité aménagement durable, Lucile Leblanc, directrice de la planification, de l'aménagement et des stratégies territoriales, Isabelle Fabre, sous-directrice de la planification et de la prospective ; pour la DRIEA de Véronique Lehideux, directrice adjointe en charge du développement durable, Pierre-Yves Appert, chef du service de l'aménagement et Florent Hébert, adjoint au chef de service de l'aménagement ; pour l'IAU îdF de Valérie Mancret-Taylor, directrice générale, et Sandrine Barreiro, cheffe du pôle Planification.

### **Coordination et rédaction :**

Pascal Hauchecorne, chargé de mission, service suivi évaluation observation à la Région Île-de-France, et Édouard Massonneau, chargé d'études suivi-évaluation, pôle Planification à l'IAU îdF.

Dorothee Palayan, géomaticienne-cartographe, pôle Planification à l'IAU îdF.

### **Experts mobilisés :**

Claire Aubrée, Cedric Aubouin, Aurore Bonilla, Véronique Charbaud, Lucie Droulers, Jean-Michel Grandchamp, Aurélia Jakob, Benoît Kiene, Élodie Lachaud, Séverine Madura, Sophie Manca, Julien Megdoud, Bastien Recher, Christine Roma-Facquez, Claire Souet, Matthew Wendeln, Guillaume Zwang pour les services de la Région ; Eric Chometon, Camille Daval, Marc Eloy, François Graille, Adrien Kippelen, Brigitte Loubet, Michel Maria pour les services de l'État et Nicolas Boichon, Alexandra Cocquièrre, Erwan Cordeau, Jérémy Courel, Anne-Claire Davy, Jean-Jacques Guillouet, Philippe Louchart, Muriel Naudin Adam, Philippe Pauquet, Dominique Riou, Corinne Ropital, Pauline Zeiger pour l'IAU îdF.

### **Direction artistique :**

Olivier Cransac, département communication à l'IAU îdF.

### **Maquette :**

Vay Ollivier, département communication à l'IAU îdF.









**Région Île-de-France**  
Unité aménagement durable  
35 boulevard des Invalides  
75007 Paris  
Tél. : 01 53 85 53 85

[www.iledefrance.fr](http://www.iledefrance.fr)

 **RegionIleDeFrance**

 **@iledefrance**

