

Île-de-France 2030

PROPOSITIONS POUR LA MISE EN ŒUVRE

PROJET DE SCHÉMA DIRECTEUR DE LA RÉGION ÎLE-DE-FRANCE,
ARRÊTÉ PAR LE CONSEIL RÉGIONAL LE 25 OCTOBRE 2012



 **îledeFrance**
Demain s'invente ici

PROPOSITIONS
MISE EN ŒUVRE

PROPOSITIONS **POUR**
LA MISE EN ŒUVRE

SOMMAIRE

INTRODUCTION	5
PRÉAMBULE	6
ÉVOLUTION DU CONTEXTE JURIDIQUE ET RÉVISION DU SDRIF.....	8
LE SDRIF : UN DOCUMENT AU CŒUR D'UN SYSTÈME DE PLANIFICATION.....	10
COMPOSITION DU SDRIF	12

1 POUR UNE MISE EN ŒUVRE DES OBJECTIFS STRATÉGIQUES RÉGIONAUX

15

1.1 RELIER : LES OUTILS POUR AMÉLIORER LES RÉSEAUX ET LEUR ACCESSIBILITÉ.....	16
1.2 POLARISER : LES MOYENS POUR RENFORCER LES CENTRALITÉS URBAINES.....	27
1.3 PRÉSERVER : LES OUTILS POUR CONCILIER AMÉNAGEMENT ET ENVIRONNEMENT	44

2 UNE STRATÉGIE RENOUVELÉE DE DIALOGUE PARTENARIAL POUR LA TRANSFORMATION DU TERRITOIRE RÉGIONAL.....

55

2.1 IMPULSER UN NOUVEAU CADRE PARTENARIAL AVEC LES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES ET L'ÉTAT	57
2.2 ARTICULER EFFICACEMENT PLANIFICATION ET PROGRAMMATION.....	59
2.3 MOBILISER LES OUTILS RÉGLEMENTAIRES POUR FAIRE RESPECTER LE DROIT DU SOL	72

3 APPROPRIATION, SUIVI ET ÉVALUATION : UN SDRIF EN MOUVEMENT

77

3.1 UN DISPOSITIF D'ÉVALUATION PARTENARIAL	79
3.2 UNE APPROCHE LARGE ET DES CRITÈRES MULTIPLES.....	80
3.3 PARTAGER ET EXPLIQUER.....	83

INDEX	85
SIGLES.....	86
TERMES TECHNIQUES.....	88

INTRODUCTION

Le Schéma directeur fixe des objectifs ambitieux en termes de logement, d'emploi, et de qualité de vie et prévoit les espaces à densifier ou à urbaniser permettant de les atteindre. Leur seule inscription dans le Schéma directeur ne pourra suffire à ce que ces objectifs soient atteints, sans une action résolue de l'ensemble de la puissance publique et la définition de nouveaux outils partenariaux de mise en œuvre.

Le fascicule « Mise en œuvre » précise les leviers d'actions dont dispose la puissance publique pour mettre en pratique les objectifs et les orientations réglementaires du SDRIF, à tous les niveaux territoriaux.

Une bonne articulation entre planification régionale, programmation et projets locaux est au cœur des défis à relever pour faire vivre le projet régional Île-de-France 2030 et permettre sa réalisation. La prise en compte concrète des différentes échelles de territoire, des différentes temporalités des projets et de la pluralité des acteurs locaux est également une condition sine qua non de l'application du Schéma directeur. La définition de nouvelles méthodes partenariales et de nouveaux outils juridiques, comme l'amélioration de la gouvernance des politiques publiques, sont aussi des leviers importants de la mise en œuvre du SDRIF.

Ce fascicule propose plusieurs pistes de réflexion nécessitant un travail partenarial approfondi entre la Région, l'État et les collectivités locales. Ces propositions visent à articuler au mieux l'ensemble des politiques concourant à la mise en œuvre du projet d'aménagement régional, mais leur réalisation ne conditionne pas l'application du SDRIF en tant que document d'urbanisme.

Pour que l'application du SDRIF soit effective sur la durée, celui-ci doit être à la fois un document stable quant au modèle de développement

durable mis en œuvre et aux objectifs d'aménagement qui y sont associés. Il doit cependant être souple et adaptable, afin de permettre son approfondissement, son amélioration, sa confortation, selon les changements de contexte ou les nouveaux projets venant structurer le territoire régional.

Enfin, la mise en œuvre du SDRIF doit s'accompagner d'un important travail de pédagogie et d'illustration, tant à destination des élus locaux et de leurs administrations qu'à destination des Franciliennes et des Franciliens.

Ce fascicule est divisé en trois parties :

- un panorama des politiques publiques territoriales à partir desquelles se partagent les responsabilités des différents acteurs ;
- les outils partenariaux d'application du Schéma directeur, notamment ceux mis en place par la Région, pour inciter les collectivités territoriales à atteindre collectivement les objectifs, garantir leur mise en œuvre et accompagner les projets locaux ;
- le processus de suivi et d'évaluation du SDRIF. ■

PRÉAMBULE

Le principe de l'élaboration d'un Schéma directeur couvrant l'ensemble du territoire régional est inscrit à l'article L. 141-1 du Code de l'urbanisme.

Le SDRIF est un document d'aménagement et d'urbanisme qui donne un cadre à l'organisation de l'espace francilien. Comme le prévoit l'article L. 141-1, «ce schéma détermine notamment la destination générale des différentes parties du territoire, les moyens de protection et de mise en valeur de l'environnement, la localisation des grandes infrastructures de transport et des grands équipements. Il détermine également la localisation préférentielle des extensions urbaines, ainsi que des activités industrielles, artisanales, agricoles, forestières et touristiques».

Cette approche spatiale de l'aménagement s'inscrit dans une approche plus stratégique du développement francilien.

Le SDRIF identifie les enjeux régionaux et s'attache à une approche intégrée et transversale des thématiques permettant de répondre à ces enjeux.

Le SDRIF assure la cohérence des politiques publiques sectorielles des différents acteurs compétents et l'articulation des échelles temporelles et spatiales de l'aménagement.

Le SDRIF offre un cadre, fixe des limites, impose des orientations et laisse aux collectivités territoriales, au travers de leurs documents d'urbanisme locaux, la responsabilité de la traduction de ces grandes orientations au niveau local. Il n'a pas vocation à se substituer aux servitudes de natures diverses qui pourraient s'imposer localement et qui devront également être prises en compte par les collectivités.

ARTICLE L. 141-1 DU CODE DE L'URBANISME

La région d'Île-de-France élabore en association avec l'État un schéma directeur portant sur l'ensemble de cette région.

Le schéma directeur de la région d'Île-de-France a pour objectif de maîtriser la croissance urbaine et démographique et l'utilisation de l'espace tout en garantissant le rayonnement international de cette région. Il précise les moyens à mettre en œuvre pour corriger les disparités spatiales, sociales et économiques de la région, coordonner l'offre de déplacement et préserver les zones rurales et naturelles afin d'assurer les conditions d'un développement durable de la région. Les dispositions de l'alinéa précédent prennent effet à la première révision du schéma directeur de la région d'Île-de-France selon les modalités prévues au huitième alinéa du présent article suivant la promulgation de la loi n°99-533 du 25 juin 1999 d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire.

Le schéma directeur de la région d'Île-de-France doit respecter les règles générales d'aménagement et d'urbanisme à caractère obligatoire prévues au présent livre ainsi que les servitudes d'utilité publique affectant l'utilisation des sols et les dispositions nécessaires à la mise en œuvre de projets d'intérêt général relevant de l'État et d'opérations d'intérêt national. Il doit également prendre en compte les orientations des schémas des services collectifs institués à l'article 2 de la loi n°95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire et les schémas sectoriels institués par le chapitre V du titre Ier de la même loi. Lorsqu'un plan de gestion des risques d'inondation mentionné à l'article L. 566-7 du code de l'environnement est approuvé, le schéma directeur de la région d'Île-de-France doit également être compatible avec les objectifs de gestion des risques d'inondation, les orientations fondamentales et les dispositions de ce plan définies en application des 1° et 3° du même article L. 566-7. Lorsqu'un plan de gestion des risques d'inondation est approuvé après l'approbation du schéma directeur de la région d'Île-de-France, ce dernier doit, si nécessaire, être rendu compatible dans

un délai de trois ans avec les éléments mentionnés à la phrase précédente.

Ce schéma détermine notamment la destination générale de différentes parties du territoire, les moyens de protection et de mise en valeur de l'environnement, la localisation des grandes infrastructures de transport et des grands équipements. Il détermine également la localisation préférentielle des extensions urbaines, ainsi que des activités industrielles, artisanales, agricoles, forestières et touristiques. Pour l'élaboration de ce schéma, le conseil régional recueille les propositions des conseils généraux des départements intéressés, du conseil économique, social et environnemental régional et des chambres consulaires. À l'issue de cette élaboration, le projet leur est soumis pour avis.

Avant son adoption par le conseil régional, le projet de schéma directeur, assorti de l'avis des conseils généraux intéressés, du conseil économique, social et environnemental régional et des chambres consulaires, est soumis à enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement.

Le schéma directeur est approuvé par décret en Conseil d'État. L'initiative de l'élaboration du schéma directeur appartient soit à la région, soit à l'État.

La procédure de révision du schéma directeur est ouverte par un décret en Conseil d'État, qui détermine l'objet de la révision. Cette dernière est effectuée par la région d'Île-de-France, en association avec l'État, selon les règles fixées aux sixième et septième alinéas du présent article. Elle est approuvée par décret en Conseil d'État.

Au plus tard à l'expiration d'un délai de dix ans à compter du décret approuvant le schéma directeur de la région d'Île-de-France, la région procède à une analyse des résultats de son application, notamment du point de vue de l'environnement.

Les schémas de cohérence territoriale et, en l'absence de schéma de cohérence territoriale, les plans locaux d'urbanisme, les cartes communales ou les documents en tenant lieu doivent être compatibles avec le schéma directeur de la région d'Île-de-France. ■

ÉVOLUTION DU CONTEXTE JURIDIQUE ET RÉVISION DU SDRIF

Depuis la révision du Schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) approuvée par le décret du 26 avril 1994, le cadre juridique de l'aménagement et du développement régional a été profondément réformé :

- la loi n° 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire a donné compétence à la Région pour réviser le SDRIF en association avec l'État et a précisé le contenu du SDRIF ;
- la loi n° 99-533 du 25 juin 1999 a complété la loi du 4 février 1995 en ajoutant un objectif de développement durable au SDRIF ;
- la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et aux responsabilités locales soumet le SDRIF à enquête publique ;
- la directive 2001/42/CE du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes transposée par l'ordonnance n° 2004-489 du 3 juin 2004 prévoit notamment que le SDRIF comporte une évaluation environnementale (article R. 141-1 du Code de l'urbanisme).

Plus récemment, la loi de programmation n° 2009-967 du 3 août 2009 relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement (dite loi « Grenelle 1 »), la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant « engagement national pour l'environnement » (dite loi « Grenelle 2 ») et la loi n° 2010-874 du 27 juillet 2010 de modernisation de l'agriculture et de la pêche ont profondément fait évoluer la conception de l'aménagement et le droit de l'urbanisme en affirmant la priorité donnée à la limitation de la consommation d'espace et à la préservation de la biodiversité.

La loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris et ses décrets d'application ont instauré de nouvelles dispositions législatives et réglementaires propres à l'aménagement de l'Île-de-France. Enfin, la loi n° 2010-1563 du 16 décembre 2010 de réforme des collectivités

territoriales, qui prévoit notamment la couverture des départements de grande couronne par des établissements publics de coopération intercommunale, aura, à terme, des incidences sur les échelles de planification.

Ces évolutions substantielles, intervenues au cours de la révision du SDRIF de 1994 initiée par la délibération du conseil régional du 24 juin 2004, expliquent que le Conseil d'État n'a pas pu rendre un avis favorable au projet de décret approuvant le projet de SDRIF adopté par délibération du conseil régional du 25 septembre 2008, compte tenu de changements importants « des circonstances de droit et de fait », nécessitant de faire évoluer le SDRIF et de le soumettre de nouveau à la consultation des personnes publiques associées et du public.

Cette situation a entraîné le vote de la loi n° 2011-665 du 15 juin 2011 visant à faciliter la mise en chantier des projets des collectivités locales d'Île-de-France, qui permet aux communes et à leurs groupements de faire application du projet de SDRIF adopté par le conseil régional en 2008 afin de pouvoir réaliser certaines opérations d'aménagement bloquées par le prolongement de l'application du SDRIF de 1994. Cette application, par dérogation à l'article L. 141-1 du projet de SDRIF de 2008, est possible jusqu'au 31 décembre 2013.

La Région et l'État sont convenus de faire aboutir la révision dans des délais permettant de disposer du nouveau SDRIF opposable à cette date. Par dérogation au neuvième alinéa de l'article L. 141-1, la procédure a été relancée par le décret n° 2011-1011 du 24 août 2011 portant approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris.

La Région a défini les orientations de cette révision dans le cadre de la communication du président du conseil régional en date du 29 septembre 2011. Cette révision s'inscrit dans la continuité des débats et des décisions prises dans le cadre de l'élaboration du projet de SDRIF adopté par le conseil régional le 25 septembre 2008.

La révision et la mise en œuvre du SDRIF sont des compétences partagées. La Région a conduit les travaux de la révision auxquels l'État a été étroitement associé dans le cadre du comité de pilotage, du comité de pilotage élargi et du comité technique jusqu'à l'adoption du document. Le CESER, les conseils généraux et les chambres consulaires ont été invités à formuler leurs propositions à différentes étapes des travaux. Le projet arrêté leur a ensuite été soumis pour avis, ainsi qu'au Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), avant d'être soumis à enquête publique accompagnée des avis des personnes publiques susmentionnées. Il a ensuite été adopté par le conseil régional lors de la séance du xxxxxx, puis trans-

mis à l'État pour approbation par décret en Conseil d'État.

L'État sera garant de la prise en compte du SDRIF au travers du porter à connaissance qu'il adressera aux communes et à leurs groupements lors de l'élaboration ou la révision des documents d'urbanisme locaux, de son association à ces procédures, du contrôle de légalité, et de la délivrance des agréments.

La Région veillera à la prise en compte des orientations du SDRIF par le biais de son association à l'élaboration, ou la révision, des documents d'urbanisme locaux, notamment de son avis consultatif sur les projets arrêtés, et de ses politiques de mise en œuvre.

» LES GRANDES ÉTAPES DE LA RÉVISION DU SDRIF

2004

2004-2005 : bilan du SDRIF de 1994, délibération du conseil régional et décret n° 2005-1082 ouvrant la procédure de révision du SDRIF ;

2005-2006 : démarche de concertation : ateliers thématiques et territoriaux, forums, conférence des intercommunalités, conférence interrégionale, enquête par questionnaire auprès des Franciliens, conférence des citoyens, états généraux du SDRIF ;

2007 : délibération du conseil régional arrêtant le projet de SDRIF, recueil des avis de l'État, des conseils généraux, des chambres consulaires, du CESR, du ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables, enquête publique ;

2008 : avis favorable unanime de la commission d'enquête, délibération du conseil régional adoptant le projet de SDRIF ;

2010 : loi relative au Grand Paris, avis du Conseil d'État relatif au SDRIF impliquant une nouvelle phase de révision du SDRIF ;

Été 2011 : décret n° 2011-1011 et communication du président du conseil régional d'Île-de-France ouvrant la nouvelle phase de révision du SDRIF ;

2013

Hiver 2011-2012 : concertation sur les enjeux du futur SDRIF : conférence territoriale régionale, rencontre des coopérations territoriales, recueil des propositions des conseils généraux, des chambres consulaires et du CESER ;

Printemps-été 2012 : présentation de l'avant-projet de SDRIF et recueil des observations des partenaires, tables rondes citoyennes ;

Octobre 2012 : délibération du conseil régional arrêtant le nouveau projet de SDRIF ;

Hiver 2012-2013 : recueil des avis de l'État, des conseils généraux, des chambres consulaires, du CESER, du CGEDD, concertation citoyenne ;

Printemps 2013 : enquête publique ;

Automne 2013 : délibération du conseil régional adoptant le projet de SDRIF ;

Hiver 2013-2014 : décret en Conseil d'État approuvant le nouveau SDRIF.

LE SDRIF : UN DOCUMENT AU CŒUR D'UN SYSTÈME DE PLANIFICATION

Document d'aménagement et d'urbanisme d'échelle régionale, le SDRIF s'inscrit dans la hiérarchie des normes d'urbanisme. Il s'impose donc à certains documents et doit également respecter différentes dispositions.

Les dispositions s'imposant au SDRIF

Le SDRIF doit respecter les principes généraux des articles L. 110 et L. 121-1 du Code de l'urbanisme (principes d'équilibre, de mixité sociale et fonctionnelle, protection et valorisation de l'environnement), les servitudes d'utilité publique affectant l'utilisation des sols et les dispositions nécessaires à la mise en œuvre de projets d'intérêt général relevant de l'État et d'opérations d'intérêt national. À cet effet, en septembre 2011, l'État a transmis au conseil régional son projet à connaissance. Le SDRIF doit être compatible avec les objectifs de gestion des risques d'inondation, les orientations fondamentales et les dispositions du plan de gestion des risques d'inondation (PGRI) prévu à l'article L. 566-7 du Code de l'environnement. Ce plan n'ayant pas été élaboré à la date d'approbation du SDRIF, ce dernier devra être rendu compatible dans un délai de trois ans à compter de la date d'approbation du PGRI. Le SDRIF doit prendre en compte les schémas de services collectifs (enseignement supérieur et recherche, culture, santé, information et communication, énergie, espaces naturels et ruraux, sport ; les schémas multimodaux de services collectifs de transports ont été supprimés) publiés par décret du 18 avril 2002.

En vertu de l'article L. 333-1 du Code de l'environnement, les documents d'urbanisme doivent être compatibles avec les orientations et les mesures des chartes des parcs naturels régionaux. Le Conseil d'État (avis du 21 octobre 1997) a précisé que, étant un document d'urbanisme, le SDRIF était concerné par cette disposition.

Le SDRIF doit également prendre en compte le schéma régional de cohérence écologique (SRCE), l'article L. 371-3 du Code de l'environnement

énonçant que : « Les collectivités territoriales et leurs groupements compétents en matière d'aménagement de l'espace ou d'urbanisme prennent en compte les schémas régionaux de cohérence écologique lors de l'élaboration ou de la révision de leurs documents d'aménagement de l'espace ou d'urbanisme ».

Les documents de planification et les décisions devant être compatibles avec le SDRIF et permettant sa mise en œuvre

- Le Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF), dont la version en vigueur a été élaborée et approuvée par l'État en 2000, et dont la révision a été lancée par le Conseil du STIF le 12 décembre 2007, en vue de son approbation par le conseil régional ;
- le Schéma régional des infrastructures et des transports (SRIT), devra respecter les orientations retenues par le SDRIF et le PDUIF ;
- les schémas de cohérence territoriale (SCoT) et, en leur absence, les plans locaux d'urbanisme (PLU) ou les documents d'urbanisme locaux en tenant lieu, doivent être compatibles avec les dispositions du SDRIF.

Pour être compatibles, les documents ou décisions concernés doivent « permettre la réalisation des objectifs et options que le SDRIF a retenus pour la période d'application » desdits documents ou décisions et « ne pas compromettre la réalisation des objectifs et des options retenus pour une phase ultérieure ». Ce rapport de compatibilité « doit être regardé comme s'appliquant aux options fondamentales et aux objectifs essentiels de l'aménagement et du développement par lesquels s'exprime la cohérence globale des orientations du SDRIF » (avis CE n° 349 324 du 5 mars 1991).

L'article L. 111-1-1 du Code de l'urbanisme précise que les SCoT et PLU approuvés avant l'approbation du SDRIF devront être rendus compatibles dans un délai de trois ans à compter de cette approbation.

En application de l'article L. 510-1 III du Code de l'urbanisme, les décisions d'agrément pour la construction et l'extension de locaux ou

installations affectés à des activités industrielles, commerciales, professionnelles, techniques, d'enseignement ou de recherche, doivent prendre en compte les orientations définies par la politique d'aménagement et de développement du territoire national, et respecter le SDRIF.

En ce qui concerne les déclarations d'utilité publique (DUP) et les déclarations de projet, l'article L. 141-1-2 du Code de l'urbanisme précise que « la déclaration d'utilité publique ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, la déclaration de projet d'une opération qui n'est pas compatible avec les dispositions du schéma directeur de la région Île-de-France ne peut intervenir... » qu'après mise en compatibilité de ce dernier.

En vertu de l'article L. 122-2 du Code de l'urbanisme, le SDRIF a valeur de SCoT pour l'application du principe de constructibilité limitée. Ainsi, en Île-de-France, les communes non couvertes par un SCoT ne sont pas soumises à ce principe. ■

COMPOSITION ET GUIDE DE LECTURE DU SDRIF

Le SDRIF est composé de quatre fascicules et de la carte de destination générale des différentes parties du territoire. Il est accompagné d'un fascicule Vision régionale.

PROPOSITIONS POUR LA MISE EN ŒUVRE

Ce fascicule, qui figure en annexe, présente les politiques publiques partenariales et contractuelles nécessaires à la mise en œuvre du SDRIF et explicite le processus de suivi et d'évaluation de cette mise en œuvre. Ces actions sont déclinées dans le même cadre que le projet spatial, les orientations régle-

mentaires du SDRIF et la CDGT, autour des trois dimensions « relier et structurer », « polariser et équilibrer », « préserver et valoriser ». C'est donc l'ensemble des dispositifs mobilisés qui sont mis en résonance pour garantir la mise en œuvre de la stratégie d'aménagement et de développement régional. ■





DÉFIS, PROJET SPATIAL RÉGIONAL ET OBJECTIFS

Ce fascicule exprime les ambitions d'aménagement et de développement durables pour la région Île-de-France. Il permet de répondre aux enjeux soulevés et trouve sa traduction dans les orientations réglementaires du SDRIF et dans les politiques d'accompagnement et partenariales pour sa mise en œuvre (fascicules dédiés). Il a été élaboré en interaction avec l'évaluation environnementale. Ce fascicule est organisé en cinq chapitres. Le premier expose les trois grands défis pour une Île-de-France plus solidaire face aux mutations de son environnement et dans

une économie mondiale. Les trois chapitres suivants présentent le modèle de développement et le projet spatial Île-de-France 2030 (chapitre 2) et sa traduction en grands objectifs nécessaires à sa réalisation. Ceux-ci sont déclinés d'abord à l'échelle locale autour du Francilien et son cadre de vie (chapitre 3) puis à l'échelle globale autour du rayonnement de l'Île-de-France (chapitre 4). Le dernier chapitre présente la logique des territoires d'intérêt métropolitain.



ORIENTATIONS RÉGLEMENTAIRES ET CARTE DE DESTINATION GÉNÉRALE DES DIFFÉRENTES PARTIES DU TERRITOIRE

Ce fascicule regroupe l'ensemble des dispositions normatives s'imposant notamment aux SCoT, et en leur absence aux PLU ou documents d'urbanisme en tenant lieu.

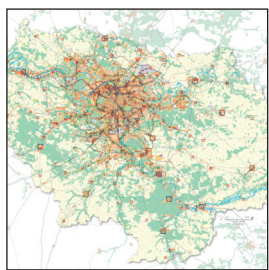
À l'instar du projet spatial, les orientations sont déclinées autour des trois piliers « relier et structurer », « polariser et équilibrer », « préserver et valoriser », afin de mettre en évidence la traduction réglementaire de la stratégie.

En lien avec le projet spatial régional, la carte des « Grandes entités géographiques » de portée normative, établit une typologie des communes en fonction des orientations qui les concernent. Mais le champ d'application géographique des orientations figure pour l'essentiel dans la carte de destination générale des différentes parties du territoire (CDGT) qui donne la traduction cartographique réglementaire du projet spatial régional. Sa légende est également organisée autour des trois piliers « relier et structurer », « polariser et équilibrer », « préserver et valoriser ». Cette carte, à l'échelle du 1/150 000, couvre la totalité du territoire régional avec une expression graphique adaptée sur un fond de plan établi à

partir du mode d'occupation des sols (MOS) 2008.

Cette carte indique les vocations des espaces concernés, telles qu'elles résultent des orientations réglementaires auxquelles elle est étroitement subordonnée, sans que cette représentation puisse être précise eu égard à l'échelle de la carte. Il appartient donc aux documents d'urbanisme locaux de préciser les limites des espaces identifiés sur la CDGT du SDRIF, compte tenu des caractéristiques de l'espace en cause, et dans le respect des principes de subsidiarité et de compatibilité.

Toute autre utilisation de la carte méconnaîtrait ces principes.



Une planche, qui comprend trois cartes déclinant la légende de la CDGT selon les trois piliers du projet spatial régional et une carte identifiant les communes sur le fond de carte des « Grandes entités géographiques », est jointe aux orientations réglementaires et à la CDGT. Ces cartes sont indicatives et ont été conçues comme aides à la lecture et à la compréhension des dispositions normatives du SDRIF. Elles n'ont pas de portée réglementaire.



ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

En vertu de l'article L. 121-10 du Code de l'urbanisme, le SDRIF doit faire l'objet d'une évaluation environnementale. Si le choix a été fait de la présenter dans un fascicule dédié, cette évaluation a irrigué le projet tout au long de la réflexion et ainsi participé à la définition de la stratégie d'aménagement et de

développement de la région Île-de-France. Elle justifie et explicite les choix d'aménagement retenus et les éléments prescriptifs. Elle a contribué à mettre le cadre de vie et l'environnement au cœur des réflexions, et constitue un outil pédagogique pour sensibiliser chacun aux défis du développement durable.



VISION RÉGIONALE

Ce document accompagne le SDRIF. Il expose le projet de société que la Région souhaite construire avec tous ses partenaires, dans un avenir proche (demain) et plus lointain (2030). Ce récit sur l'Île-de-France s'organise en quatre chapitres. Le premier chapitre donne la parole aux Franciliens, qui expriment leur perception et leur vision pour l'Île-de-France de demain. Le deuxième chapitre esquisse un portrait du territoire

de l'Île-de-France, donnant un aperçu de sa diversité. Le troisième rappelle les grands temps de l'histoire du territoire francilien et ses évolutions institutionnelles. Le dernier chapitre aborde les différentes thématiques qui fondent le projet pour l'Île-de-France 2030. Avec une forte place laissée aux illustrations, ce fascicule propose un regard sensible sur l'Île-de-France porté par ses habitants et les acteurs de l'aménagement.

PROPOSITIONS POUR LA MISE EN ŒUVRE

1

POUR UNE MISE EN ŒUVRE DES OBJECTIFS STRATÉGIQUES RÉGIONAUX

1.1	RELIER : les outils pour améliorer les réseaux et leur accessibilité	16
1.2	POLARISER : les moyens pour renforcer les centralités urbaines	27
1.3	PRÉSERVER : les outils pour concilier aménagement et environnement	44

1.1 RELIER : LES OUTILS POUR AMÉLIORER LES RÉSEAUX ET LEUR ACCESSIBILITÉ

LES CADRES PARTENARIAUX DE LA MISE EN ŒUVRE DES PROJETS DE TRANSPORT

Les documents stratégiques

Le Plan de mobilisation pour les transports en Île-de-France

Le Plan de mobilisation pour les transports en Île-de-France est un cadre de référence qui assure l'articulation entre planification et programmation. Proposé dès 2008 par la Région Île-de-France, approuvé en juin 2009 par le conseil régional et validé par l'ensemble des départements franciliens, le Plan de mobilisation prévoit de réaliser en 10 ans les projets indispensables à l'amélioration du réseau de transports collectifs existant en Île-de-France. En accélérant la réalisation des investissements consacrés aux transports en Île-de-France, il répond aux urgences à court terme, et aux besoins des Franciliens à moyen et long termes.

Le Plan de mobilisation identifie une soixantaine de projets adaptés à la diversité des situations et des territoires. Il prévoit ainsi la

modernisation et le développement du réseau RER, la désaturation des lignes de métro les plus engorgées, la réalisation de 120 km de tramway et de 300 km de bus en site propre ainsi que l'aménagement ou la création de 13 grands pôles multimodaux.

Le Plan de mobilisation est désormais complété par le métro automatique du Grand Paris Express, suite à la signature du protocole d'accord entre l'État et la Région Île-de-France le 26 janvier 2011. L'acte motivé du 26 mai 2011 et le décret du 24 août 2011 concourent à la définition d'un schéma d'ensemble regroupant notamment les opérations du Plan de mobilisation et le réseau de métro automatique du Grand Paris Express, qui prévoit la réalisation de 200 km de lignes de métro automatique.

Le Plan de déplacements urbains d'Île-de-France

Le Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) est un document de planification qui définit les principes de l'action publique

permettant d'atteindre un équilibre durable entre les besoins de mobilités et les enjeux de protection environnementale. Pour cela, il coordonne les politiques de déplacements tant des personnes que des marchandises à l'échelle de la région. Aux termes de l'article L. 1214-10 du Code des transports, le PDUIF doit être compatible avec le SDRIF prévu à l'article L. 141-1 du Code de l'urbanisme. Le Conseil régional a arrêté un projet de nouveau PDUIF à l'horizon 2020 le 16 février 2012.

Le PDUIF décline un plan d'actions concernant l'ensemble des modes de transports (transports collectifs, voiture particulière, deux-roues motorisés, marche et vélo), les politiques de stationnement ou d'exploitation et de sécurité routière, ainsi que le transport de marchandises. Les actions ainsi identifiées dans le PDUIF constituent des leviers tant à l'échelle de la région métropolitaine qu'à une échelle de proximité. L'enjeu est de favoriser les mobilités qui répondent au mieux aux besoins des usagers et de favoriser les changements de comportements au profit d'une mobilité durable.

Ce plan d'actions associe à chaque action un chef de file institutionnel, un calendrier de mise en œuvre ainsi que des modalités de financements précises. Les projets et dispositifs qu'il cite ont vocation à se réaliser à l'horizon 2020. Il constitue en cela une déclinaison aboutie du volet déplacements du SDRIF, dès à présent en cours de mise en œuvre.

Le Schéma régional d'infrastructures de transports d'Île-de-France

Le SDRIF, le PDUIF, le Plan de mobilisation pour les transports en Île-de-France ainsi que le réseau de métro automatique du Grand Paris Express déclinent le projet régional en matière de transports. Ce socle fonde le Schéma régional des infrastructures et des transports (SRIT), document de référence unique compatible avec le SDRIF et le PDUIF. Il aurait pour vocation d'assurer l'articulation entre documents stratégiques et documents programmatiques.

Les documents programmatiques

Le Contrat de projets État Région

La programmation des financements de grands projets d'infrastructure (prolongement de lignes de métro, création de lignes de tramway et de TCSP, modernisation du réseau existant et plus particulièrement des RER) s'appuie essentiellement sur le volet « Transports » du Contrat de projets État Région (CPER). Ce document, qui couvre en général sept exercices budgétaires, précise également le financement du renouvellement du matériel roulant. Le CPER 2007-2013 programme ainsi près de 3,4 milliards d'euros pour des projets de transports, dont plus de 2 milliards apportés par la Région Île-de-France. Le CPER constitue donc un levier d'action essentiel, permettant aux principaux financeurs (État, Région, Départements) de hiérarchiser les projets restant à concrétiser.

Le CPER 2007-2013 a été abondé par le Plan espoir banlieue, qui décline les opérations de desserte des quartiers sensibles.

Le Plan de mobilisation pour les transports collectifs

La logique du Plan de mobilisation, fondée sur une accélération des investissements consacrés aux transports en Île-de-France a conduit l'État et la Région à compléter, en 2011, le CPER 2007-2013 par une convention particulière relative à la mise en œuvre du Plan de mobilisation pour les transports collectifs. Programmant près de 1,2 milliard d'euros d'opérations nouvelles, la convention particulière transport est principalement consacrée à la modernisation des RER.

Le Plan d'actions régional pour la mobilité durable

Le Plan d'actions régional pour la mobilité durable (PRMD) permet à la Région de mettre en œuvre les objectifs du PDUIF grâce à l'application de 12 dispositifs régionaux. Porté par le PDUIF et par le SDRIF, le partage multimodal de la voirie trouve ici un support concret. La politique en faveur du vélo, la rénovation des pôles d'échanges multimodaux, la mise en œuvre d'une politique régionale du fret et de la logistique, la création de nouveaux maillons routiers s'appuient également sur le PRMD, qui représente pour la Région un investissement de l'ordre de 3 milliards d'euros sur la durée du PDUIF.

Le Contrat particulier Région-Département

Pour compléter les financements de projets déjà inscrits au CPER ou pour permettre la réalisation de nouveaux projets, la Région et chacun des huit départements franciliens signent un Contrat particulier Région-Département (CPRD). Sur la période 2007-2013 et pour l'ensemble des huit contrats particuliers, les financements de projets de transports s'élevaient à près de 1,5 milliard d'euros, dont la moitié de financements régionaux.

PROTOCOLE POUR UNE RÉFORME DE LA TARIFICATION DES TRANSPORTS PUBLICS EN ÎLE-DE-FRANCE

Le protocole pour une réforme de la tarification des transports publics en Île-de-France voté par la Région en décembre 2011 prévoit :

- une réforme tarifaire globale et cohérente qui préserve les équilibres financiers du STIF afin de ne pas compromettre le nécessaire développement de l'offre de transport et de la qualité de service, premières priorités des usagers des transports en Île-de-France ;
- la mise en œuvre d'une tarification unique du Passe Navigo au départ de tout lieu en Île-de-France, par la suppression des zones tarifaires (mise en place d'un « Passe unique » au tarif de la zone 1-2 ; mise en place de « forfaits de proximité » ; mise en place d'un nouveau système tarifaire, les « unités transports ») ;
- l'organisation d'une large concertation à l'échelle de l'Île-de-France, permettant d'associer les Franciliens et les Franciliennes aux différentes étapes de mise en œuvre de la réforme ;
- la modernisation et la simplification des modes de paiement des titres de transport, par l'ouverture d'un paiement par Internet et le développement de la technologie NFC ;
- le développement de l'interopérabilité des titres de transport avec les autres modes de déplacement.

La mise en œuvre de la réforme tarifaire sera jalonnée de mesures d'étapes, bénéficiant à tous les Franciliens et les Franciliennes. Elle se fera dès lors que le STIF bénéficiera des ressources additionnelles garantissant le financement complet de cette mesure, au-delà de celles nécessaires au développement de l'offre et l'amélioration de la qualité de service. ■

LA PROGRAMMATION DES PROJETS DE TRANSPORT

La mise en œuvre du SDRIF s'appuie sur une programmation séquencée des opérations inscrites au Schéma directeur. Cette programmation doit tenir compte des contraintes techniques ainsi que des réalités financières et est conditionnée aux résultats des études techniques d'opportunités et de faisabilité de ces opérations.

Pour accompagner le projet régional, le réseau de transports collectifs devrait ainsi être renforcé en assurant :

- la fiabilisation et la modernisation des RER et du réseau ferré existant ;
- l'optimisation du réseau de métro par la désaturation des lignes les plus engorgées, le prolongement de certaines lignes existantes et la réalisation du métro automatique du Grand Paris Express ;
- le développement d'un ensemble de lignes de tramway et la réalisation de TCSP structurants en appui des projets urbains ;
- les compléments indispensables du réseau routier et l'aménagement de nouvelles liaisons multimodales.

Les projets de transport permettant d'atteindre ces objectifs se répartissent selon trois horizons de réalisation :

- l'horizon du « Plan de mobilisation », qui reprend les opérations engagées ou programmées dans le cadre du Plan de mobilisation

pour les transports en Île-de-France ou du Plan régional pour la mobilité durable et qui ont vocation à être réalisées à l'horizon 2020 ;

- l'horizon « < 2030 », qui concerne les opérations dont la conduite des études est inscrite au Plan de mobilisation et pour lesquelles la réalisation est prévue avant 2030, ainsi que des opérations complémentaires non inscrites au Plan de mobilisation ;
- l'horizon « > 2030 », qui concerne les opérations qui traduisent la nécessaire évolution à long terme de l'offre de desserte de la zone dense de l'agglomération. Ces opérations seront étudiées sous l'angle de leur opportunité et de leur faisabilité à un horizon supérieur à 2030.

Opérations RER	Horizon de réalisation
Nouvelle branche de RER D, entre la gare RER D Villiers-le-Bel - Gonesse - Arnouville et la gare RER B Parc des expositions à Villepinte (dit Barreau de Gonesse)	Plan de Mobilisation
Prolongement du RER E à l'Ouest	
Création d'un nouveau tunnel de désaturation entre Châtelet-Les Halles et Gare du Nord	< 2030
Création d'une nouvelle paire de voies de Paris à Juvisy	
Prolongement du RER E à l'est jusqu'à Val-Bréon	
Prolongement du RER B jusqu'à Saint-Mard	> 2030
Prolongement du RER C jusqu'à Coignières	
Prolongement du RER E jusqu'à Meaux	

Projets de tram-train	Horizon de réalisation
Réalisation de la Tangentielle nord Épinay-sur-Seine – Le Bourget puis prolongements à Sartrouville et Noisy-le-Sec	Plan de Mobilisation
Réalisation du tram-train Massy-Évry puis prolongement à Versailles	
Réalisation de la Tangentielle ouest de Saint-Cyr à Saint-Germain-en-Laye puis prolongement à Achères	< 2030
Prolongement de la Tangentielle ouest à Versailles	
Prolongement de la Tangentielle ouest à Cergy	
Réalisation de la Tangentielle est Champigny-Orly	

Massy-Évry, de la Tangentielle nord entre Épinay-sur-Seine et Le Bourget et de la Tangentielle ouest entre Saint-Germain-en-Laye et Saint-Cyr. La faisabilité de la Tangentielle est entre Champigny et Orly sera analysée et les prolongements suivants seront étudiés.

Optimiser le réseau de métro par la désaturation des lignes les plus fréquentées, le prolongement de certaines lignes existantes et la réalisation du métro automatique du Grand Paris Express

Le développement du réseau de métro est nécessaire pour l'amélioration du système de transport francilien. Il s'appuie sur le prolongement de certaines lignes existantes et la réalisation du métro automatique du Grand Paris Express afin d'accroître la desserte ou de désaturer les lignes aujourd'hui les plus fréquentées. Les projets prévoient des corres-

La mise en œuvre de l'ensemble des projets de transports collectifs se fait sous l'égide du STIF qui est l'autorité organisatrice des transports (AOT) en Île-de-France.

Fiabiliser et moderniser les RER et le réseau ferré existant

La modernisation des RER est un enjeu majeur pour le développement de la métropole pour améliorer la fiabilité et la qualité de service du réseau existant. C'est pourquoi, la plupart des lignes RER font l'objet d'un Schéma directeur, assurant un cadre de cohérence entre mesures d'investissement et d'exploitation, et ce, à différents horizons : à court, moyen et long termes.

Le Plan de mobilisation des transports

prévoit l'amélioration des lignes C et D du ER ainsi que la modernisation du RER E à l'est ; la convention particulière transports complète le dispositif en engageant cette démarche pour les lignes A et B sud.

Concernant le réseau RER, plusieurs projets de transport d'envergure sont retenus pour fiabiliser le réseau existant et compléter le schéma global de transport de la région.

Le réseau de transport ferré régional devrait être complété par la réalisation d'une rocade ferrée de type tram-train, afin de faciliter les déplacements de banlieue à banlieue pour l'ensemble du territoire francilien. La construction de ce réseau est d'ores et déjà lancée, avec la réalisation en cours du tram-train

Projets de tramways	Horizon de réalisation
Prolongement du tramway T1 à Val-de-Fontenay	Plan de Mobilisation
Prolongement du tramway T1 à Colombes	
Prolongement du tramway T3 à Porte-d'Asnières	
Débranchement du tramway T4 à Clichy-Montfermeil	
Prolongement du tramway T4 Noisy-le-Sec - Bondy	
Réalisation du tramway T6 Châtillon-Vélizy-Viroflay	
Réalisation du tramway T7 Villejuif-Juvisy	
Réalisation du tramway T8 Saint-Denis – Épinay – Villetaneuse puis prolongement à la gare RER E de Rosa Parks	
Réalisation du tramway Antony-Clamart (TAC) puis prolongement à Issy ou Clamart	
Réalisation du tramway Paris Orly sur la RD5	
Prolongement du tramway T1 à Rueil-Malmaison	< 2030
Prolongement du tramway T3 à Porte-Maillot	

pondances optimales avec les lignes de trains et de RER, afin de renforcer le maillage du réseau de transports collectifs. Le réseau du métro serait ainsi doublé à l’horizon du SDRIF, passant d’environ 220 km en 2012 à plus de 440 km d’ici 2030. Au-delà de cette extension du linéaire kilométrique, les lignes nouvelles du métro automatique du Grand Paris Express bénéficieront d’une exploitation en mode automatique. Associés à la modernisation des lignes RER, ces projets doivent permettre d’améliorer de manière substantielle les conditions de déplacements des usagers des transports

Projets de métro (prolongements)	Horizon de réalisation
Prolongement du métro L4 à Bagneux	Plan de Mobilisation
Prolongement du métro L12 à Aubervilliers	
Prolongement du métro L14 à Mairie-de-Saint-Ouen (désaturation du métro L13)	
Prolongement du métro L11 à Rosny-Bois-Perrier	
Prolongement du métro L7 au Bourget RER	
Prolongement du métro L1 à Val-de-Fontenay	< 2030
Prolongement du métro L10 à Ivry	
Prolongement du métro L9 à Murs-à-Pêches	
Prolongement du métro L12 à Issy RER	
Prolongement du métro L5 au sud jusqu’à Place de Rungis et au nord jusqu’à Drancy	> 2030
Prolongement du métro L7bis pour un raccordement avec le métro L3bis	
Prolongement du métro L10 d’Ivry jusqu’aux Ardoines	

Il sera également étudié la nécessité à terme d’améliorer l’efficacité du réseau des lignes exploitées en fourche.

collectifs en Île-de-France. À la clé réside un double enjeu d’amélioration de la desserte du cœur de métropole et de renforcement des liaisons avec l’ensemble des pôles ou bassins d’emplois de la région. Le prolongement de certaines lignes radiales de métro permettrait de désengorger les lignes aujourd’hui saturées et de résorber les carences de desserte dans des secteurs très denses en cœur de métropole, afin de mieux accompagner les projets de nouvelle urbanisation. Avec la mise en œuvre du métro

Projets de métro automatique du Grand Paris Express	Horizon de réalisation
Ligne rouge (Aéroport Charles-de-Gaulle – Saint-Denis Pleyel – Pont-de-Sèvres – Noisy-Champs – Le Bourget RER)	Avant 2025
Ligne orange (Saint-Denis Pleyel – Rosny-Bois-Perrier – Noisy-Champs – Champigny Centre)	
Ligne verte (Versailles-Chantiers – Aéroport-d’Orly)	
Ligne bleue (Saint-Denis-Pleyel – Orly)	
Ligne orange Ouest (Nanterre – Saint-Denis-Pleyel)	Après 2025
Ligne verte Ouest (Versailles Chantiers-Rueil-Nanterre)	
Ligne rouge Nord (Aéroport Charles-de-Gaulle – Le Mesnil-Amelot)	

L’identification des lignes du métro automatique du Grand Paris Express dans le tableau ci-dessus n’emporte aucune conséquence sur les hypothèses d’exploitation.

automatique du Grand Paris Express et l’accroissement de la fréquence sur les lignes de RER et de trains, la performance du réseau de transports collectifs de l’agglomération serait considérablement améliorée. Les prolongements de lignes de métro sont inscrits sous réserve que les études garantissent qu’ils ne nuisent ni à la qualité de service pour les usagers actuels, ni à l’exploitation de la ligne. À plus long terme, des lignes pourraient être prolongées pour permettre la correspondance avec le métro automatique du Grand Paris Express.

Le développement de l’offre de tramway et la réalisation de TCSP structurants en appui des projets urbains

Les tramways et les TCSP trouvent leur

pertinence sur les axes de concentration de flux, là où les trafics attendus sont suffisants et la congestion routière pénalisante. Leur rôle est alors de renforcer et de structurer les réseaux de transports collectifs sur voirie pour la desserte des pôles urbains et les polarités d'emplois ou de transports.

Ils accompagnent et structurent les projets de développement, de requalification et d'intensification urbaine prévus au SDRIF, par exemple autour de la RD5 en Seine-Amont, sur le plateau de Clichy-Montfermeil ou encore sur le plateau de Saclay, dans le Mantois ou dans le Val-d'Europe. Les TCSP assurent également un rôle essentiel de desserte visant à faciliter l'accès aux pôles de centralité ou les relier si elles sont proches, comme entre Sénart et Melun.

Le site propre des TCSP a vocation à être emprunté par des bus classiques et/ou des bus à haut niveau de service de type TZen par exemple. Dans certains cas, l'évolution à long terme vers une desserte de type tramway pourrait être intégrée dès la conception.

Les opérations relèvent pour l'essentiel des CPRD, et, dans certains cas, du CPER.

Compléter ponctuellement le réseau routier et aménager de nouvelles liaisons multimodales

La réduction du trafic des véhicules particuliers et des poids lourds est un enjeu central du SDRIF. Sur le réseau principal, il s'agit de concevoir un nouveau type de voiries, au

Projets de TCSP	Horizon de réalisation
TCSP Sénart – Melun	Plan de mobilisation
TCSP Saint-Quentin-en-Yvelines – Saclay – Massy	
TCSP Corbeil-Essonnes – Évry – Grigny – Viry-Châtillon	
TCSP Porte de Pantin – Gare de Gargan (via la RN 3)	
TCSP Paris – Les Ardoines – Choisy	
TCSP Sénia – Orly	
Est TVM	
TCSP Villiers-le-Bel – Villepinte	
TCSP Sénart – Corbeil-Essonnes / Évry	
Secteur de Mantes-la-Jolie	
Secteur du Sud Roissy	
TCSP RN 2 le Bourget – Villepinte	
TCSP Carrières – Poissy	
TCSP Massy – Les Ulis (via l'A 10)	
TCSP sur RN 19 Maisons-Alfort – Brie-Comte-Robert via Boissy, Santeny et Villecresnes	< 2030
TCSP Esbly – Chessy – Val-d'Europe à Rueil-Malmaison	
TCSP Massy – Orly	
TCSP Noisy-le-Grand-Mont-d'Est – Sucy-Bonneuil RER	
TCSP Gare de Gargan – Vaujours	
TCSP RN20 Porte d'Orléans – Longjumeau	
TCSP Arpajon – Massy et Antony	
TCSP Juvisy – Évry RN 7	
TCSP Orly – Val-d'Yerres – Val-de-Seine	
TCSP Meudon – Boulogne-Billancourt – Saint-Cloud (Val-de-Seine)	
TCSP Tremblay-en-France – Aulnay-sous-Bois	
TCSP Nogent-sur-Marne – Neuilly-sur-Marne – Chelles (via la RN 34)	
TCSP Vitry-Les Ardoines – Pompadour	
TCSP Le Chesnay – Versailles	
TCSP Torcy – Noisy-le-Grand (via la RD 199)	
TCSP Argenteuil – Roissy par l'Avenue du Parisis	
Secteur de Lagny-sur-Marne – Val d'Europe (via la RD231) dont le TCSP Lagny-sur-Marne – Val d'Europe	
Secteur de Cergy-Pontoise	
Secteur de Meaux	
Secteur de Saint-Quentin-en-Yvelines	
Secteur de Corbeil-Essonnes – Le Coudray	
Secteur d'Argenteuil (dont RD 311, RD 392)	
Liaison entre Créteil – Villeneuve-Saint-Georges	
A 4 Coutevroult – Paris	
A 6 Évry – Paris	
A 10 Massy-Courtabœuf – Saint-Arnoult-en-Yvelines	
A 12 Saint-Quentin-en-Yvelines – Rocquencourt	
A 13 Paris – Mantes	
Francilienne Marne-la-Vallée – Sénart	
Francilienne Cergy – Roissy	
Francilienne Marne-la-Vallée – Roissy	
Francilienne Évry – Courtabœuf	

caractère multimodal clairement affirmé, et sur lesquelles la circulation des véhicules particuliers ne serait qu'une fonction parmi d'autres, sans priorité ou privilège particuliers. Cette dimension se traduira par une vision multimodale des nœuds de transports en commun. Une attention particulière sera ainsi portée sur le maillage de l'offre de parkings et parkings-relais à proximité directe des points d'entrée sur le réseau de transports franciliens. Une démarche planificatrice et partagée pourrait ainsi être engagée par les collectivités locales franciliennes pour relayer les orientations du SDRIF.

La résorption des points noirs, générateurs d'importantes émissions de gaz à effet de serre et sources de nuisances importantes pour les usagers contraints de la voiture, imposerait toutefois de construire ponctuellement, en grande couronne et aux franges

Projets	Types	Horizon de réalisation
Liaison Meaux – Roissy	Voie routière	Horizon 2020
Liaison RD 36 Châteaufort – Palaiseau	Voie Multimodale	
Franchissement des voies ferrées et de la Seine entre Valenton – Choisy-le-Roi	Franchissement	
Liaison A4 – RN36 (Bailly-Romainvilliers - Coutevroult - Villiers-sur-Morin)	Voie routière	
Contournement Est de Roissy	Voie routière	
Prolongement de l'autoroute A16 entre L'Isle-Adam et la Francilienne	Voie routière	
Desserte du port de Bonneuil	Voie routière	
RN 19 Déviation de Boissy-Saint-Léger et aménagement jusqu'à Villecresnes	Voie routière	< 2030
RN 19 Aménagement de Villecresnes à la RN 104	Voie routière	
Liaison RN 36 A6 – Melun – Marne-la-Vallée	Voie Multimodale	
Liaison Carrières-sous-Poissy – Achères	Voie routière	
Franchissement de l'Yonne en amont de Montereau-Fault-Yonne	Franchissement	
Franchissement de la Seine en aval de Montereau-Fault-Yonne	Franchissement	
Franchissement Athis-Mons - Vigneux-sur-Seine	Franchissement	
Franchissement des voies ferrées et de la Seine entre Alfortville et Vitry-sur-Seine	Franchissement	
Liaison Mantes – Cergy	Voie routière	
Franchissement de la Seine à Épône	Franchissement	
Tronc commun autoroutier A4 / A86	Voie routière	
Prolongement de la Francilienne (A104) entre Cergy-Pontoise et Poissy-Orgeval	Voie routière	
Franchissement de la Seine en amont de Melun	Voie routière	
Contournement de Melun	Voie routière	
Aménagement de la RN 10 entre Trappes et les Essarts-le-Roi	Voie routière	
Franchissement des voies ferrées à Saint-Denis entre Carrefour Pleyel et Avenue du Président-Wilson	Voie Multimodale	
Franchissement de la Seine entre Vernou-la-Celle et Écuelle	Voie routière	

Boulevards métropolitains : RN 7 à Évry, groupe Descartes (Atelier international du Grand Paris)



© groupe Descartes

de l'agglomération, des maillons supplémentaires tenant compte par ailleurs de la réflexion sur les parkings/relais et le covoiturage.

Au-delà de l'énoncé de ces principes, la localisation et la nature des opérations à entreprendre, qui peuvent faire évoluer les gabarits des voies sans en modifier le statut (aménagement sur place, enfouissement, élargissement, etc.) restent à déterminer.

Améliorer la desserte des aéroports

Les aéroports sont les principales portes d'entrées internationales en Île-de-France ; ils jouent une fonction majeure de plaque tournante des échanges aux niveaux national, européen et mondial. Roissy-Charles-de-Gaulle est le premier aéroport européen pour le fret et, après Londres, le deuxième aéroport européen pour le trafic passagers et deuxième mondial pour le trafic passagers international.

Pour développer l'attractivité de l'Île-de-France, il serait nécessaire d'améliorer sensiblement la desserte des aéroports nationaux et internationaux et de renforcer l'intermodalité au sein des plateformes aéroportuaires pour leur meilleure intégration au sein du réseau de transports collectifs. La desserte de la plateforme aéroportuaire de Roissy-CDG sera renforcée à court terme par l'amélioration du RER B au Nord (programme RER B +) ainsi que la réalisation de la nouvelle branche de RER entre les RER B et D (dite « barreau de Gonesse »). En outre, les débats relatifs à la

ligne Pleyel-Roissy du métro automatique Grand Paris Express et au projet « CDG Express » ont montré la nécessité d'une liaison rapide entre le cœur de l'agglomération et la plateforme aéroportuaire de Roissy, desservant les territoires enclavés du nord de l'Île-de-France.

À plus long terme, la construction du barreau LGV Roissy-Picardie viendrait renforcer la liaison entre la plateforme aéroportuaire et les territoires du Bassin parisien. La desserte de l'aéroport d'Orly serait renforcée à l'horizon 2025 grâce au métro automatique du Grand Paris Express, qui prévoit le prolongement de la ligne 14 du métro. De même, l'intermodalité air-fer serait renforcée à l'horizon 2025 par la réalisation du barreau d'interconnexion sud et la création d'une gare TGV à Orly.

Développer l'accès aux gares connectées à la grande vitesse

L'attractivité de l'Île-de-France est fondamentalement liée à la qualité de son accessibilité ferroviaire à l'échelle interrégionale, nationale et européenne. Afin d'anticiper la saturation prévisible de ces installations ferroviaires, le réseau de transports collectifs inscrit au SDRIF s'appuie à la fois sur la mise en place d'une rocade régionale à grande vitesse et sur la création de nouvelles gares TGV en grande couronne. La réalisation prochaine de la liaison Interconnexion sud constituera la première étape de mise en œuvre de ce projet. Le *hub* aérien que constituent les aéroports

VERS UN SCHÉMA HÉLIPORTUAIRE RÉGIONAL

Il serait utile de traiter la question des vols en hélicoptères grâce à un schéma héliportuaire régional. Ce document s'attacherait notamment à optimiser les vols à caractère de service public et les vols privés, et à rationaliser l'implantation des plateformes nécessaires au fonctionnement régional. ■

d'Orly et de Roissy offrirait à terme les conditions de correspondance air-fer.

En termes de services, la rocade à grande vitesse devrait proposer des solutions de desserte régionale, mixée à ses fonctions de desserte vers les réseaux national et international. Cette rocade et les nouvelles gares TGV assureraient le maillage entre le réseau à grande vitesse national et le réseau régional via notamment les gares du métro automatique du Grand Paris Express, en particulier dans le secteur de La Défense et Pleyel. L'ensemble du territoire francilien serait ainsi rendu plus accessible. Dans le cadre de réalisation de l'Interconnexion sud, l'implantation d'une gare à Sénart-Lieusaint présente une réelle opportunité en termes d'aménagement et d'accessibilité du territoire.

Au-delà de la fonction de rocade, d'autres projets de lignes à grande vitesse devraient compléter ce réseau :

- le barreau LGV Roissy-Picardie ;
- la ligne nouvelle Paris Normandie (LNPN), qui, conjuguée au prolongement du RER E à l'ouest, apporte des capacités supplémentaires pour la desserte du Mantois et de l'ouest francilien et présente l'opportu
- la ligne Paris-Orléans-Clermont-Lyon (POCL), qui double la ligne historique Paris-Lyon.

Soutenir l'activité logistique

La logistique est une activité indispensable à la vie économique de l'Île-de-France et une réponse aux besoins de consommation de ses habitants. Elle participe à la création de la richesse et constitue un facteur essentiel de performance des entreprises franciliennes. Dans ce contexte, l'organisation et l'optimisation de la gestion des flux de marchandises pour améliorer les conditions d'approvisionnement de l'agglomération est un objectif majeur pour la Région. Il serait d'ailleurs utile d'initier une réflexion pour l'élaboration d'un

schéma spécifique à la logistique.

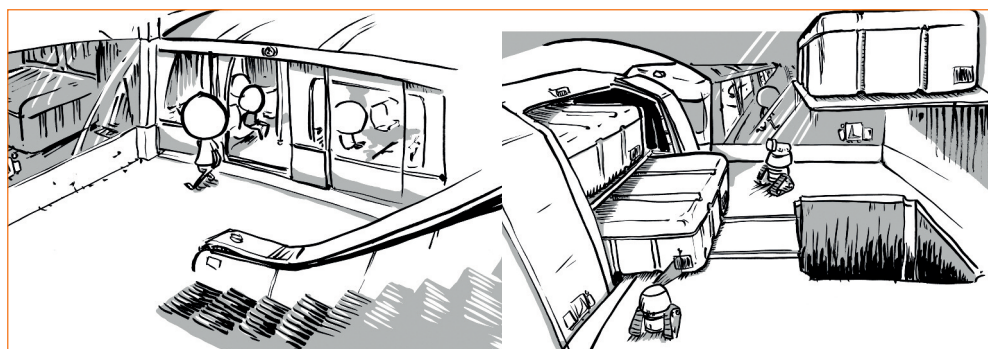
À la suite des Assises du fret et de la logistique organisées en juin 2011, la Région Île-de-France a souhaité accélérer des grands projets d'infrastructures positionnant l'Île de France au cœur des échanges internationaux. Cet objectif, qui concerne à titre principal les réseaux ferroviaires et fluviaux, devrait être un des axes majeurs des prochains contrats de projets.

Par ailleurs, la stratégie proposée au sein du volet marchandises du PDUIF privilégie les axes d'intervention suivants : favoriser le report modal vers le fer et la voie d'eau, préserver et développer les sites à vocation logistique, rationaliser l'organisation logistique afin de limiter les distances à parcourir sur la route et d'optimiser les conditions de livraison, et améliorer les performances environnementales du transport de marchandises par exemple en utilisant les infrastructures de tramways pour le fret de proximité. Toutefois, le maintien des sites de logistique existants devrait être adapté à l'équilibre local des fonctions urbaines.

Dans ce cadre, la politique régionale en matière de fret va s'appuyer sur quatre priorités :

- mettre progressivement en place une politique de préservation et d'aménagement des sites logistiques et remettre sur le marché les sites dégradés ou vieillissants. D'ici fin 2013, cette politique sera engagée

La petite logistique des transports particuliers



Source : Ateliers de création urbaine, session 2010 – Ville. Commerce – © Région Île-de-France

- selon quatre étapes : identification de sites prioritaires répondant aux besoins des logisticiens, mobilisation des acteurs concernés, diagnostics technique et opérationnel, expérimentation sur des premiers sites pilotes ;
- améliorer la gestion des flux dans les zones urbaines denses en favorisant l'harmonisation des pratiques et des réglementations par l'élaboration de chartes marchandises, puis la réalisation d'une carte des itinéraires privilégiés pour la circulation des poids lourds ;
 - soutenir les entreprises qui souhaitent davantage utiliser les modes ferroviaires et fluviaux, favoriser la réalisation d'embranchements ferrés et fluviaux et de zones de transbordement privées, faciliter l'expérimentation de nouveaux services destinés à rendre plus efficaces les chaînes logistiques et à réduire leurs impacts sur l'environnement ;
 - créer et animer un centre de ressources et d'échanges destiné à informer les acteurs à travers la création d'un observatoire régional des marchandises, à organiser un espace de dialogue entre sphère publique et sphère privée, et à proposer du conseil en ingénierie pour favoriser le développement des services multimodaux.

LES RÉSEAUX NUMÉRIQUES

Favoriser le développement du travail à distance

Le développement et l'organisation de la pratique du télétravail sont favorisés. À ce jour, le télétravail concerne seulement 7 % des salariés en France, contre 25 % dans certains pays européens. Dans le cadre de la Stratégie régionale de développement économique et d'innovation (SRDEI), la Région encourage les fertilisations croisées entre filières au travers notamment d'appels à projets portant sur trois champs prioritaires ; dont celui de la mobilité qui comprend le développement des télécentres. Cette volonté est également partagée par l'État qui a lancé un plan pour le développement du télétravail dans les PME en novembre 2011.

Ces nouveaux lieux de travail pourraient s'ouvrir sous différents statuts : centres privés, espaces partagés, espaces numériques publics, etc. Les sites dans ou proches des gares, aussi bien en zones urbaines qu'en secteurs ruraux, devraient être privilégiés. La mise en place d'un réseau de télécentres répondrait ainsi à différents objectifs du SDRIF, tant sociaux, économiques qu'environnementaux. Les déplacements domicile-travail et plus particulièrement ceux de longue distance pourraient être ainsi minorés. Ces télécentres proposeraient également une offre de services attractive et adaptée aux

entreprises locales, aux autoentrepreneurs et aux travailleurs indépendants et participeraient au développement économique de territoires ruraux (création et développement d'entreprises et d'emplois).

Déployer le très haut débit

L'accès au très haut débit est à la fois un levier de l'innovation et un outil de développement local à même de créer de nouvelles dynamiques économiques et sociales. L'objectif annoncé est d'assurer, en 10 ans, une « irrigation » généralisée du territoire francilien par la fibre optique. La Région s'est dotée d'un plan fibre de 150 millions d'euros afin de permettre à chaque Francilien de disposer d'un accès Internet à très haut débit par fibre optique. Ce programme est principalement destiné à appuyer les initiatives départementales. Il est mené en coordination avec le Plan national très haut débit et ses déclinaisons régionales et départementales.

Au niveau régional, la Région coprécide, avec la préfecture de Région, l'instance de concertation pour mettre en place la SCORAN (Stratégie de cohérence régionale pour l'aménagement numérique) et assurer la cohérence de ces déploiements. Elle coprécide également la CCRANT (Commission consultative régionale pour l'aménagement numérique du territoire) dont la première mission est le suivi du déploiement des opérateurs privés et des initiatives publiques. Le SDTAN est établi, mis en œuvre et révisé à l'initiative des collectivités,

à une échelle au moins départementale, que ce soit par un conseil général ou un syndicat mixte. Il a pour objectifs de recenser les infrastructures et réseaux de communications électroniques existants, d'identifier les zones desservies et à desservir et de présenter une stratégie de développement de ces réseaux permettant d'assurer la couverture intégrale du territoire concerné.

Recourir aux nouveaux savoir-faire du numérique

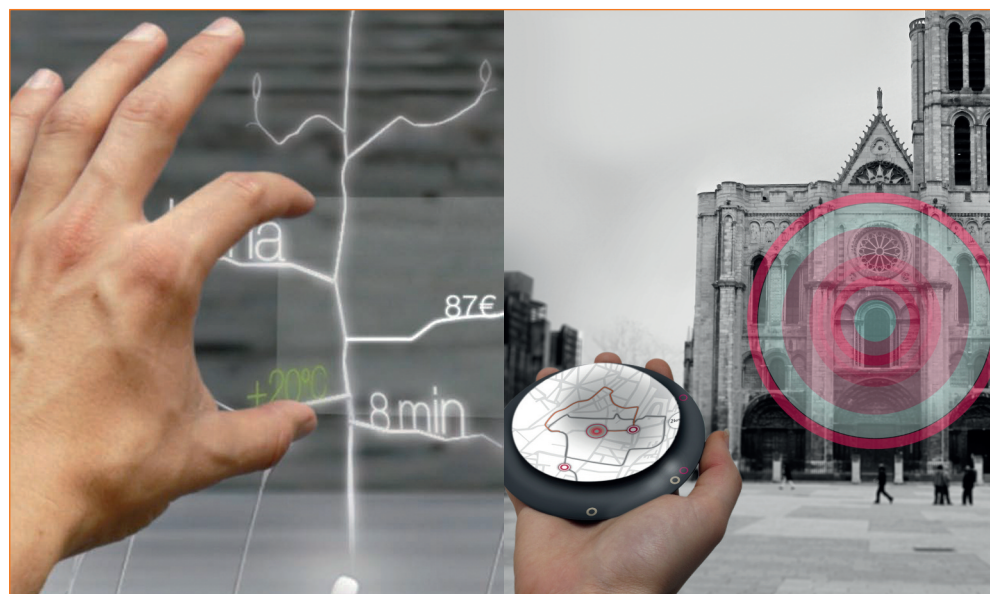
Les technologies du numérique amènent à une transformation de l'économie et de la société et participent ainsi à l'attractivité des

territoires. Pour accompagner l'essor de la filière numérique (informatique, télécommunications, industries appuyées sur le numérique, etc.) différentes structures existent. Au niveau régional, la Fonderie est un organisme associé dont les objectifs sont de participer au développement de l'économie numérique en Île-de-France, de mener toutes actions utiles à l'émergence des nouvelles thématiques en matière d'informatique et d'Internet, d'encourager le foisonnement et l'innovation technologique sur le territoire francilien, de réfléchir aux nouveaux enjeux culturels et sociaux induits par le numérique, de préfigurer les politiques publiques utiles

au secteur des TIC (technologies de l'information et de la communication), et d'ajuster, soutenir et amplifier les dispositifs d'intervention qui fondent la politique numérique de la Région.

D'autres structures plus spécialisées ont été créées : l'association Cap Digital, pôle de compétitivité de la filière des contenus et services numériques ; l'association Silicon Sentier concernant l'économie numérique et l'émergence d'un écosystème innovant en Île-de-France ; la Gaîté Lyrique sur les cultures numériques ou encore le Cube sur la création et les arts numériques. ■

Horizome (à gauche) et In Situ (à droite)



Source : Ateliers de création urbaine, session 2011 – Destination Île-de-France 2030 – © Région Île-de-France

1.2 POLARISER : LES MOYENS POUR RENFORCER LES CENTRALITÉS URBAINES

LES HYPOTHÈSES QUANTITATIVES DU PROJET SPATIAL RÉGIONAL : RÉÉQUILIBRER LE DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE EN EMPLOIS ET LOGEMENTS

La Territorialisation des objectifs logements (TOL)

La Territorialisation de l'objectif de construction de 70 000 logements par an est prévue par la loi relative au Grand Paris (loi n° 2010-597 du 3 juin 2010). L'article 23 de cette loi dispose qu'afin d'atteindre l'objectif de 70 000 logements annuels, le représentant de l'État doit définir « tous les trois ans, les objectifs annuels de production de nouveaux logements dans les périmètres comprenant un ou plusieurs territoires soumis à obligation de réaliser un programme local de l'habitat. Le Comité régional de l'habitat, les communes et les établissements publics compétents en matière de programme local de l'habitat concernés sont consultés pour avis, celui-ci

étant réputé favorable à l'expiration d'un délai de trois mois à compter de leur saisine ». La répartition de l'objectif régional de 70 000 logements à construire chaque année se décompose en :

- 35 000 logements/an répartis en fonction du volant de logements que doit construire chaque territoire pour maintenir, en 2030, sa population de 2008 ;
- 25 000 logements/an pour répondre à l'accueil de populations nouvelles et offrir des opportunités dans l'évolution des parcours résidentiels ;
- 10 000 logements/an liés au projet du Grand Paris. Ces 10 000 logements se répartissent sur « les territoires sous l'influence du futur réseau de transport, dans les Contrats de développement territorial (CDT) ou bénéficiant d'un développement économique lié à la dynamique Grand Paris ».

Le 13 décembre 2011, lors du Comité régional de l'habitat (CRH) a été arrêtée une Territorialisation de l'offre de logements (TOL), déclinant des objectifs de construction sur l'ensemble

du territoire francilien à l'échelle de bassins d'habitat. Cette TOL est définie pour une période triennale. Le Schéma directeur prolonge les tendances de la TOL à l'horizon 2030 ; ces objectifs pourraient être ajustés à l'échelle régionale en fonction de l'évolution des objectifs et de leur répartition que les acteurs se fixeront régulièrement.

Départements	Objectifs de construction Horizon 2030
Paris	4 500
Hauts-de-Seine	11 600
Seine-Saint-Denis	11 641
Val-de-Marne	9 144
Seine-et-Marne	8 701
Yvelines	9 024
Essone	9 329
Val-d'Oise	6 066
Île-de-France	70 000

Objectifs annuels de construction de logements
par département

Les objectifs de construction du SDRIF à l'horizon 2030 à l'échelle des départements sont cohérents avec les objectifs portés par la TOL en articulant des principes de localisation, les orientations du SDRIF et du Projet spatial régional, en particulier pour ce qui concerne :

- les territoires qui disposent d'un potentiel de développement urbain bien desservi en transports collectifs ; ces territoires sont les secteurs considérés comme privilégiés pour la construction de logements ;
- les territoires porteurs de développement économique, qui doivent accompagner leur

dynamique de création de bureaux par une production accrue de logements.

La construction de plus de 1,4 million de logements à l'horizon 2030, avec en parallèle, la disparition de 16 130 logements chaque année en moyenne au titre de fusion, transformation et le plus souvent démolition devrait conduire à augmenter le parc de logements d'environ 1 114 000 unités.

Les objectifs départementaux
logements / emplois

Le Schéma directeur vise à répondre de manière prioritaire aux besoins de logement, notamment social, et d'emploi des Franciliens dans tous les territoires. Cela constitue leur première urgence. Le SDRIF défend l'objectif d'une plus grande mixité sociale et mixité urbaine, tant à l'échelle régionale qu'à l'échelle locale. Il promeut pour ce faire une meilleure polarisation de l'aménagement autour des nouvelles infrastructures de transport et des gares, dans un souci de désaturation du réseau de transport, de réduction des déplacements domicile-travail, d'optimisation des tissus urbains existants et de limitation de l'étalement urbain. La création d'emploi et la construction de logements doivent, dans cette perspective, être étroitement corrélées, tant à l'échelle locale qu'à l'échelle régionale.

Compte tenu de l'aggravation des disparités sociales et territoriales en Île-de-France, l'objectif d'une plus grande mixité sociale et

urbaine ne pourra être tenu sans une action résolue en faveur du développement des territoires de l'est et du nord de la région, en emplois comme en logements, afin qu'ils puissent rattraper le dynamisme des territoires de l'ouest francilien. Les capacités d'urbanisation offertes par le Schéma directeur, en extension urbaine et en densification, comme les pôles de développement économique, grands équipements et infrastructures de transports prévus par le SDRIF, visent à créer les leviers de ce développement.

Le Schéma directeur définit ainsi pour chaque département un ratio d'équilibre prévisionnel logements/emploi, à atteindre, à terme, d'ici 2030. À l'échelle régionale, ce ratio d'équilibre est de 2,5 soit 2,5 logements construits pour un emploi créé. Ces ratios visent à privilégier la création d'emplois dans les départements connaissant aujourd'hui les déséquilibres les plus importants en termes de taux d'emploi. Leur application doit ainsi participer d'une hausse du taux d'emploi dans ces territoires dans l'objectif de tendre, à plus long terme, vers un équilibre entre emplois et actifs résidents.

Compte tenu des écarts constatés entre chaque département francilien en matière de construction de logements et de création d'emplois, les départements devront atteindre à l'horizon 2030 les ratios du tableau ci-après :

Départements	Ratio d'équilibre
Paris	Construction de 3,8 logements pour 1 emploi créé
Hauts-de-Seine	Construction de 3,1 logements pour 1 emploi créé
Yvelines	Construction de 2,8 logements pour 1 emploi créé
Val-de-Marne	Construction de 2,5 logements pour 1 emploi créé
Essonne	Construction de 2,5 logements pour 1 emploi créé
Saint-Saint-Denis	Construction de 2,4 logements pour 1 emploi créé
Seine-et-Marne	Construction de 2,4 logements pour 1 emploi créé
Val-d'Oise	Construction de 1,6 logements pour 1 emploi créé
Île-de-France	Construction de 2,5 logements pour 1 emploi créé

Ces ratios constituent une moyenne à atteindre à terme d'ici 2030. Ils sont indicatifs et doivent être appliqués à l'échelle départementale en fonction des disparités d'équilibre habitat/emploi internes à chaque département. Leur mise en œuvre fera l'objet, en accord avec les collectivités locales concernées, d'une méthode d'observation et de suivi à partir des outils statistiques existants. Les ratios seront examinés par période triennale pour tenir compte de la conjoncture économique, des évolutions observées du logement et de l'emploi et en déduire les inflexions à donner aux politiques locales.

Des capacités d'extensions urbaines maîtrisées qui permettent de tenir les objectifs

La définition des orientations réglementaires du Schéma directeur a été guidée, pour ce qui concerne les hypothèses quantitatives :

- par les objectifs à l'échelle régionale de construction annuelle de 70 000 logements, conformément à la loi relative au Grand Paris, et de création annuelle de 28 000 emplois ;
- par la définition de ratios d'équilibre emploi/ logement par habitant ;
- par la densification urbaine et un potentiel d'extension urbaine en cohérence avec les objectifs de la TOL et dans un souci d'économie d'espace, notamment agricole, traduisant les exigences des lois Grenelle et de modernisation de l'agriculture et de la pêche.

LA NÉCESSITÉ D'UNE AMBITIEUSE POLITIQUE PARTENARIALE POUR LE LOGEMENT

L'objectif de production de 70 000 logements par an consiste en un doublement de la production annuelle actuelle. Il devrait être at-

teint par paliers progressifs, par le biais de politiques foncières et immobilières efficaces menées par l'ensemble des collectivités territoriales, en lien avec l'accessibilité des territoires et l'offre d'équipements. Pour parvenir à cet objectif, une synergie des politiques en faveur de l'habitat apparaît nécessaire et devrait être engagée par l'ensemble des acteurs régionaux. Les différents outils existants, ne permettant pas une action suffisante dans leur configuration actuelle, devraient être mis en cohérence.

Élaborer des programmes locaux de l'habitat plus ambitieux

La loi de mobilisation pour le logement et la lutte contre l'exclusion (loi n° 2009-323 du 25 mars 2009, dite loi Molle) généralise l'obligation d'élaborer un Programme local de l'habitat (PLH) pour les intercommunalités de plus de 30 000 habitants dotées de la compétence habitat, et pour les communes de plus

Potentiel maximal d'extension urbaine

	SDRIF 2013
Secteurs d'urbanisation préférentiels ou conditionnels	+ 17 475 ha
Extensions urbaines non cartographiées • dont gares • dont pôles de centralité • dont BVH	+ 7 750 ha + 4 450 ha + 1 550 ha + 1 750 ha
Estimation des espaces naturels déjà ouverts à l'urbanisation dans les documents locaux d'urbanisme, non repris par la carte ou les orientations du SDRIF, mais mobilisables dans le délai de trois ans de mise en compatibilité	+ 4 000 ha
Total des extensions urbaines maximales	+ 29 225 ha
Rythme annuel maximal d'extension urbaine	+ 1 328 ha/an

de 20 000 habitants qui ne sont pas membres d'un tel groupement. La loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains (loi n° 2000-1208 du 10 décembre 2000, dite loi SRU) renforce la portée juridique des PLH et les inscrit dans un rapport de compatibilité avec les documents d'urbanisme locaux. La montée en puissance des PLH intercommunaux entraînerait la production de documents plus ambitieux et plus efficaces. Les territoires intercommunaux concernés par ces PLH devraient aussi définir les moyens, en particulier fonciers, pour mettre en œuvre les objectifs de leur PLH.

PLH, Schémas de cohérence territoriale (SCoT) ou Plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLU) devraient être bien articulés et porteurs de l'effort de construction afin d'assurer que le niveau local puisse faire sienne l'ambition régionale en matière de production de logements, tant en ce qui concerne les objectifs généraux que la diversité de l'offre. Leur cohérence est assurée par la transmission des projets de PLH au représentant de l'État qui les soumet pour avis au comité régional de l'habitat.

Consolider les aides à la pierre en faveur de l'offre locative sociale

Hors champ de compétence obligatoire, la Région soutient le développement de l'offre locative sociale par un effort financier très important afin d'atteindre l'objectif de 30 % de logements locatifs sociaux à l'échelle de l'Île-

de-France d'ici 2030. Entre 2004 et 2010, elle est intervenue dans le financement de près de 85 % des logements financés en Prêt locatif à usage social (PLUS) et de 90 % des logements financés en Prêt locatif aidé d'intégration (PLAI).

Une réponse à la hauteur des enjeux de développement de l'offre locative sociale n'est envisageable que si l'ensemble des acteurs publics engage aux côtés de la Région les moyens financiers nécessaires. Ainsi, la pérennité des financements à destination du logement social apparaît indispensable pour résoudre la pénurie de l'offre de logements accessibles au sein de la région.

Libérer le foncier public en faveur d'une nouvelle politique de l'habitat

L'intervention sur les tissus existants nécessite une action foncière renouvelée qui passe notamment par la mobilisation accrue du foncier public pour permettre la réalisation de projets privilégiant la création de logements sociaux, par l'intermédiaire d'un système de décote. Il s'agit dans un premier temps d'identifier le foncier mutable (délaisés d'infrastructures, terrains en secteurs sensibles ou industriels, etc.) et de faire partager cette connaissance au travers d'un tableau de bord régional, puis de le mobiliser et de permettre sa transformation qui pourrait être portée tant par des acteurs publics que privés. Ces dispositions sont développées dans le projet de loi relatif à la mobilisation du

foncier public en faveur du logement, au renforcement des obligations de production de logement social et modifiant la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris.

En outre, la mise à disposition du foncier de l'État et de ses établissements publics participerait amplement à atteindre les objectifs de construction de logements. La décote des terrains cédés serait plus élevée en cas de réalisation de logements sociaux ou de résidences étudiantes.

Maîtriser les loyers du parc locatif privé

À la faveur du décret n° 2012-894 du 20 juillet 2012 relatif à l'évolution de certains loyers, pris en application de l'article 18 de la loi n° 89-462 du 6 juillet 1989, entré en vigueur le 1^{er} août 2012, 38 agglomérations, dont 418 communes franciliennes, sont concernées par l'encadrement des loyers lors d'une relocation ou d'un renouvellement du bail.

Agir pour une répartition plus équilibrée du parc social

Le développement de l'offre locative sociale devrait s'appuyer sur le respect de la loi SRU, qui impose à certaines communes d'atteindre un niveau de 20 % de logements locatifs sociaux. Cette règle s'applique, en Île-de-France, à toute commune de plus de 1 500 habitants appartenant soit à une agglomération (au sens de l'Insee) soit à un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité

propre, de plus de 50 000 habitants incluant au moins une commune de plus de 15 000 habitants. Afin d'atteindre cet effort à l'échelle de chaque commune francilienne, le Schéma directeur porte un objectif de 30% de logements locatifs sociaux d'ici 2030 à l'échelle régionale. En particulier, afin de diminuer les inégalités sociales et permettre une plus grande mixité sociale, les communes aisées qui contribuent le moins à l'effort de construction doivent augmenter leur part de logement social.

Le rehaussement du taux minimum de logements sociaux (de 20 à 25 %) et le renforcement des sanctions financières à l'encontre des communes qui ne mettent pas en œuvre leurs obligations de construction (jusqu'au quintuplement des sanctions prévues par l'arrêté de carence), mesures envisagées par

l'État, participeraient de l'atteinte de cet objectif. La Région accompagne cet effort par la modulation de ses aides en fonction du volontarisme des communes en matière de logement social et la mise en œuvre d'aides aux maires bâtisseurs, visant à majorer les aides régionales dans les communes qui construisent le plus. La crise du logement impose aujourd'hui de dépasser les politiques d'incitation pour aller vers la mise en cohérence des outils au niveau régional et le renforcement des exigences légales en matière de construction de logements sociaux.

Poursuivre le programme national de rénovation urbaine en Île-de-France

En Île-de-France, le Programme national de rénovation urbaine (PNRU) est décliné au

travers d'une convention cadre entre la Région et l'Agence nationale pour la rénovation urbaine (ANRU) signée le 12 novembre 2007. Cent dix-huit quartiers franciliens en difficultés, la plupart en Zone urbaine sensible (ZUS), sont concernés par ces projets urbains. Les principales interventions des projets de rénovation urbaine (PRU) – démolitions, reconstructions, réhabilitations et résidentialisations – ont pour objectifs d'améliorer les conditions de vie des habitants, de diversifier l'offre de logements et de développer la mixité sociale dans les quartiers. Elles s'accompagnent d'interventions visant à améliorer la qualité urbaine (maillage par la voirie, traitement des espaces publics, construction ou amélioration d'équipements et de services, etc.).

Le retour sur expérience montre des avancées indéniables, mais elles restent fragiles, et devraient impérativement être consolidées et amplifiées. Cela supposerait une gestion pérenne et de qualité de ces quartiers, un accompagnement social accru des populations précaires et une continuité de l'investissement des partenaires actuels du PNRU (ANRU, Région, bailleurs sociaux, départements, etc.) pour poursuivre le travail amorcé. Les questions du développement économique, de la formation initiale et professionnelle, du désenclavement et de la présence des services publics constituent des enjeux centraux et déterminants pour l'avenir de ces territoires. D'autant plus que ces quartiers sont partie prenante de la dynamique

Restructuration d'un grand ensemble. Ateliers Lions associés (Atelier international du Grand Paris)



Source : Ateliers de création urbaine, session 2011 – Destination Île-de-France 2030 – © Région Île-de-France

VERS UNE AUTORITÉ ORGANISATRICE DU LOGEMENT (AOL) D'ÎLE-DE-FRANCE ?

Aujourd'hui éclatée entre l'État, les communes, les intercommunalités, les départements et la Région, la compétence logement fait intervenir une multiplicité d'acteurs sans chef de file. Ce défaut de gouvernance n'est pas étranger à la crise francilienne du logement. Un besoin manifeste de solidarité territoriale, de mise en cohérence, de programmation fine et territorialisée des objectifs de production et d'outils de mise en œuvre doit être satisfait. Une action concertée d'envergure est donc indispensable tant pour relancer la construction que pour garantir les droits et amplifier la mixité sociale. Compte tenu de l'ampleur de la crise du logement en Île-de-France, nombreux sont les acteurs et les collectivités qui plaident pour la création d'un outil de régulation du logement sur le territoire francilien. Cet outil aurait vocation à travailler sur l'ensemble de la chaîne du logement : doté d'une compétence générale de programmation sur l'ensemble de son territoire, il aurait pour objectif d'accroître la production de logements abordables en Île-de-France en privilégiant la coopération entre les acteurs, la mutualisation des interventions et la contractualisation. ■

métropolitaine régionale. Leur intégration au système régional passerait notamment par le déploiement du Plan de mobilisation pour les transports qui accroît leur accessibilité. Enfin, l'État prévoit de réformer la « géographie prioritaire de la politique de la ville » au cours du 1^{er} semestre 2013, dans un objectif de simplification du zonage de la politique de la ville et de concentration des interventions publiques sur un nombre réduit de territoires. Ces territoires prioritaires bénéficieraient du renforcement des outils de péréquation financière.

Renforcer les mécanismes de solidarité par le logement en faveur de publics spécifiques

La résolution de la crise du logement repose aussi sur la mise en œuvre d'une politique visant l'ensemble du parcours résidentiel et des publics spécifiques. Cela comprend l'instauration de mécanismes de solidarité par le logement pour les Franciliens les plus fragiles et les plus éloignés de l'accès au parc ordinaire soutenus par la Région : hébergement d'urgence, logements temporaires, aires d'accueil des gens du voyage. Cet enjeu nécessiterait une cohérence globale et une mise en œuvre partenariale dépassant le seul cadre départemental. L'implication de certaines communes à accueillir les publics spécifiques conduit aussi à rappeler le nécessaire rééquilibrage, à l'échelle régionale, des structures d'hébergement d'urgence. Le développement de l'offre de logements

étudiants est également un enjeu de premier ordre : le Schéma régional du logement étudiant prévoit la multiplication par deux d'ici 2020 du nombre de places de logement pour étudiant à loyer conventionné. La convention État/Région relative au logement étudiant permet le cofinancement de 4 000 places étudiantes par an. Dans un contexte de forte pénurie de l'offre abordable, l'intervention régionale donne la priorité à la création de places nouvelles et au maintien des capacités existantes. Dans le champ plus large du logement des jeunes, il s'agirait d'étendre l'offre en faveur des apprentis et des jeunes travailleurs, et de créer des places nouvelles en internat pour les lycées. Là aussi, de véritables progrès ne pourront être enregistrés que dans le cadre d'une approche globale et coordonnée. La Conférence régionale du logement des jeunes et des étudiants, convoquée au moins une fois par an, offre un cadre de concertation utile aux acteurs (collectivités, bailleurs, gestionnaires, CROUS, CNOUS, universités, organisations syndicales étudiantes, etc.).

LA MIXITÉ DES QUARTIERS PAR LES SERVICES ET LES ÉQUIPEMENTS

Garantir la présence de services publics de proximité

La déclinaison sur le tissu urbain, périurbain et rural des objectifs de maîtrise de l'étalement urbain et de polarisation des emplois et

des activités, devrait être accompagnée d'une réflexion poussée sur la territorialisation de l'offre de services publics sur le territoire. Au-delà de la nécessaire mixité fonctionnelle des équipements urbains, la qualité du cadre de vie repose aussi sur l'accès à des services majeurs assurés par la puissance publique : sécurité, justice, exercice des attributs de la citoyenneté ou des droits sociaux.

Il s'agirait ici, tant à l'échelle régionale que des bassins de vie, d'assurer l'égalité d'accès des citoyens aux services publics. Les densifications et nouvelles urbanisations ouvertes au SDRIF devraient en ce sens être pleinement anticipées par l'Etat pour prévoir la présence des équipements publics relevant de sa responsabilité, et assurer l'unicité de la puissance publique sur tout le territoire. Pour certains services, la réalisation d'équipements et de services groupés, de type maisons de services, ou d'autres expérimentations peut répondre à l'exigence d'accessibilité pour les habitants, de pérennité des services publics, de lisibilité de l'action publique, tout en offrant une possibilité de réduire le nombre de déplacements.

Promouvoir un meilleur équilibre emplois, logements et équipements publics

Les collectivités exemplaires en matière de création de logements, et notamment de logements sociaux, doivent pouvoir être soutenues par la puissance publique pour bénéficier des

actions en faveur du développement économique et de la création d'emplois. Ces collectivités ont aussi vocation à être aidées dans leurs projets d'équipements publics de proximité, et notamment pour ce qui concerne les équipements scolaire ou pré-scolaires.

C'est le sens de l'action régionale développée depuis 2008 dans le cadre de la politique contractuelle. Ce rôle de la Région, garante d'un aménagement du territoire socialement juste et équilibré, doit pouvoir être soutenu par l'État et encore renforcé dans le prochain Acte de décentralisation.

Favoriser des projets urbains novateurs

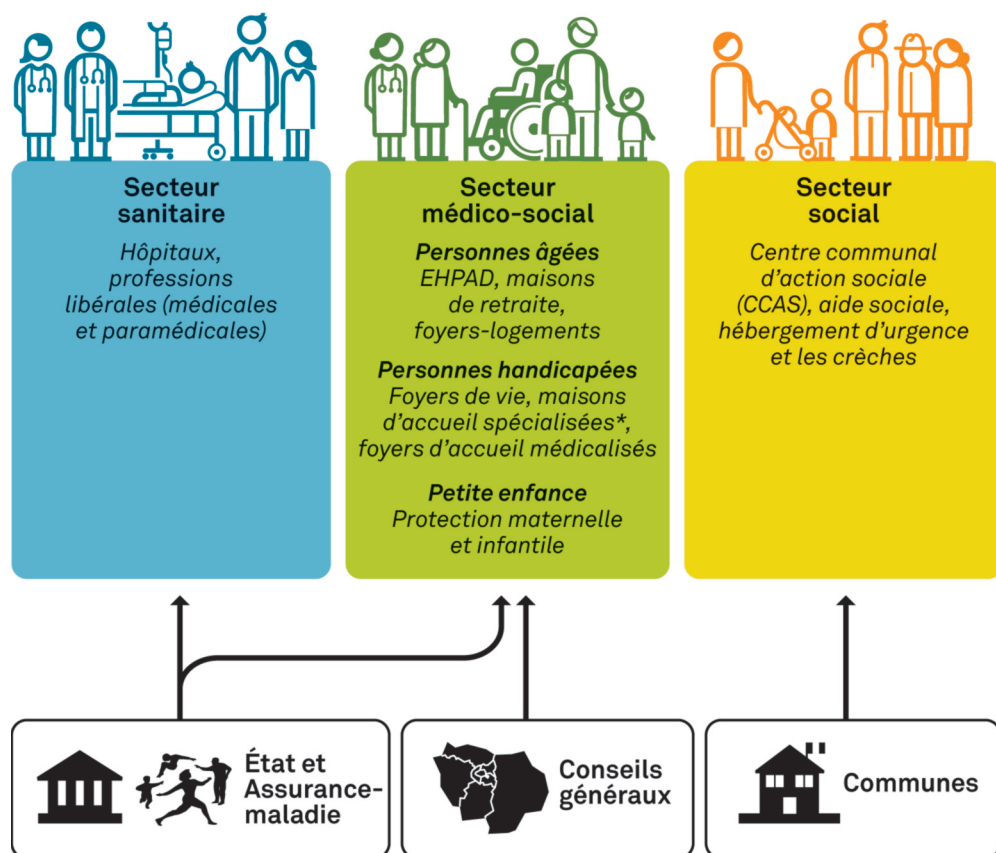
Les Nouveaux quartiers urbains (NQU) et les Écoquartiers sont deux démarches visant à expérimenter une nouvelle manière de penser la ville, son organisation et les liens entre ses habitants qui renvoient à la volonté d'intensifier la ville. La conception et la réalisation de ces projets urbains innovants visent à organiser la mixité des fonctions urbaines et la capacité, et notamment l'accès aux services publics de proximité, tout en apportant des réponses concrètes à la crise du logement. Ces axes de projet concernent également la problématique de la rénovation urbaine menée par l'ANRU, avec un accent particulier sur la stimulation de l'activité économique. L'échelle du quartier ou de l'opération d'aménagement permet une programmation cohérente dans un objectif de mixité fonction-

nelle : offre diversifiée de logements, bureaux et locaux à usage professionnel, commerces, artisans, équipements scolaires et de la petite enfance, etc. Dans ces quartiers, les espaces publics en sont une composante à part entière. Leur accessibilité, leur animation, sont des éléments indispensables à la ville intense. Parmi eux, il conviendrait d'intégrer des espaces verts de culture collective comme des jardins partagés ou des jardins solidaires à destination de tous les publics, de toute génération, et s'adressant aux habitants des quartiers, aux personnes éloignées de l'emploi ou en difficulté d'insertion.

S'appuyer sur une politique sanitaire régionale volontariste

L'aménagement du territoire devrait participer à la reconstruction et au développement d'un service public de santé basé sur la proximité et la qualité des soins. L'offre de soins s'organise avec l'articulation du secteur sanitaire (hôpitaux, professionnels libéraux), du secteur médico-social (structures d'accueil des personnes handicapées et établissements pour personnes âgées) et social (protection maternelle et infantile, crèches). Ces trois types de structures devraient donc être organisés de manière coordonnée, bien qu'elles relèvent chacune d'une tutelle spécifique – État par le biais de l'Agence régionale de santé (ARS), Assurance-maladie, conseils généraux et/ou communes – et donc de sources de financement diversifiées.

La tutelle et le financement des structures de santé



* Financées directement par l'Assurance-maladie

Le maillage territorial de l'offre de soins et l'accessibilité aux équipements de santé sont les deux leviers d'action pour maintenir la situation sanitaire favorable de l'Île-de-France et endiguer les inégalités sociales et territoriales. La tendance actuelle au regroupement et à la mise en réseau des établissements hospitaliers, au travers du Schéma régional de l'organisation des soins (SROS)

dans le cadre du Plan régional de santé défini par l'ARS, nécessiterait d'être corrigée pour mieux appréhender la présence d'un service public de santé sur l'ensemble du territoire régional. Une amélioration de l'accessibilité et de la desserte par les transports collectifs ainsi que d'une meilleure coordination de la localisation des équipements de proximité (centres de santé, professionnels de santé

libéraux, etc.), notamment dans les secteurs devront également être engagées. En effet, les conditions de la répartition actuelle des médecins sur le territoire génèrent des inégalités géographiques et contribuent à la formation de déserts médicaux. Pour enrayer ce phénomène, des pistes d'action sont identifiées : développement de nouvelles structures et pratiques (maisons de santé, télémédecine), et de dispositifs pour favoriser l'installation des professionnels et notamment en milieu rural. Pour maintenir la continuité et l'égalité de l'accès à l'offre de soins, la Région soutient les services d'urgence, les maisons médicales de garde ainsi que les centres de santé et les maisons de santé pluridisciplinaires.

Structurer des projets complets autour des lycées et des centres d'apprentissage

Les lycées se distinguent des autres établissements scolaires (écoles, collèges) car ils ne constituent pas des équipements de proximité. Ainsi, l'enjeu majeur en est leur accessibilité, il s'agirait de permettre à chaque lycéen d'accéder à une formation diversifiée pour favoriser la réussite. C'est pourquoi, il est proposé dans le nouveau Programme prévisionnel d'investissement (PPI) 2012-2022 de prioriser l'intervention régionale, quand le besoin patrimonial est avéré, sur les grands lycées polyvalents et accessibles en transports collectifs au regard du réseau actuel, le réseau en cours de réalisation mais aussi

du réseau à venir (métro automatique du Grand Paris Express notamment).

Par ailleurs, au-delà de l'approche strictement patrimoniale, le nouveau PPI devrait également contribuer à lutter contre les inégalités sociales, scolaires et territoriales. Il importe en effet que les établissements accueillant une forte concentration d'élèves issus de milieux modestes s'appuient sur un cadre patrimonial favorisant la réussite et incarnent l'égalité scolaire. Plus encore, les opérations du PPI 2012-2022 devraient contribuer à favoriser la mixité sociale et scolaire, facteur clé de la réussite et de l'élévation des qualifications de toute une classe d'âge.

Pour ce faire, l'intervention régionale s'articulera autour de cinq catégories : la création de places nouvelles (en lycées ou en internats) les rénovations globales, les rénovations simples, les rénovations thermiques et les opérations ciblées. D'autre part, l'offre de formation sera organisée en lien avec l'État et visera ainsi à réduire les inégalités sociales, scolaires et territoriales dans le domaine éducatif. La réussite pour tous et la lutte contre le décrochage scolaire passent par une offre de formation plus équilibrée et adaptée aux spécificités de chaque territoire, intégrant les lycées et les CFA dans une logique de projet.

Développer un aménagement propice aux pratiques culturelles et sportives

La vie des quartiers et des grands territoires passe également par la mise en place d'une

stratégie culturelle. Depuis 2007 par la loi du 13 août 2004 (loi n° 2004-809 sur les libertés et les responsabilités locales), l'inventaire du patrimoine culturel est une compétence régionale. La Région affirme son rôle majeur dans l'aménagement culturel en assurant des financements pour la réalisation d'équipements et d'événements en faveur de la culture, dans le cadre de sa contractualisation avec les collectivités. Aussi, quelle que soit leur échelle, les projets d'aménagement devraient offrir aux artistes une capacité de créer (des œuvres, des lieux, des événements, etc.) à la hauteur de ce que la région représente, et rendre accessible cette création.

À l'échelle des grands territoires (contrats de développement territorial, établissements publics d'aménagement, intercommunalités), les acteurs devraient se coordonner pour construire une offre culturelle cohérente avec l'identité et l'aménagement de ces territoires de projet. Les contrats de développement territorial pourraient ainsi s'enrichir d'une dimension culturelle dès leur diagnostic préalable. De plus, les équipements prévus ou à prévoir devraient faire sens en affirmant les effets de centralité, en assurant la proximité et leur accessibilité. Par ailleurs, les quelques grands équipements auraient vocation à entraîner le développement global du territoire dans lequel il s'insère. Chaque projet intégrerait ainsi d'emblée à sa démarche les effets d'impact et d'entraînement (urbain, économique, etc.).

LES GARES DE DEMAIN COMME LIEUX PUBLICS

Au cœur d'un accès intermodal de transports collectif ou individuel, les gares sont devenues des lieux de vie, bien plus que de passage. Elles ont un rôle structurant pour l'aménagement des territoires franciliens. Dans ce sens, il est nécessaire de faire des gares de véritables lieux publics en connexion avec les territoires et leurs citoyens. Elles peuvent non seulement être des lieux de relais des politiques régionales (exemplarité environnementale, panneaux d'affichage, etc.), mais aussi des lieux d'accueil des services publics, notamment municipaux (antenne logement, bibliothèque, permanence d'élus, etc.). La rénovation prévue de nombreuses gares franciliennes ainsi que la création de nouvelles gares dans le cadre du réseau Grand Paris Express seront l'occasion de repenser et d'innover autour des lieux de gares. ■

À l'échelle des quartiers, et en complément des grands lieux de la culture, chaque territoire est encouragé à créer les conditions favorables à l'émergence et à la diffusion de la culture, notamment par la création de médiathèques comme lieu ouvert à tous ou par la préservation des librairies indépendantes. Au-delà des équipements, c'est l'espace public qu'il conviendrait d'investir : la diversité des modes de rencontre entre œuvres et publics (qu'il soit riverain ou de passage) est à encourager, aussi bien au sein de lieux culturels existants que par des pratiques nouvelles dans des espaces non dédiés. L'itinérance des compagnies de théâtre ou de l'Orchestre d'Île-de-France, par exemple, est ainsi un moyen d'atteindre tous les publics. L'organisation d'événements et de

manifestations permettrait également de valoriser les différents champs de la culture. Ce sont les Nuits blanches, la fête de la Musique, la Foire internationale d'art contemporain (FIAC), le printemps des Poètes, les séances de cinéma en plein air ou de spectacle vivant notamment ; ainsi que les nombreux festivals dont certains ont acquis leur renommée : la Quinzaine du hip-hop, le Festival d'Île-de-France, le Festival d'automne, Banlieues bleues, le Festival international du film d'environnement, le Festival Nous n'irons pas à Avignon, l'été du canal/l'Ourcq en fête, le Festival de l'Oh ! pour ne citer que ceux-là. Ces cultures théâtrales, musicales, émergentes et autres, dites cultures urbaines, sont le reflet du cosmopolitisme francilien.

De même, les pratiques sportives participent

à l'aménagement francilien au travers notamment des grands équipements sportifs structurants qui concourent directement à la satisfaction des besoins des Franciliens, au rayonnement de l'Île-de-France et de la France au niveau international. La « Politique régionale du sport en Île-de-France », adoptée le 10 février 2011, intègre un partenariat renforcé avec les acteurs régionaux du mouvement sportif, en axant son soutien sur l'accès au sport, sur la réponse aux évolutions des pratiques sportives et aux aspirations des Franciliens et enfin, sur la formation des acteurs du sport (construction de pôles de formation). Elle comprend également une intervention spécifique à l'accueil et à l'organisation de manifestations sportives d'envergure sur le territoire francilien, du niveau régional au niveau international. Pour assurer ces différentes missions, la Région développe notamment une intervention concertée pour les équipements sportifs d'intérêt régional ainsi que sur des équipements de proximité pour lesquels des études ont démontré des carences sur le territoire de l'Île-de-France (piscines, terrains de grands jeux). Cette stratégie régionale permet de couvrir les différents niveaux de pratique sportive, de l'initiation à la pratique de haut niveau. Ces engagements régionaux se traduisent également dans l'aménagement sportif des bases régionales de plein air et de loisirs.

Ancienne usine de papier peint Leroy, actuellement centre culturel « Les 26 couleurs », Saint-Fargeau-Ponthierry (77)



© Région Île-de-France ADAGP

Susciter le « réflexe patrimonial » dans les projets d'aménagement

Prendre en compte le patrimoine, qu'il soit archéologique, architectural, urbain, industriel, environnemental, agricole, culturel, etc., consolide le sens des projets urbains. L'intégration d'un volet patrimonial est recommandée dans tout projet d'aménagement, constitué d'une étude préalable et le cas échéant, d'une réflexion à un projet de reconversion (coût de l'investissement, viabilité économique, potentiel promotionnel, intérêt urbain, intérêt culturel). Car si tout le patrimoine n'a pas vocation à être préservé (notamment le patrimoine dit ordinaire), il conviendrait de savoir ce qui peut ou doit être préservé et valorisé pour de nouveaux usages. Un observatoire régional du patrimoine industriel pourrait ainsi être créé. Les acteurs patrimoniaux des territoires (services publics, universités, associations) devraient également être fédérés et mobilisés afin de diffuser la connaissance du patrimoine ordinaire francilien dans toute sa diversité, à toutes les échelles et pour tous les intervenants (élus, aménageurs, habitants). L'enjeu est de sensibiliser à l'idée d'un paysage bâti allant au-delà des objets patrimoniaux pris isolément, pour prendre en compte les ensembles et leur organisation territoriale. Diverses actions de valorisation (publications thématiques sur le patrimoine ordinaire), des livrets de recommandations (non prescriptives) en direction des élus, l'action des services d'urbanisme et des amé-

nageurs, des expositions et événements autour de rénovations, réaffectations ou requalifications exemplaires sont à encourager. Ainsi, les projets urbains (PLU, ZAC, requalification des centres anciens) pourraient être accompagnés en sollicitant les fonds de connaissance, de documents, d'expériences et de méthodes accumulés.

Une attention particulière est portée au patrimoine industriel : l'Île-de-France dispose d'un riche passé d'industries diverses dont certains sites (équipements, friches, etc.) marquent encore durablement l'identité de leur territoire (Montereau-Fault-Yonne, Corbeil-Essonnes, Boulogne-Billancourt, Javel, Gennevilliers, Saint-Denis ou la Courneuve.). L'enjeu repose entre la réappropriation aisée de ces grandes emprises et la reconnaissance de leur charge mémorielle.

INNOVATION ET DYNAMISME ÉCONOMIQUE

Optimiser les capacités de recherche et d'innovation

La dématérialisation, la transition écologique et sociale, le passage à une économie apte à répondre aux nouvelles demandes sociétales reposent sur la mise en œuvre d'innovations. L'Île-de-France, riche de moyens importants de recherche publique et privée, de grands donneurs d'ordre et d'un vivier conséquent de PME, a toutes les capacités de valoriser et renforcer le potentiel d'innovation francilien

pour répondre à l'objectif de création des 28 000 emplois par an.

Pour cela, il faudrait encourager la coordination de ces acteurs pour promouvoir un écosystème économique performant. La convergence des politiques publiques ciblant le soutien à l'innovation et la mise en réseau des entreprises et des structures de recherche et d'innovation, apparaît nécessaire. Cette volonté de coordination à l'échelon régional des moyens et des outils devrait désormais fonder la démarche commune de tous les acteurs publics, par le rapprochement tant des structures infrarégionales, avec l'agence régionale unique, que des services déconcentrés de l'État en Île-de-France avec l'institution régionale. L'engagement conjoint de l'État, de la Région Île-de-France et des collectivités territoriales dans les pôles de compétitivité, a constitué une première étape de cette convergence. Le financement de projets collaboratifs et l'appui à la gouvernance des pôles ont impulsé une dynamique forte sur des secteurs porteurs pour l'économie régionale. Le renouvellement de cette politique devrait l'amplifier.

La Région a structuré une importante politique de soutien à la recherche avec les Domaines d'intérêt majeurs (DIM) relabellisés avec l'aide du Conseil Scientifique Régional en 2011 (Agrosciences ; Les défis analytiques ; L'astrophysique et les conditions d'apparition de la vie ; La biothérapie ; La cancérologie ; Les problèmes cardiovasculaires ; Le cerveau et la pensée ; Les atomes froids et nanos-

ciences ; Le genre, les inégalités et les discriminations ; Les études sur le travail et la souffrance au travail ; L'innovation, sciences, techniques et société ; Les pathologies infectieuses ; Les oxydes multifonctionnels ; Les problématiques transversales aux systèmes complexes ; Les mathématiques de l'Île-de-France ; Le développement soutenable) et de rapprochement entre le monde

de la recherche et de l'entreprise, dans le cadre de la Stratégie régionale de l'innovation (SRI) dont s'est dotée la Région Île-de-France en 2010, aux côtés de l'État. En cohérence avec la SRI, dont elle s'est nourrie, la Stratégie régionale de développement économique et d'innovation (SRDEI) répond à trois priorités de politique économique régionale : le renforcement des PME-PMI, la valorisation du potentiel d'innovation, le développement solidaire des territoires. Des démarches de gestion prévisionnelle des emplois et des compétences territoriales devraient être accompagnées sur les territoires, élément indispensable à un rapprochement emploi-domicile. En complément de ces actions pour l'emploi, la formation professionnelle devra être considérée comme un enjeu de développement humain.

L'État fait également du soutien à la recherche un axe essentiel de sa politique, en faveur des entreprises à travers un dispositif comme le crédit-impôt recherche. Les politiques de regroupement universitaires (pôles de recherche et d'enseignement supérieur – PRES) et d'appels à projets mises en œuvre à l'échelon national, vont également avoir des répercussions sur le territoire francilien, avec des collaborations plus organisées et la montée en puissance de pôles structurés. Les universités en seront des acteurs pivots.

ÉCOPARCS ET ÉCOPÔLES

Dans le cadre de la mise en œuvre du SDRIF, des zones d'activités économiques (ZAE) à forte ambition écologique (écoparcs) et des écopôles (ZAE dédiées aux entreprises du secteur des écoactivités) pourront faire l'objet d'investissements réguliers, tant en termes d'aménagement et de développement que de promotion nationale et internationale.

La mutation des ZAE en écoparcs devrait être poursuivie et accélérée et la création d'écopôles dédiés aux éco activités encouragée. Il s'agirait d'adopter les principes d'écologie industrielle et d'économie circulaire pour une meilleure utilisation des espaces et des déchets. Cela permettrait également d'assurer la transition écologique en favorisant l'émergence de technologies innovantes propres et durables.

Un pilotage coordonné de ces zones se fixerait comme objectif de favoriser la mutation des ZAE en écoparcs et le développement d'une offre foncière dédiée aux écoactivités en soutenant leur densification pour limiter le mitage des terres agricoles et encourager la résorption des friches. Ce pilotage, en lien avec l'Agence régionale de développement (ARD), sur les problématiques d'attractivité et avec des acteurs privés, pourrait reposer sur :

- la mise en place d'un observatoire régional (ou des observatoires locaux) permettant de recenser et qualifier l'offre foncière et immobilière régionale structurante ;
- le développement, avec les structures de portage foncier, d'outils financiers, fonciers et d'ingénierie destinés à des zones de taille significative (supérieures à 100 hectares) afin que ces écoparcs et écopôles aient une taille critique suffisante pour bénéficier d'une desserte en transports collectifs et de services mutualisables attractifs. L'objectif serait d'endiguer la tendance à l'émiettement de zones d'activités de petites tailles qui favorise la consommation et la fragmentation d'espaces agricoles et génère des flux routiers. ■

Favoriser le tourisme et les loisirs

Pour maintenir la position francilienne de leader mondial en matière de tourisme,

la Stratégie régionale du tourisme et loisirs (SRTL) (2011-2016) acte un pilotage régional qui permet le développement du tourisme sur l'ensemble de l'Île-de-France. Conciliant développement économique ambitieux et responsabilité écologique et sociale, ce schéma repose sur cinq axes : engager la conversion de la destination Paris/Île-de-France vers une référence internationale en matière de tourisme durable, favoriser la création et la diffusion de richesses et d'emplois durables, garantir un accès amélioré et élargi des Franciliennes et des Franciliens aux loisirs, modifier l'image et le rayonnement internationaux en les renforçant, appuyer la gouvernance institutionnelle. La prochaine stratégie régionale du tourisme et des loisirs devrait être complétée d'un Schéma régional de l'hôtellerie, prenant en compte celui de Paris. La définition d'axes stratégiques communs par l'État et la Région, la mobilisation de moyens financiers et humains importants, seraient donc le socle d'actions à mettre en œuvre sur le terrain. Les collectivités territoriales, départements et intercommunalités apporteraient aussi leur pierre à ces projets. L'offre touristique, qu'elle soit d'agrément ou d'affaires, est une composante importante des dynamiques locales. La stratégie régionale du tourisme s'efforce de conduire un développement touristique territorial ambitieux et équilibré, de mener de grands projets d'aménagement créant des lieux attractifs pour les touristes et les Franciliens, de

favoriser le développement de l'hébergement et de conforter la place du tourisme d'affaires.

Soutenir les dynamiques locales de développement économique

Avec la structuration progressive des intercommunalités, de plus en plus de démarches centrées sur le développement économique voient le jour. Cette échelle facilite une coordination des actions et accroît l'efficacité de l'intervention publique. État, Région, et départements encouragent ces démarches et les accompagnent.

Les Pactes pour l'emploi, la formation et le développement économique, les Pactes pour le développement des territoires avec des champs d'intervention élargis, initiés par la Région, permettent de fédérer les représentants de territoires intercommunaux et les Conseils généraux. En appui sur un diagnostic initial, une stratégie territoriale et un plan d'actions partagées sont définis. Les Contrats de développement territorial (CDT) ont aussi pour objet de définir des stratégies d'actions et la réalisation de projets dont une partie relève du développement économique. Même si ces différentes démarches territorialisées sont indépendantes, il paraît indispensable qu'elles soient bien articulées pour constituer un cadre efficace de mise en œuvre du SDRIF. Articulés sur la géographie stratégique des Territoires d'intérêt métropolitain (TIM) du SDRIF, CDT et Pactes pourraient se combiner lorsqu'ils concernent les mêmes terri-

toires pour délimiter un périmètre commun et offrir des dispositifs complémentaires et concordants, en termes de positionnement économique et de formation professionnelle. Dans le cadre de ces dispositifs, l'effort en matière de formation devrait particulièrement porter sur le secteur de l'industrie. En effet, le poids de l'emploi industriel, même s'il est en diminution depuis plusieurs décennies, reste important, avec l'ambition d'une réindustrialisation performante. Toutefois, ce secteur d'emploi est fortement menacé par la mondialisation. Ainsi, dans une logique de formation tout au long de la vie et pour répondre efficacement aux évolutions du contexte économique, l'identification des secteurs porteurs de dynamisme économique et le développement de parcours de formation adaptés semblent indispensables. Au-delà de la consolidation de l'économie sociale et solidaire francilienne, le développement des démarches RSE des entreprises, la promotion de la Haute Qualité Sociale en leur sein et la diffusion des comportements environnementaux les plus vertueux, sont des enjeux majeurs. Les outils régionaux d'interventions économiques devraient en ce sens être mobilisés pour inscrire l'ensemble du tissu économique dans l'amélioration des conditions de vie des franciliens et développer ainsi des filières d'emplois non délocalisables.

Proposer une offre foncière et immobilière de qualité adaptée aux besoins des entreprises et aux enjeux métropolitains

Les outils d'accompagnement économiques (incubateurs, structures de maturation, grands lieux intégrés d'innovation, pépinières, hôtels d'entreprises, locaux d'activités, éco-parcs et écopôles) participent au dynamisme régional et contribuent notamment à générer des activités nouvelles. L'objectif est de stimuler ce foisonnement, de favoriser la création d'entreprises et d'emplois et d'accompagner le maintien et l'ancrage de ceux-ci sur le territoire francilien. Pour cela, il conviendrait de contribuer à proposer un produit immobilier et foncier de qualité (HQE, HQS, SME, ISO/Afnor) qui permette tout à la fois l'installation de nouvelles activités, puis leur développement sur le même site dans un objectif de continuité du parcours résidentiel de ces entreprises innovantes.

Ainsi, pour affirmer le rôle de l'agglomération centrale dans l'écosystème économique francilien et celui des territoires moteurs de développement, la Région renforce son soutien aux incubateurs, pépinières et hôtels d'entreprises et éco-parcs et écopôles d'intérêt régional, qui jouent un rôle déterminant dans l'éclosion de nouvelles entreprises d'une part et dans l'attractivité francilienne d'autre part. Afin de redynamiser le tissu productif de la Région, la création d'une offre immobilière destinée aux entreprises productives sera

encouragée au sein des zones d'activité en fonctionnement.

L'économie francilienne fonctionne actuellement en circuit ouvert (prélèvement de la nature, production, destruction). Or, il est possible de prendre en compte les dynamiques technologiques actuelles pour faire évoluer l'écosystème industriel en intégrant le principe d'économie circulaire, ou d'écologie industrielle. Cela présente des intérêts à la fois pour les entreprises (baisse des coûts, baisse de l'empreinte écologique, mise en réseau) et pour les acteurs locaux (attractivité du territoire, créations d'emplois non-délocalisables, logique de développement durable...). Pour cela, il pourrait être expérimenté en Île-de-France la création d'un site d'économie circulaire qui permettrait la mise en place d'une boucle courte et la prise en compte des questions écologiques.

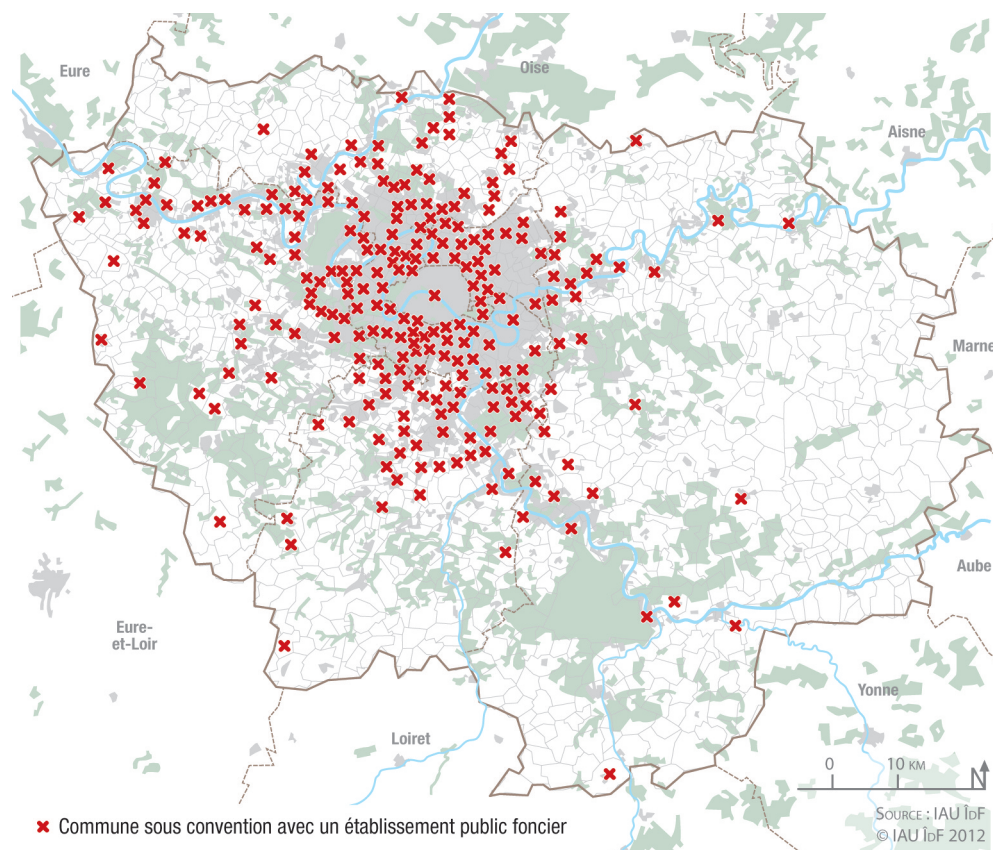
Dans ces différents domaines, une gouvernance d'échelle régionale de coordination et de structuration des ressources, souvent trop dispersées, des différents acteurs régionaux, au premier rang desquels l'Agence régionale de développement (ARD), le réseau régional des pépinières d'entreprises P3Mil, et locaux (agences de développement départementales et locales, chambres consulaires) serait nécessaire pour œuvrer en faveur du développement économique, de manière à optimiser les financements et gagner en efficacité d'action.

DES POLITIQUES FONCIÈRES EN FAVEUR DE LA COMPACTITÉ

La maîtrise du foncier conditionne toute stratégie d'aménagement, qu'il s'agisse de protéger les espaces sensibles, de mobiliser des terrains pour la construction, d'optimiser l'usage de l'espace ou de prévenir le dérapage des coûts ou, plus en amont, de lutter contre le processus inflationniste de formation même des prix du foncier.

Les décalages entre l'offre et les besoins fonciers interpellent moins le manque de terrains que leur mise effective sur le marché. En outre, les politiques de développement des transports ou en faveur de la rénovation urbaine révèlent des gisements fonciers nouveaux. L'enjeu serait d'orienter la valorisation de ces terrains dans le sens des objectifs affichés par la Région (diversité de logements, de locaux d'activités, de logistique, d'équipements, etc.). Néanmoins, une approche particulière concernerait ce foncier dit de « renouvellement urbain » : les coûts de démolition mais surtout de dépollution des sols sont à anticiper et nécessitent de mobiliser de nombreux acteurs ; le temps de réalisation de ces opérations rend ces terrains mobilisables moins rapidement. Enfin, construire davantage implique également d'ouvrir du foncier à l'urbanisation, l'enjeu étant ici de prévenir les dommages auxquels le mitage peut conduire (fragilisation de l'économie agricole, déséquilibre de l'écosystème, etc.).

Communes sous convention avec un établissement public foncier



Pour mener des politiques foncières efficaces, l'État, la Région et les collectivités franciliennes disposent d'outils aux domaines d'actions complémentaires : les établissements publics fonciers (EPF), et en particulier l'EPFIF (Établissement public foncier d'Île-de-France), accompagnent la mise en œuvre des projets d'aménagement ; l'Agence des espaces verts (AEV) acquiert et aménage

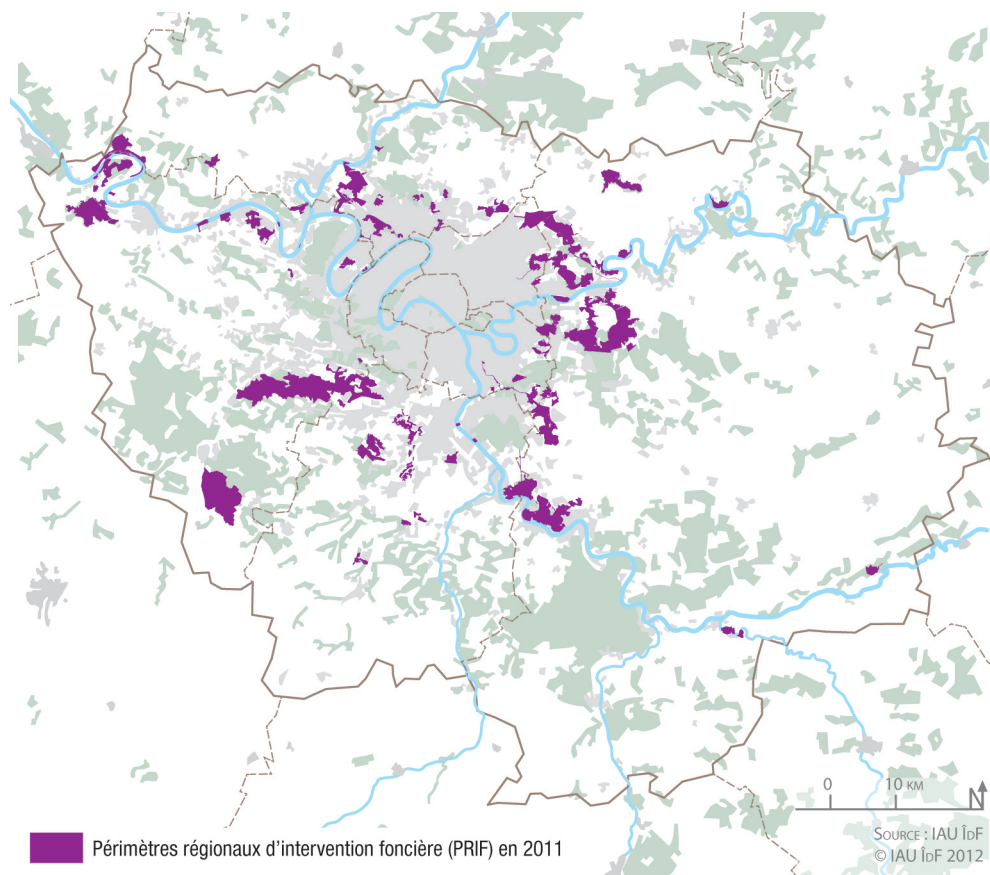
des terrains en vue de la protection des espaces naturels ; la Société d'aménagement foncier et d'établissement rural (SAFER) d'Île-de-France intervient pour le maintien et la reconquête des espaces agricoles. Les conseils généraux utilisent le produit de la Taxe départementale des Espaces naturels sensibles (ENS) pour l'acquisition, l'aménagement et la gestion d'espaces méritant d'être

sauvegardés et ouverts au public. Dans l'objectif que l'urbanisation des terres agricoles conduise à des relocalisations pertinentes, ces opérateurs agissent en partenariat afin de mieux coordonner développement urbain et préservation de l'ensemble des espaces sensibles sous pression.

Anticiper et réguler le foncier

Les actions foncières publiques devraient procéder d'une vision stratégique, anticipatrice et globale, du devenir des disponibilités foncières et des espaces à protéger. C'est en amont des projets d'aménagement et à des échelles supracommunales qu'elles peuvent être efficaces. La définition d'une stratégie foncière devrait se retrouver dans toute démarche de planification (SCoT et PLU) ou de programmation (PLH). Il s'agirait de promouvoir une culture du foncier et de l'ingénierie foncière pour accompagner les collectivités désireuses de développer des savoir-faire. Cette stratégie anticipatrice se traduirait également par une politique de constitution de prix de référence sur les secteurs à enjeux visant à limiter les comportements spéculatifs. L'EPFIF agirait en intervenant en « veille foncière » (acquisitions et préemptions en révision de prix pour réguler le marché). De plus, l'État envisage d'élargir la délégation du Droit de préemption urbain aux EPCI délégataires des aides à la pierre et aux EPF locaux.

Les périmètres d'intervention foncière



Dans la perspective de contenir l'évolution des prix du foncier à l'échelle régionale et plus particulièrement dans la zone agglomérée, l'Établissement public foncier régional Île-de-France jouera un effet de ralentissement de la hausse des valeurs foncières en démultipliant son action de portage foncier à court, moyen et long terme, dans le cadre des projets d'aménagement portés par les com-

munes et intercommunalités permettant la construction de logements à prix raisonnables ainsi que la consolidation d'un tissu économique diversifié facilitant le maintien des activités productives.

Observer le foncier

Pour disposer d'une connaissance partagée destinée à l'orientation et au suivi des actions

foncières publiques, et pour réduire l'opacité des marchés qui contribue aux comportements attentistes des détenteurs de foncier, il conviendrait de mettre en place une observation pérenne. Une étape importante vient d'être franchie avec la mise à disposition des données des fichiers fiscaux.

Cette observation devrait avoir pour objets :

- d'apprécier la mutabilité, c'est-à-dire les possibilités d'évolution des régimes fonciers et les potentiels de valorisation dans les secteurs stratégiques ;
- d'établir une connaissance partagée de la consommation d'espace ;
- de cibler les actions foncières régulatrices.

En outre, l'Observatoire régional du foncier en Île-de-France (ORF) porté conjointement par la Région et l'État, rassemble tous les acteurs de la politique foncière (collectivités territoriales, professionnels, opérateurs, grands propriétaires, notaires, etc.). Il est un lieu à la fois de ressources sur le foncier en Île-de-France et d'échanges d'où émergent des propositions en matière d'actions foncières et de montages innovants. Cet outil pourrait être renforcé pour aller dans le sens d'une observation de l'ensemble des thématiques foncières, en lien avec la modernisation du dispositif d'Observation de la consommation des espaces agricoles et naturels (OCEAN).

Innover en matière de foncier

Des réflexions pourraient être engagées sur la manière d'accompagner des actions

foncières innovantes : développer des opérations financières équilibrées, promouvoir des dispositifs dissociant propriété foncière et construction, ou encore imaginer des systèmes de portage foncier associant des investisseurs privés pour la requalification des zones d'activités, le traitement des dépollutions, enjeu majeur de qualité et de renouvellement urbain.

Dans l'objectif d'une meilleure optimisation du foncier et de recherche d'un immobilier innovant dans un contexte de renchérissement du coût du foncier, des solutions novatrices seront développées, à l'instar du concept de « démonstrateur économique ». Mis en place sur le territoire d'Orly Rungis Seine-Amont, il permet une organisation optimisée des entreprises, et une densification de l'activité économique, de façon à créer plus d'emplois, mais également dans une logique de cohabitation entre bureaux, activités et logements. De plus, pour favoriser la rationalité et la cohérence des interventions foncières, les différents EPF d'Île-de-France pourraient fusionner en un établissement unique agissant sur l'ensemble du territoire régional. ■

1.3 PRÉSERVER : LES OUTILS POUR CONCILIER AMÉNAGEMENT ET ENVIRONNEMENT

L'IMPÉRATIF DE LA BIODIVERSITÉ ET DES CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES

Promouvoir la Charte régionale de la biodiversité et des milieux naturels et la Stratégie régionale pour la biodiversité

La Stratégie nationale de la biodiversité 2011-2020, la Charte régionale de la biodiversité et des milieux naturels, la Stratégie régionale pour la biodiversité et le Schéma régional de cohérence écologique (SRCE) portent sur cinq enjeux essentiels :

- stopper l'érosion de la biodiversité ;
- reconquérir les espaces naturels en faveur de la biodiversité ;
- créer les conditions de retour de certaines espèces emblématiques ;
- valoriser le patrimoine naturel d'Île-de-France ;
- permettre le bon fonctionnement des écosystèmes, notamment par le rétablissement des continuités écologiques.

La Charte régionale de la biodiversité formalise à travers la proposition d'un cadre d'ac-

tions et de l'adhésion des acteurs franciliens, la volonté de faire connaître, de préserver et de gérer la biodiversité et les milieux naturels régionaux. La politique régionale en matière de biodiversité est appuyée et relayée au niveau local par l'Agence régionale pour la nature et la biodiversité d'Île-de-France (Natureparif) et les Parcs naturels régionaux (PNR) qui apportent un appui aux collectivités. L'Agence des espaces verts (AEV) participe à la mise en œuvre de cette politique dans les propriétés régionales en particulier à travers les Périmètres régionaux d'intervention foncière (PRIF).

Par ailleurs, la Stratégie régionale pour la biodiversité en relation avec la politique régionale de l'eau soutenue par l'Agence de l'eau Seine Normandie permet la restauration des continuités écologiques (passe à poisson, passage à faune, mesure agroenvironnementale, restauration écologique des berges, étude fonctionnelle, etc.).

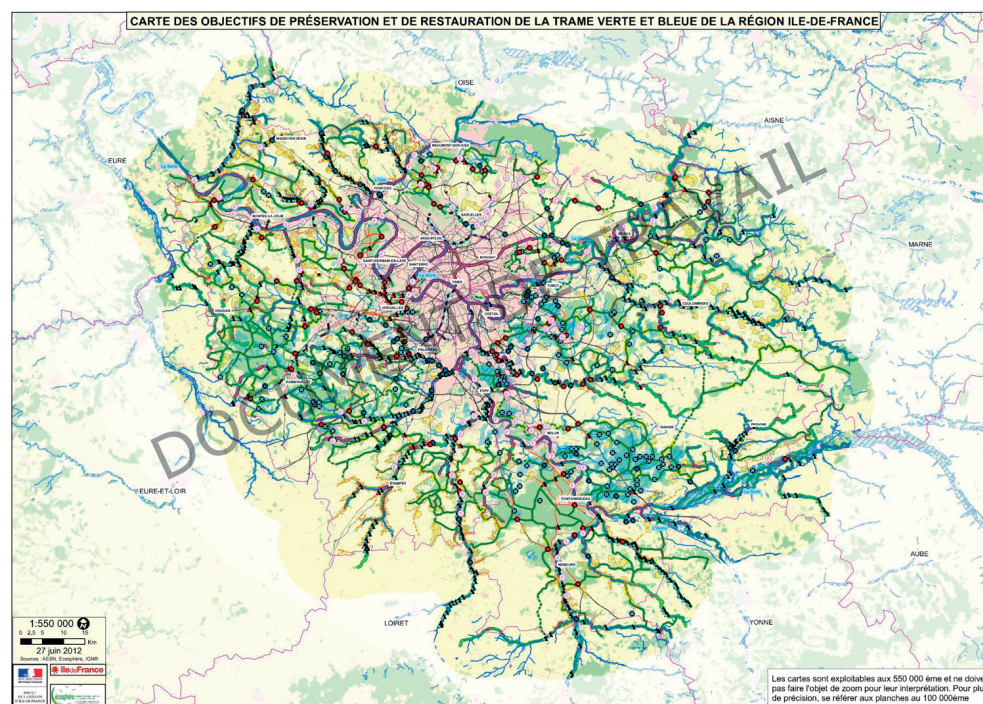
Conforter le réseau des Réserves naturelles régionales, un réseau d'espaces naturels ordinaires et d'exception

Les Réserves naturelles régionales (RNR) sont des outils de préservation de la biodiversité francilienne par la protection de zones remarquables. Ces zones préservées qui font l'objet d'une attention particulière en termes d'aménagement, de gestion et de valorisation auprès de la population constituent un maillage du territoire francilien. Ce réseau est complété par l'ensemble des mesures de protection, de gestion et d'accompagnement porté notamment par l'État (Réserves naturelles nationales, Natura 2000) et les collectivités locales (politique ENS départementale). La réserve de biosphère de Fontainebleau et du Gâtinais, reconnue par le programme Man&Biosphère de l'Unesco, constitue un atout tant pour la conservation d'un patrimoine naturel remarquable que pour la construction de modèles de développement durable. De nombreuses actions de valorisation de cet espace remarquable sont entreprises par les opérateurs locaux et régionaux et leur développement permettra de conforter son double atout sur le long terme.

Intégrer les continuités écologiques

La Trame verte et bleue nationale (TVB), telle que décidée lors du Grenelle de l'Environnement, devra être intégrée à toutes les échelles territoriales, dès sa validation. Le SRCE éla-

Les actions prioritaires du SRCE



boré par la Région et l'État est l'outil de mise en œuvre de cette trame. Il intègre l'objectif de maintenir ou restaurer des continuités fonctionnelles (fonctions écologique, spatiale et paysagère) entre les réservoirs de biodiversité, et se décline dans le SDRIF et les documents d'urbanisme locaux (SCoT et PLU). Le SDRIF reprend les grands objectifs du SRCE. Il appartient aux documents d'urbanisme locaux d'intégrer ses éléments et de les qualifier plus spécifiquement sur leur territoire. Le SRCE prévoit un plan d'actions stratégiques et des mesures pour accompagner les communes et EPCI dans la mise en œuvre de la Trame verte et bleue sur leur territoire. Le

SRCE liste de multiples outils pour améliorer l'information et la pédagogie, pour renforcer l'engagement des acteurs et effectuer un suivi de la fonctionnalité des corridors. Il propose notamment d'intégrer les orientations écologiques et paysagères aux projets de requalification des infrastructures.

La politique menée par les départements sur leurs espaces naturels sensibles (ENS) participe fortement à la préservation de la biodiversité et de la Trame verte et bleue.

LA SEM ÉNERGIES POSIT'IF

Le secteur du bâtiment est central dans la réalisation des objectifs climatiques que la Région s'est engagée à réaliser dans le cadre de son Plan régional pour le climat. Le SDRIF intègre pleinement cette notion de précarité énergétique telle que définie par la loi Grenelle II en 2010 et veille à ce que l'aménagement du territoire francilien s'inscrive dans une volonté d'amélioration des performances énergétiques des logements, en lien avec les orientations prises dans le cadre de la politique logement de la Région. La production de logements en Île-de-France devra inclure la lutte contre la précarité énergétique dans l'objectif global de réduction des inégalités sociales, environnementales et territoriales. Les actions entreprises en faveur d'un habitat durable et de qualité, servent autant la solidarité que le respect de l'environnement (facteur 4, préservation des ressources, cadre de vie, etc.) :

- Solidarité, car la Région, à travers le programme régional de lutte contre la précarité énergétique et sociale et dans son action en faveur du logement, soutient la réhabilitation du parc privé très dégradé, notamment en aidant ses copropriétaires modestes ;
- Respect de l'environnement, car l'ensemble des aides financières au logement distribuées par la Région sont conditionnées à des critères de performance écologique et environnementale.

Créée en novembre 2011, la société d'économie mixte « Énergies Posit'if » (Posit'if pour Promouvoir, Organiser, Soutenir et Inventer la Transition énergétique en Île-de-France) désigne le nouvel opérateur énergétique public visant à faire entrer l'amélioration énergétique de l'habitat et le développement des énergies renouvelables dans le quotidien des Franciliens. C'est une des premières actions concrètes, et très innovantes, du Plan régional pour le climat.

La création de Posit'if permet donc de répondre à une attente forte des collectivités territoriales et des Franciliens concernant deux enjeux majeurs :

- amorcer la rénovation énergétique des bâtiments actuellement délaissés, en particulier le logement collectif (copropriétés et petits bailleurs sociaux) et le parc de bâtiments des collectivités territoriales ;
- soutenir le développement des énergies renouvelables en Île-de-France. ■

LES ENJEUX DE L'ÉNERGIE ET DE L'ADAPTATION AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

Élaboré dans le cadre du Plan climat national de 2004 actualisé en 2011, le Plan régional pour le climat (2011-2016) est structuré autour de trois objectifs cadres : l'exemplarité, l'atténuation et l'adaptation aux changements climatiques. Ils sont déclinés en 24 actions et projets concrets.

Les Plans climat énergie territoriaux (PCET), obligatoires pour toute collectivité de plus de 50 000 habitants, bénéficient des orientations régionales du PRC et doivent par ailleurs être compatibles avec le Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE) arrêté en juin 2012. La cohérence globale exprimée dans le SDRIF se reflète donc concrètement dans les documents d'urbanisme locaux qui contribuent pleinement à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et au développement des énergies renouvelables.

En matière d'énergie renouvelable, le Schéma régional éolien (SRE), annexe du SRCAE, détermine les zones favorables à l'éolien. Il revient aux collectivités locales d'identifier à leurs échelles les zones de développement de l'éolien en tenant compte des obligations réglementaires lors des installations pour le grand éolien – permis de construire et régime des Installations classées pour l'environnement (ICPE).

Par ailleurs, la réduction des consommations énergétiques, qui passe par la sobriété et

l'efficacité énergétiques, est un pré-requis incontournable pour l'atteinte des objectifs en matière de lutte contre le changement climatique. Les politiques de réduction de ces consommations énergétiques prennent donc une place de premier ordre dans les propositions d'actions du Plan régional pour le climat et les recommandations du SRCAE, à côté de l'affirmation du soutien nécessaire au développement des énergies renouvelables et locales. Dans cet esprit, la Région réaffirme son opposition à toute exploitation de nouvelles énergies fossiles telles les gaz et huiles de schistes sur son territoire.

La Région, en s'appuyant notamment sur l'ARENE (dont c'est la mission prioritaire), l'ADEME, et l'État, participe activement à la mise en œuvre et à l'accompagnement des mesures pour le climat, l'énergie et le développement durable des territoires en Île-de-France.

LA VULNÉRABILITÉ DES TERRITOIRES

Gérer les risques inondation

La Région développe une politique de prévention visant à diminuer la vulnérabilité des populations au risque d'inondation notamment, en soutenant la préparation à la crue (installation électrique adaptée, stratégie d'intervention et de reprise des activités en cas de crue, etc.) et à la réduction des dom-

mages pour les zones déjà urbanisées situées en zones inondables.

Le Centre européen de prévention des risques d'inondation (CEPRI) accompagne les collectivités territoriales dans la recherche de la conciliation entre les territoires urbanisés et le risque d'inondation.

Le Plan Seine (2007-2013), document d'aménagement global de la Seine et de ses affluents, vise quatre grands enjeux : réduire les effets d'une crue majeure sur la Seine, améliorer la qualité des eaux du fleuve et de ses affluents, préserver et restaurer les milieux et la biodiversité des grands cours d'eau du bassin, et intégrer l'ensemble des usages et fonctions

du fleuve dans un projet de développement durable. La mise en œuvre de ce plan est assurée par un partenariat engagé entre l'État, les Régions Haute-Normandie, Basse-Normandie, Île-de-France, Champagne-Ardenne, Picardie et Bourgogne, l'Agence de l'Eau Seine-Normandie et les acteurs concernés, dans l'objectif de réduire les risques de crues sur l'Oise, la Seine et la Marne. Ce plan est piloté par le préfet de la Région Île-de-France, en tant que coordonnateur de bassin Seine-Normandie, et la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie (DRIEE), et mis en œuvre par les Grands Lacs de Seine, l'Entente Oise Aisne et l'Entente Marne. Il se concrétise pour les

Développer les zones de loisirs et de tourisme vert de proximité sur les berges, Groupe Descartes (Atelier international du Grand Paris)



© Groupe Descartes

opérations à caractère interrégional, dans un contrat de projets interrégional État-Régions (CPIER) signé par l'ensemble des partenaires. Un volet réduction de la vulnérabilité est développé par les acteurs avec les collectivités et acteurs locaux. La révision du Plan Seine prévue en 2013 pour la mise en œuvre de la directive inondation devrait intégrer les enjeux de multifonctionnalité des espaces, en lien avec le SRCE.

La directive inondation et la loi Grenelle 2 préconisent le partage d'une connaissance nouvelle et homogène sur les risques à travers les évaluations préliminaires des risques inondations (EPRI) à l'échelle de chaque district, permettant de définir le plan de gestion des risques d'inondation (PGRI) articulé avec le SDAGE. Ce plan est mis en œuvre à l'échelle locale aux moyens des outils actuels de gestion des risques (Plan de prévention du risque PPR et Programmes d'actions et de prévention des inondations PAPI).

Gérer l'eau dans la ville

La multiplication des épisodes caniculaires risque de générer une baisse de la disponibilité de la ressource en eau et la dégradation de sa qualité. La politique régionale de l'eau accompagne financièrement les collectivités pour la réouverture des rivières urbaines, la réduction du ruissellement urbain par rétention de l'eau pluviale sur les parcelles d'écoulement et par l'utilisation d'espaces multifonctionnels

(espaces naturels, terrains de sport ou de loisirs, modelés de terrain, toitures végétalisées, etc.). Cette politique est développée en partenariat avec l'Agence de l'eau Seine Normandie mise en œuvre par les Contrats de bassin qui associent l'ensemble des collectivités concernées du bassin-versant.

L'accès de tous les Franciliens à une ressource de qualité et à un prix maîtrisé est au cœur de la politique régionale de l'eau. Pour réaliser ces deux objectifs, la Région soutient la préservation de la ressource (protection des aquifères contre les pollutions) et accompagne les collectivités vers des modes de gestion durables (accès pour les plus démunis, tarification sociale, gestion éco responsable, gouvernance démocratique, etc.).

Le SDRIF propose des objectifs pour les aménagements afin de limiter au maximum les imperméabilisations, la saturation des réseaux d'assainissement et l'adaptation du réseau d'adduction en eau potable, de même que le Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) au niveau du bassin Seine Normandie. C'est le cas également de certains Schémas d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) qui définissent des références pour obliger les PLU et SCoT concernant leurs bassins versants à intégrer cette problématique.

Réduire les nuisances sonores et les risques naturels et technologiques

Depuis la loi de 1992 et la refonte de la régle-

mentation sur le bruit, les infrastructures de transport terrestre et les moyens de transport générateurs de bruit font l'objet d'une réglementation plus précise. Le classement des voies de circulation pour les infrastructures de transport terrestre et les Périmètres d'exposition au bruit (PEB) pour les aéroports définis par l'État sont des servitudes annexées aux documents d'urbanisme. En s'appuyant sur l'expertise de Bruitparif (suivi et établissement de la carte régionale du bruit), la Région accompagne les collectivités dans la prise en compte du bruit sur leur territoire notamment à travers la réalisation des PPBE (Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement). Les services de l'État contribuent également à cet objectif.

Au même titre que pour le bruit, la gestion du risque technologique passe par des outils spécifiques qui peuvent contribuer au maintien d'espaces ouverts ou à l'implantation d'activités compatibles. On trouve ainsi les deux grands dispositifs suivants établis par l'État : les zones de danger autour des établissements à risque technologique (ICPE soumise à autorisation) et les périmètres d'exposition aux risques des Plans de prévention des risques technologiques (PPRT) pour les ICPE à risques majeurs (Seveso).

Outre le risque d'inondation, le territoire régional est exposé à d'autres risques naturels qui sont pour la plupart, en fonction de l'importance du risque, régis par des Plan de prévention des risques naturels (PPRN) qu'il importe de respecter dans le cadre de la planification territoriale.

Maîtriser la qualité de l'air et réduire les risques sanitaires

Le Plan régional de la qualité de l'air (PRQA), qui sera remplacé par le SRCAE, vise l'atteinte des objectifs de qualité de l'air fixés par la réglementation ou par l'Organisation mondiale de la santé, en particulier pour les polluants pour lesquels on observe, en Île-de-France, des dépassements.

Le Plan de protection de l'atmosphère (PPA) réalisé par l'État, couvre la totalité du territoire régional et fixe des mesures réglementaires pour la limitation des émissions polluantes. Dans les « zones sensibles » où les valeurs limites de la qualité de l'air sont ou risquent d'être dépassées (agglomérations de Paris et de Meaux et les communes les rejoignant), les orientations du SRCAE devraient être renforcées.

Les orientations régionales en faveur de la qualité de l'air sont étroitement liées au modèle de développement urbain et tiennent compte des enjeux liés à la santé (Plan régional santé-environnement) ; elles visent notamment la mise en réseau des acteurs régionaux, avec l'Observatoire régional de la santé (ORS), pour sensibiliser le public et former les collectivités, les professionnels sociaux, les professionnels du bâtiment et de l'aménagement à la prévention des risques sanitaires. Pour mettre en application ses orientations et proposer des actions de prévention et de gestion des risques sanitaires liés à la qualité de l'air, la Région s'appuie également sur l'expertise d'Airparif qui a pour

mission la surveillance de la qualité de l'air en Île-de-France, l'information tout public sur celle-ci et la conduite d'études approfondies.

Réduire la production de déchets et augmenter leur valorisation

La directive-cadre sur les déchets de 2008 fixe la hiérarchie des priorités de gestion :

- prévenir la production de déchets (réduire les quantités et la nocivité) ;
- préparer les déchets en vue de leur réutilisation (sans transformation) ;
- les recycler (nécessite une transformation) ;
- les valoriser (notamment matière et énergétique) ;
- les éliminer de manière sûre et dans des conditions respectueuses de l'environnement.

La Région a approuvé trois plans régionaux d'élimination des déchets qui fixent des objectifs pour 2019 en matière de prévention, de recyclage et de valorisation et encadre le développement des capacités des installations : le PREDMA pour les déchets ménagers et assimilés (5,6 Mtonnes en 2009), le PREDD pour les déchets dangereux (850 000 tonnes), et le PREDAS pour les déchets des activités de soins (33 000 tonnes).

De plus, la Région a en charge l'élaboration d'un Plan régional de prévention et de gestion des déchets de chantier issus du BTP (PREDEC). Ce plan traite des 23 millions de déchets inertes, non dangereux et dangereux, générés annuellement par ce secteur d'acti-

tivité. Suivant le principe de proximité, il prend en compte les problématiques de prévention, de recyclage, de traitement et stockage et leurs impacts environnementaux et paysagers. De par ses objectifs de construction en logements, équipements et infrastructures, la mise en œuvre du SDRIF aura pour incidence directe une augmentation sensible de la production de déchets du BTP. La prise en compte de cet enjeu dans les réflexions en amont du Schéma directeur et des documents d'urbanisme locaux constitue une réponse transversale à cet enjeu régional.

Pour accompagner l'atteinte des objectifs des plans, la Région a approuvé une stratégie d'intervention sur la prévention des déchets, le Plan régional de réduction des déchets (PREDIF), et un dispositif de soutien qui met en avant des filières « prioritaires » à développer pour les déchets organiques (méthanisation) et les déchets du BTP. Ces actions se font en partenariat avec l'ADEME, et l'appui de l'ORDIF, et les services de l'État pour accompagner les collectivités dans leurs projets d'aménagement durable.

LIMITATION DE L'ÉTALEMENT URBAIN ET ROBUSTESSE DE L'AGRICULTURE

Le secteur agricole et alimentaire est en pleine mutation. Le développement urbain

de demain intégrera de nouvelles formes d'agriculture urbaine, pour une production de proximité et de qualité. Les travaux engagés sur le sujet dans le cadre des États généraux de la conversion écologique et sociale (Écoci-liens) permettent de formuler des préconisations opérationnelles et concertées. Celles-ci répondent aux grands objectifs de réduction de l'empreinte écologique des Franciliens, de promotion d'un modèle de développement à haute qualité sociale et de diminution des inégalités sociales et territoriales. Parmi les enjeux principaux identifiés, et convergeant avec les objectifs du SDRIF, figurent le maintien du potentiel de terres productives (c'est-à-dire la préservation des espaces agricoles

et la promotion de la diversité des cultures et des exploitations) ainsi que la structuration de filières et l'innovation.

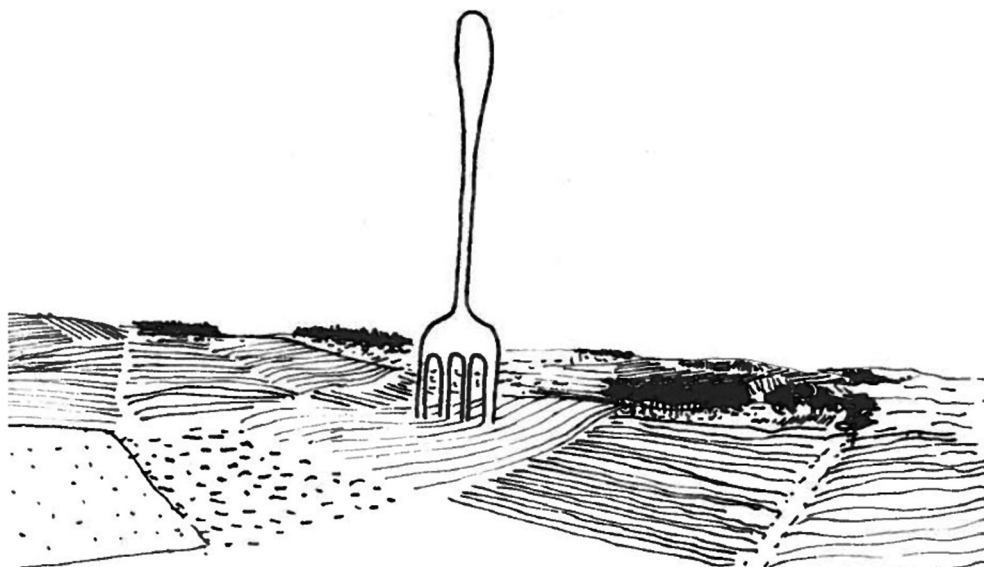
Le PRAD (Plan régional d'agriculture durable) élaboré par la DRIAAF en 2012, s'inscrit dans cette logique en visant notamment la pérennisation du foncier agricole, le maintien des unités agricoles cohérentes et fonctionnelles, l'accompagnement des exploitations viables, et la prise en compte renforcée de l'agriculture dans les décisions publiques.

L'action régionale en faveur du secteur agricole considère les dimensions économique et spatiale de l'agriculture. Elle se structure autour de trois axes :

- la préservation des espaces agricoles et de leur fonctionnalité, et le maintien de l'agriculture dans les projets de territoires et les projets urbains. Une attention particulière est portée aux fronts urbains grâce à la stratégie de préservation de l'agriculture périurbaine et ses conventions, aujourd'hui élargie à l'ensemble du territoire francilien. La Région s'appuie notamment sur l'AEV, l'IAU-ÎdF et la SAFER pour la mise en œuvre ;
- la relocalisation de la production et du développement des circuits courts : structuration des filières franciliennes et de la demande locale en réponse à l'enjeu alimentaire francilien. La Région favorise l'ancrage de l'agriculture sur les territoires ;
- l'accompagnement des exploitations pour davantage de robustesse de l'activité agricole dans la perspective de la réforme de la politique agricole commune (qui fait l'objet de réflexions avec la profession agricole, dans le cadre de la conférence des présidents de régions du Bassin parisien – C8, avec l'association des régions de France – ARF). Des dispositifs d'accompagnement et de soutien sont en place pour développer l'agriculture biologique (dont l'objectif est de parvenir à 20 % à l'horizon 2020) et les pratiques respectueuses de l'environnement, et pour la formation et l'installation de jeunes agriculteurs et leurs salariés.

Pour ce faire, la Région porte plusieurs outils mobilisables comme l'analyse fonctionnelle,

Court circuit

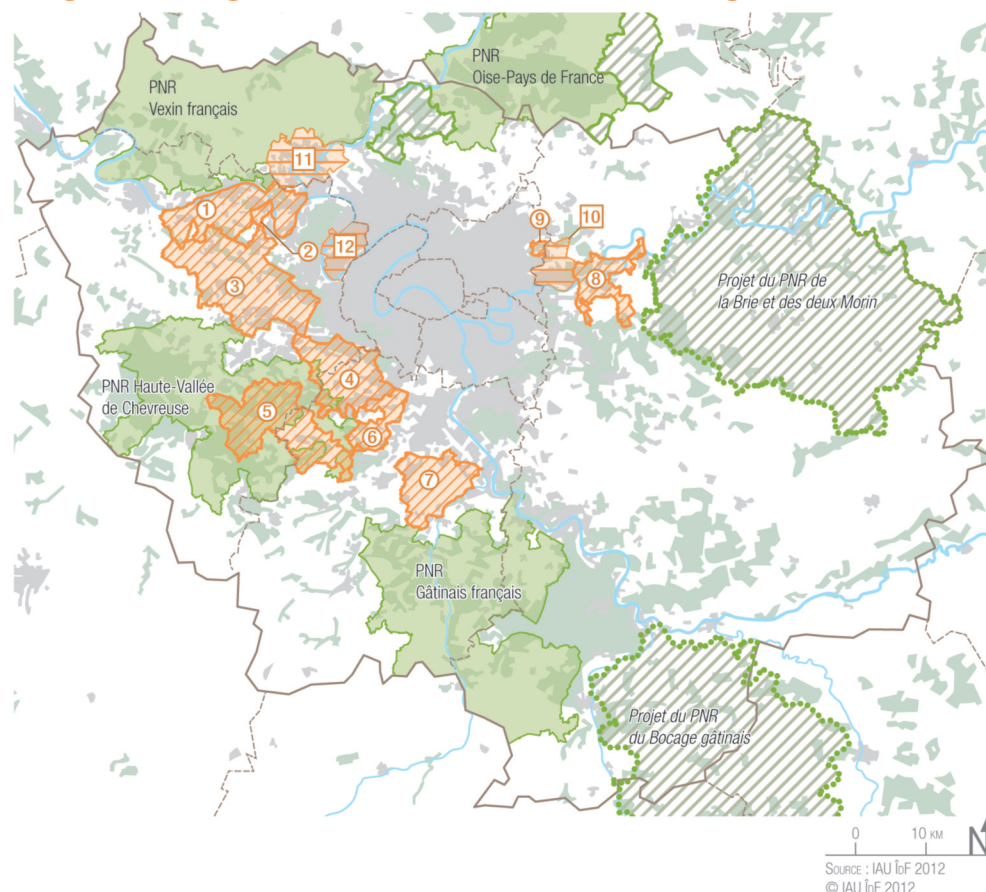


Source : Atelier de création urbaine, session 2010 - Ville.Commerce - © Région Île-de-France

Programmes agriurbains et les Parcs naturels régionaux

les dispositifs de soutien spécifiques aux besoins dans les programmes agriurbains, l'animation d'un réseau régional (accompagnement des démarches territoriales, développement d'un réseau citoyen de « sentinelles »), les pôles maraîchers biologiques, ainsi que des dispositifs d'intervention foncière avec les Périmètres de protection des espaces agricoles et naturels périurbains (PAEN) et les Zones agricoles protégées (ZAP). Dans le cadre de la politique régionale pour l'agriculture, la mise en place de lotissements maraîchers est accompagnée notamment à travers la résorption des friches, la mise en culture et l'installation des équipements nécessaires à l'activité maraîchère. De plus, la SAFER participe à la protection des espaces naturels et agricoles en mettant en œuvre avec ses partenaires des actions d'animation, de surveillance et d'observation du marché du foncier en Île-de-France. Cette veille foncière participe avec le dispositif OCEAN au suivi de la consommation des espaces agricoles.

Enfin, les commissions départementales de la consommation des espaces agricoles, créées par les lois de modernisation de l'agriculture et de la pêche, jouent un rôle important dans la lutte contre l'artificialisation des terres agricoles par leurs avis sur les documents d'urbanisme dès lors que les projets peuvent avoir pour conséquence une réduction des surfaces des zones agricoles. ■



Territoires de projet agriurbain

Niveau de structure

- programme agriurbain
- territoire en cours de mobilisation

Noms des programmes

- | | |
|---|-----------------------------|
| ① Seine Aval | ⑦ Plateau de Centre-Essonne |
| ② Vernouillet et ses environs | ⑧ Marne et Gondoire |
| ③ Plaine de Versailles et plateau des Alluets | ⑨ Commune de Coubron |
| ④ Plateau de Saclay | ⑩ Marne et Chantreine |
| ⑤ Milieu rural du Hurepoix | ⑪ Cergy-Pontoise |
| ⑥ Le Triangle vert des villes maraîchères du Hurepoix | ⑫ Plaine de Montesson |

Parc naturel régional (PNR)

- PNR existant
- Périmètre d'étude-extension de PNR
- Périmètre d'étude-création de PNR

Environnement : plans, acteurs, schéma et programmes

	ÉTAT	RÉGION	COMMUNES, EPCI, CG	AUTRES	
 Air	Plan de protection de l'atmosphère (PPA)	Plan régional pour la qualité de l'air (PRQA) : intégré au SRCAE	Agenda 21	Airparif - Surveillance - Études - Information	Arene Aide opérationnelle aux collectivités : montage, préfiguration et accompagnement de projet
 Eau	Coélaboration du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (Sdage)	Politique de l'eau	- Agenda 21 - Contrats de bassins	Commissions locales de l'eau Élaboration des schémas d'aménagement et de gestion des eaux (Sage)	Agence de l'eau Seine-Normandie - Observation - Etudes - Information Syndicats des eaux - Adduction en eau potable - Assainissement
 Déchets	- Plan régional de réduction des déchets en IDF (PREDIF) - Plan régional d'élimination des déchets ménagers et assimilés (PREDMA) - Plan régional d'élimination des déchets dangereux (PREDD)	- Plan régional d'élimination des déchets des activités de soins (PREDAS) - Plan régional d'élimination des déchets de chantier (PREDEC)	Agenda 21	Ademe - Prévention : accord-cadre avec la Région : participation au PREDIF - Accompagnement : méthodologies - Subventions : études, installations	Syndicats de gestion des déchets - Collecte Ordif - Observatoire de veille sur l'activité des déchets en Île-de-France (production de données)
 Biodiversité et continuités écologiques	- Stratégie nationale de la biodiversité - Orientations nationales de la trame verte et bleue (TVB) - Schéma régional des continuités écologiques	- Charte régionale pour la biodiversité - Schéma régional des continuités écologiques - Politique régionale (dispositifs d'accompagnement)	- Agenda 21 - Chartes environnementales - politique départementale (ENS)	Natureparif - Observation - Études - Information	Arene AEV

	ÉTAT	RÉGION	COMMUNES, EPCI, CONSEIL GÉNÉRAL	AUTRES
 Bruit	Plan d'exposition aux bruits (PEB)	Agenda 21	Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) : spécificité francilienne	Bruitparif - Surveillance - Information
 Inondations	- Plan de prévention du risque inondation (PPRI) - Plan Seine	Plan de gestion du risque inondation (PGRI)	- Politique de prévention du risque inondation - Plan Seine (avec les autres régions concernées)	Agence de l'eau Seine-Normandie Plan Seine
 Espaces agricoles	- Plan régional d'agriculture durable (PRAD) - Dispositifs de protection des espaces agricoles : zone d'agriculture protégée (ZAP) et périmètres de	- protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels (PAEN) - Observation de la consommation des espaces agricoles et naturels (OCEAN)	- Convention de préservation de l'agriculture périurbaine - Programme agriurbain	Chambres d'agriculture AEV CERVIA Safer Foncier
 Énergie et climat	- Plan national pour le climat - Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE)	- Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE) - Plan régional climat (PRC) - Agenda 21 (doc. cadre)	Référentiel « aménagement et construction durable » (document opérationnel)	- Agenda 21 - Plan climat énergie territorial (PCET) Ademe - Études - Accompagnement - Financements Arene - Études - Accompagnement
 Risques technologiques	Législation et réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE)	Plan de prévention des risques technologiques	Agenda 21	

PROPOSITIONS POUR
LA MISE EN ŒUVRE

2

UNE STRATÉGIE RENOUVELLÉE DE DIALOGUE PARTENARIAL POUR LA TRANSFORMATION DU TERRITOIRE RÉGIONAL

2.1	Impulser un nouveau cadre partenarial avec les collectivités territoriales et l'État.....	57
2.2	Articuler efficacement : planification et programmation	60
2.3	Mobiliser les outils réglementaires pour faire respecter le droit du sol.....	72

Afin d'appliquer de manière efficace les objectifs du SDRIF sur les territoires, un équilibre entre prescription réglementaire et contractualisation constituerait la base de la relation entre la Région et les collectivités.

La mise en œuvre du SDRIF serait ainsi faite en cohérence avec les différents partenaires importants du développement territorial, que sont l'État, les départements, les intercommunalités, les communes, ou encore avec les politiques menées par les autres régions à l'échelle du Bassin parisien. Les nouvelles instances de coopérations territoriales, au premier rang desquelles Paris Métropole, ou encore les différentes ententes qui se constituent sur les territoires, seraient également des lieux de résonance majeure pour faciliter la mise en œuvre du SDRIF.

Cette logique de dialogue permanent avec les collectivités locales apparaît comme condition sine qua non d'une mise en œuvre efficace du SDRIF, qui repose avant tout sur une mise en cohérence des outils et la coordination des acteurs de l'aménagement autour d'une stratégie d'aménagement pensée de manière partenariale à l'échelle régionale et appliquée localement. ■

2.1 IMPULSER UN NOUVEAU CADRE PARTENARIAL AVEC LES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES ET L'ÉTAT

SOUTENIR LES DYNAMIQUES INTERRÉGIONALES

Le développement de l'Île-de-France s'inscrit dans la volonté de promouvoir des coopérations à l'échelle du Bassin parisien et au-delà, au niveau des autres grandes régions françaises et européennes, afin de garantir une cohésion territoriale, solidaire et durable à grande échelle. Les huit régions du Bassin parisien – Basse-Normandie, Bourgogne, Centre, Champagne-Ardenne, Haute-Normandie, Île-de-France, Pays de la Loire, Picardie – se réunissent en conférence des Présidents de régions du Bassin parisien (C8), afin de mettre en commun leurs énergies pour produire une vision partagée d'un espace de vie de 25 millions d'habitants.

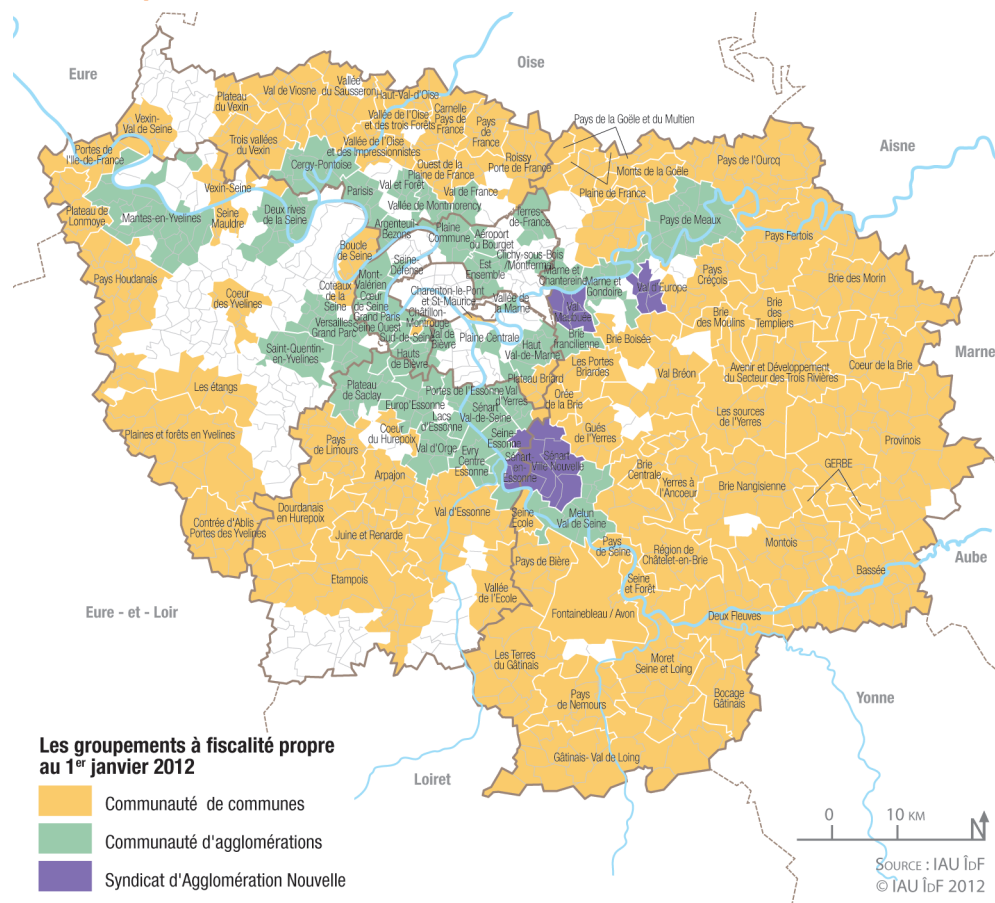
Les problématiques et les projets prioritaires des régions sur le Bassin parisien ont été identifiés dans le document de référence « Perspectives Bassin parisien » : accès aux *hubs*, nationaux et internationaux, et aux

pôles d'emplois, organisation logistique, grands contournements régionaux, canal Seine-Nord Europe, développement de l'innovation et de la recherche, protection environnementale, continuités écologiques notamment.

La mise en œuvre de ces projets, identifiés dans le SDRIF, nécessiterait une réflexion interrégionale ouverte aux partenaires publics et privés pour affirmer le Bassin parisien comme un véritable espace de dialogue et de projets, en lien avec l'association des villes du Bassin parisien et les coopérations menées dans le cadre des débats sur la vallée de la Seine.

Affirmer la solidarité entre régions nécessiterait également d'encourager, d'un commun accord, la définition de projets interrégionaux inscrits dans les documents de planification régionale. L'espace interrégional représente en effet un espace de coopération indispensable pour la réalisation de projets essentiels à un meilleur fonctionnement de l'ensemble

Les Groupements intercommunaux (mai 2012)



de régions impactées. Cela pourrait conduire pour certaines opérations à un contrat inter-régional entre les régions et l'État.

RENFORCER LES COOPÉRATIONS INTERCOMMUNALES

Depuis plus de dix ans, le paysage de l'Île de France a changé en profondeur. De nouveaux

pôles de développement dynamiques sont apparus, en petite comme en grande couronne, et la réalité d'aujourd'hui est celle d'une région multipolaire et polycentrique.

Cette multipolarité s'est en outre accompagnée de l'émergence, sur le territoire francilien, d'intercommunalités significatives depuis le milieu des années 2000 : 5 intercommunalités dépassent 200 000 habitants chacune, 10 en

regroupent plus de 150 000. Ce nouveau paysage a favorisé l'éclosion de nouvelles coopérations entre collectivités territoriales, notamment sous l'égide du syndicat mixte Paris Métropole, qui regroupe la Ville de Paris, la Région, les Départements, les communes et intercommunalités franciliennes de l'agglomération. Ce mouvement mérite d'être amplifié en petite comme en grande couronne pour promouvoir un développement harmonieux de l'ensemble du territoire francilien. Compétentes en aménagement, les intercommunalités à fiscalité propre sont en effet des partenaires essentiels de la Région et des Départements. Leur échelle d'action correspond aux impératifs du développement durable pour traiter les grands sujets de l'aménagement régional.

La création récente de plusieurs Ententes territoriales pour porter des projets urbains structurants permet de dépasser une logique additive de projets et d'empilement des maîtrises d'ouvrage (de l'État à la commune). Parmi les ententes ou associations territoriales connues à ce jour en Île-de-France, on trouve l'entente Marne-la-Vallée, l'entente du nord métropolitain, la Confluence Seine-Oise, le syndicat intercommunal d'études du pôle Orly-Rungis, l'association Seine-Amont-développement, l'association Vallée scientifique de la Bièvre, l'AUDESO, l'association des collectivités territoriales de l'est parisien (ACTEP), l'association des élus du Grand

Roissy, et l'entente du Quadrant sud-est. La Région soutient ce mouvement territorial, souvent appuyé sur des thématiques sectorielles (transports, logements, économie, etc.), afin que ces territoires prennent le temps de mûrir leurs propres projets de gouvernance. L'association de l'ensemble des acteurs institutionnels, le choix de la bonne échelle et de l'éventuelle forme juridique de ces coopérations locales est déterminant.

Pour ce qui concerne les plateformes aéroportuaires internationales, notamment le Grand Roissy, l'évolution législative d'un outil comme la communauté aéroportuaire permettrait une réelle solidarité et cohérence territoriale adaptées aux besoins du territoire et de ses habitants, en allant au-delà des rapprochements déjà initiés.

RELEVER LES DÉFIS DE LA DÉCENTRALISATION FRANCILIENNE

Encourageant les égoïsmes locaux, la crise menace la cohésion de l'Île-de-France en accentuant les phénomènes d'inégalités territoriales, les territoires favorisés côtoyant des zones de relégation.

Pour y répondre, la manière de conduire les politiques publiques devrait être collectivement renouvelée afin d'améliorer l'efficacité de l'action publique au service des habitants de la métropole francilienne : réduction des inégalités ter-

ritoriales, augmentation de l'offre de logements, amélioration de la qualité des déplacements, développement économique et création d'emplois, transition écologique de la métropole régionale sont au cœur des préoccupations du Schéma directeur d'Île-de-France.

Chacun s'accorde à reconnaître que le *statu quo* institutionnel est devenu impossible, sous peine de pérenniser une région à deux vitesses. Il importerait donc de définir collectivement la voie permettant une plus grande solidarité en s'inscrivant pleinement dans l'approfondissement de la décentralisation actuellement en chantier.

Le nouvel acte de la décentralisation devrait viser à une plus grande lisibilité de notre organisation territoriale dans le cadre plus global d'un nouveau pacte entre l'État et les collectivités territoriales fondé sur la restauration d'une confiance réciproque.

L'esquisse d'une nouvelle gouvernance francilienne respectueuse des collectivités existantes et en association avec l'ensemble des acteurs concernés (Paris Métropole, associations d'élus, syndicats techniques), évitant un bouleversement institutionnel, devrait être collectivement inventée pour améliorer l'efficacité des politiques publiques sur les enjeux structurants de la région et pour la vie quotidienne de nos concitoyens. ■

2.2 ARTICULER EFFICACEMENT PLANIFICATION ET PROGRAMMATION

LA GÉOGRAPHIE STRATÉGIQUE, SOCLE DE LA MISE EN ŒUVRE

La globalisation socio-économique et les exigences du développement durable induisent bien souvent des contradictions entre l'échelle globale et l'échelle locale, qui rendent la régulation par l'action publique indispensable. À la charnière entre le projet spatial régional, la carte de destination générale des différentes parties du territoire et les actions et partenariats à mettre en œuvre, la géographie stratégique du Schéma directeur répond à une double ambition. Elle devrait permettre :

- d'organiser les grandes fonctions métropolitaines (recherche-innovation, services, etc.) afin de mettre en œuvre les solidarités et les péréquations qui s'imposent à l'échelle régionale ;
- d'accompagner les dynamiques de projets portées par les coopérations territoriales et les gouvernances opérationnelles locales, nécessaires pour garantir la performance d'une métropole de rang international.

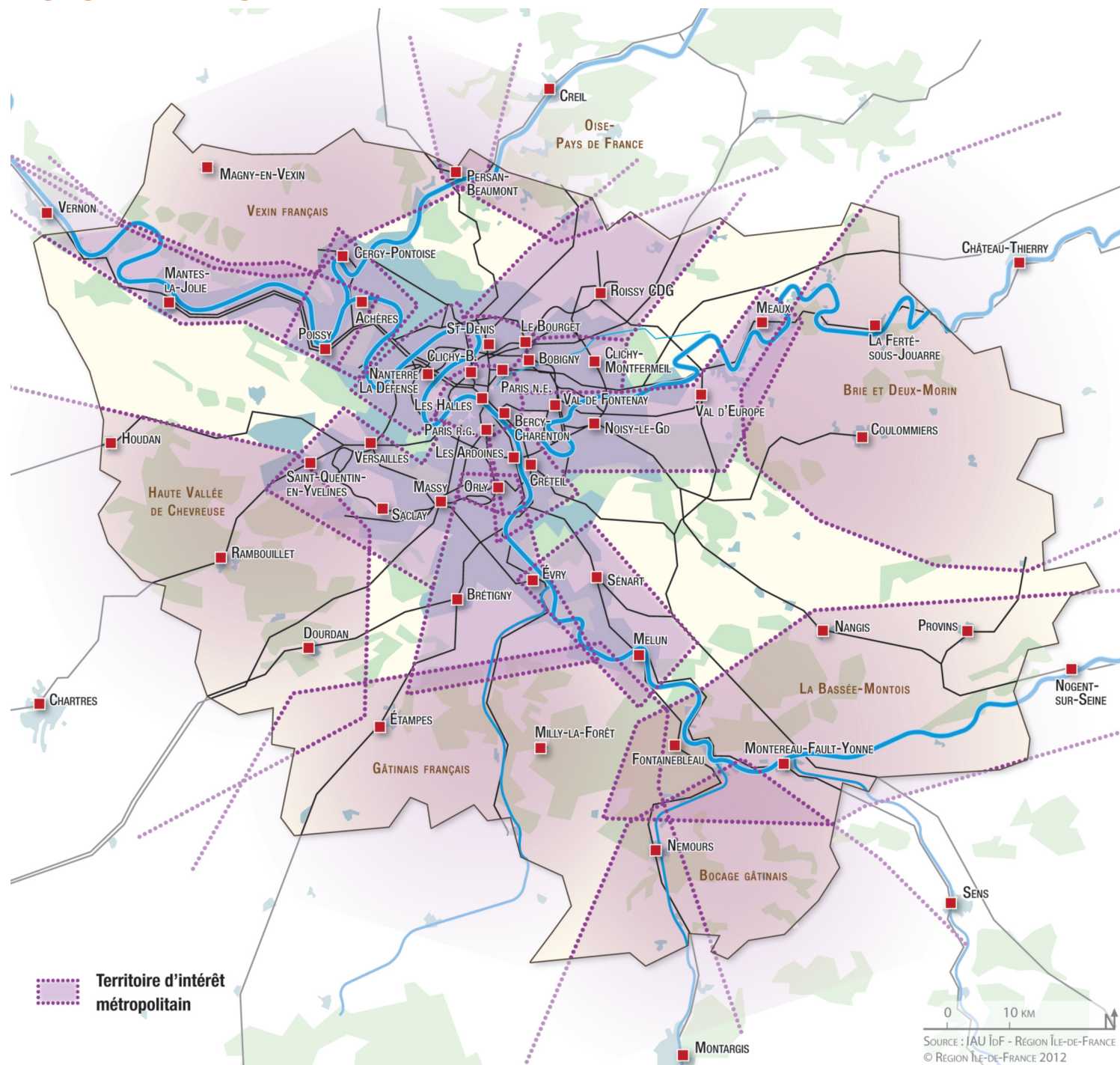
Des territoires contributifs aux territoires d'intérêt métropolitain

Tous les territoires contribuent de façon spécifique et indispensable à l'efficacité du système régional. L'objet de la géographie stratégique est d'identifier les espaces sur lesquels il conviendrait de garantir plus particulièrement la cohérence dans l'action et dans les moyens nécessaires. Cette cohérence permettrait de concrétiser le projet spatial régional Île-de-France 2030, ses principales déclinaisons spatiales, ainsi que les attendus et les choix territoriaux fixés sur la carte de destination des différentes parties du territoire.

Ces territoires sont porteurs de potentiels de développement. La cohérence de leur stratégie d'aménagement ou de mise en valeur conditionne des grands défis auxquels doit répondre le SDRIF, à savoir :

- la réduction des inégalités territoriales, sociales et environnementales ;
- la relance massive de construction de logements et notamment de logements sociaux ;
- la promotion d'une organisation urbaine répondant aux mutations climatiques et énergétiques ;

La géographie stratégique



- le développement de l'emploi, de l'excellence économique et du rayonnement international;
- le défi alimentaire et les circuits courts.

Territoires de projets et de coopérations, 14 Territoires d'intérêt métropolitain (TIM) aux enjeux différenciés ont été identifiés et caractérisés dans le fascicule « Défis, projet spatial régional et objectifs » du Schéma directeur :

- Paris : la capitale au cœur du système francilien;
- Plaine-Saint-Denis : un développement à conforter;
- Le Grand-Roissy : un pôle de développement majeur, où concilier attractivité internationale, réduction des nuisances et valorisation agricole;
- du canal de l'Ourcq à Clichy-Montfermeil : des potentiels de densification à recomposer en cœur d'agglomération;
- la vallée de la Marne : ancrer un nouveau développement dans l'Est parisien;
- Grand Orly, Seine-Amont et Plaine Centrale du Val-de-Marne : faire des grands équipements métropolitains le support d'un urbanisme durable;
- Sénart-Melun-Val-de-Seine : une vallée qui se structure, une polarité qui s'affirme;
- Montereau Seine et Loing : une confluence ouverte sur le Bassin parisien;
- Centre-Essonne-Seine-Orge : une polarité du sud francilien à conforter;
- Vallée scientifique de la Bièvre et Massy –

Vallée de la Bièvre, plateau de Saclay : innovation et urbanité;

- La Défense et la vallée de la Seine, du Val-de-Seine à la Boucle nord : un pôle économique majeur qui doit offrir une plus grande mixité;
- Confluence Seine-Oise : un pôle d'envergure interrégionale à constituer entre cœur d'agglomération et Seine Aval;
- la vallée aval de la Seine : un territoire interrégional de transition;
- Vexin français, Oise Pays de France, Vallée de Chevreuse et Gâtinais français, Bocage gâtinais, Brie et Deux-Morin : des espaces naturels remarquables pour la région métropolitaine.

La critérisation des aides régionales et les territoires écologiquement prioritaires

La définition de cette géographie stratégique permet d'adapter la répartition des aides régionales. Leur modulation est un objectif poursuivi par la Région depuis 2004. Partant du constat que tous les territoires franciliens contribuent au fonctionnement régional et à son aménagement, il s'agirait de renforcer l'efficacité de l'intervention publique dans l'accompagnement des initiatives locales. Une réflexion sur la définition de Territoires écologiquement prioritaires (TEP) a amorcé la mise en place de cette modulation. Elle a permis de définir de nouveaux critères régionaux sur la base de territoires identifiés au regard d'enjeux non plus seulement envi-

ronnementaux mais aussi sociaux et économiques. Le concept de territoires écologiquement prioritaires est alors défini d'un point de vue environnemental, social et économique. La délimitation de ces territoires écologiquement prioritaires permet ainsi de prioriser les actions régionales dans le domaine de l'environnement sur les territoires qui en ont le plus besoin.

Dépassant la simple logique de priorisation territoriale, le rapport cadre « Moduler les aides régionales pour mieux lutter contre les inégalités sociales, territoriales et environnementales » de septembre 2011 ouvre la voie à un renouveau dans l'accompagnement des projets locaux et incite à la prise en compte locale des grands équilibres régionaux. De nouveaux critères transversaux ont alors été définis de manière précise et devraient être intégrés dans les dispositifs cadres proposant des aides d'investissement aux communes et EPCI. Au nombre de quatre, ils permettent d'affirmer la stratégie d'intervention régionale en orientant la mise en œuvre de ses politiques en cohérence avec son projet :

- lutte contre les inégalités sociales et territoriales;
- réduction des carences en matière de logement social;
- promotion de l'écoresponsabilité;
- exemplarité vis-à-vis du SDRIF.

La future contractualisation autour de l'État et de la Région, sur la base des projets

développés dans les TIM, devrait prendre en compte cette nouvelle ambition. Au-delà de la localisation du développement, sa qualité renforcée par l'enjeu de densification et d'intervention accrue dans le tissu urbain existant, et ses impacts sur les équilibres régionaux devraient être des axes majeurs de la nouvelle contractualisation.

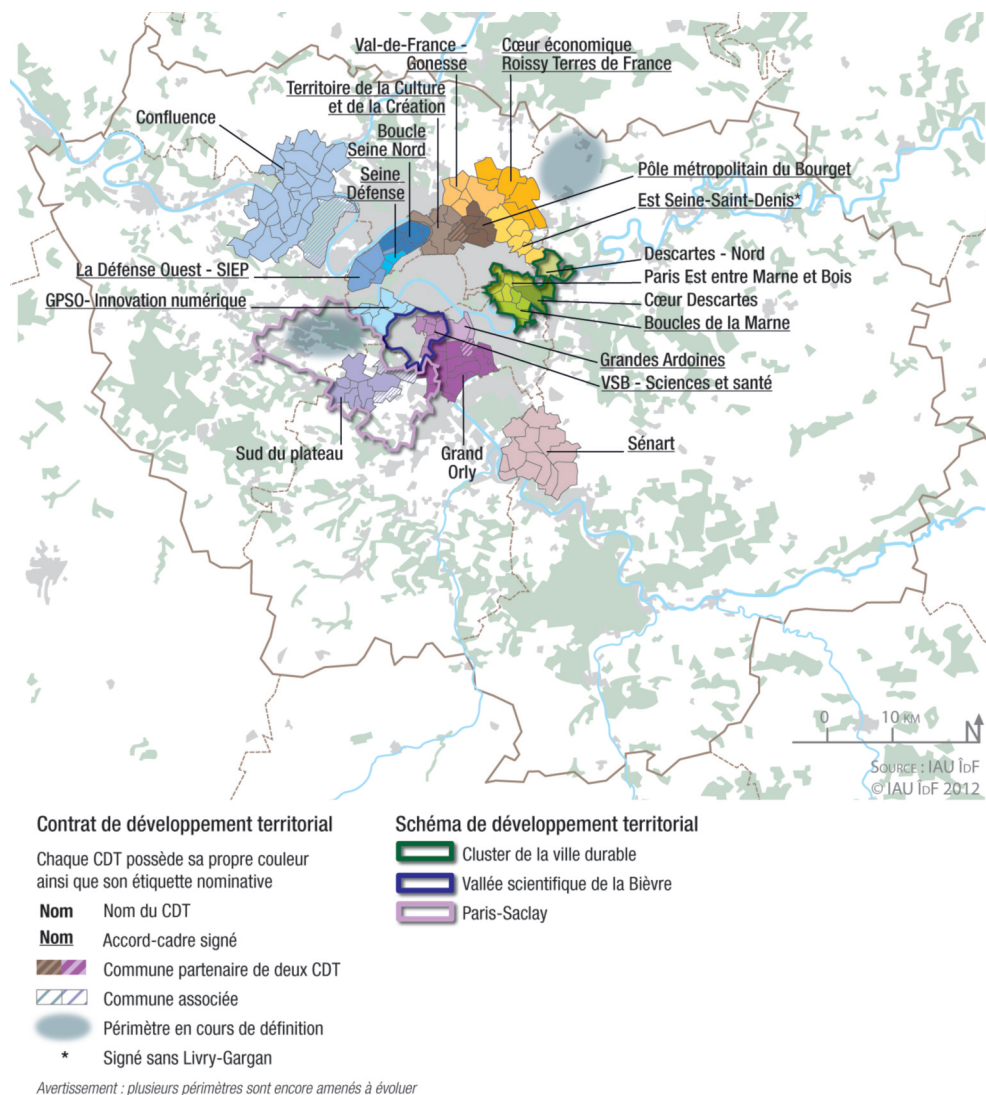
MIEUX ARTICULER LES CONTRATS EXISTANTS AU SERVICE D'UNE STRATÉGIE DE MISE EN ŒUVRE

Le renforcement de la territorialisation des politiques régionales est un enjeu majeur de la mise en œuvre du SDRIF. L'articulation entre les différents instruments de contractualisation, et entre les échelles de ces outils doit être renforcée pour une plus grande efficacité de l'action publique.

Les Contrats de développement territorial

Les Contrats de développement territorial (CDT) ont été créés par la loi du 17 juin 2010 relative au Grand Paris. À la fois document contractuel et document d'urbanisme, les CDT engagent l'État, représenté par le préfet de région, et les communes et leurs groupements. Dans les termes actuels de la loi, la Région et les départements n'en sont pas signataires mais en sont saisis pour avis, à l'instar de Paris Métropole, de l'Atelier international du

Les Contrats de développement territorial



Grand Paris et de l'Association des maires d'Île-de-France.

L'élaboration des CDT a enclenché localement une réelle dynamique de projets, adossée à la définition du tracé et des gares du métro au-

tomatique du Grand Paris Express. Une vingtaine de territoires sont concernés. Ces outils participent de la réponse aux objectifs du Schéma directeur d'une meilleure polarisation de l'aménagement, d'une amélioration

du lien urbanisme/transport, de l'effort de construction de 70 000 logements par an, du développement économique et de l'emploi, de protection des espaces ouverts. Ils devraient donc constituer des outils de mise en œuvre du SDRIF, le Schéma directeur devant être leur cadre de cohérence.

À cet égard, les territoires et les projets inclus dans les CDT sont intégrés dans les territoires d'intérêt métropolitain du SDRIF, permettant de leur donner, au-delà des projets urbains locaux, une cohérence d'échelle régionale. La mise en place des CDT devrait en effet permettre de répondre aux enjeux d'une plus grande solidarité territoriale et d'un développement urbain, économique et social de grande échelle sur l'ensemble de l'Île-de-France, et d'éviter le risque d'une plus grande spéculation et d'un renforcement des logiques ségrégatives. Cela rend particulièrement nécessaire que leurs modalités d'élaboration fassent l'objet d'une adaptation législative afin de prévoir leur compatibilité juridique avec le SDRIF, la cohérence du calendrier de leur élaboration avec celui de la révision du Schéma directeur, et la possibilité pour la Région et les départements d'en être signataires.

Les chartes aménagement/transport

Les chartes aménagement/transport initiées par la Région sont issues de l'expérience positive menée avec les différents acteurs locaux à l'occasion du prolongement de la

ligne n° 11 du métro parisien. Leur spécificité est de penser simultanément le développement de la ligne de transport et le développement des territoires urbains qui l'environnent, non seulement autour des gares ou des stations, mais tout le long de l'axe linéaire. Outil partenarial, la charte aménagement/transport fédère les acteurs et les métiers de l'aménagement du territoire en s'adossant sur une gouvernance de projet souple, des moyens d'expertise importants grâce à la mobilisation de l'IAU-îdF, de l'EPFIF et du STIF. Elle articule politiques urbaine et foncière, et mobilité. À la croisée des compétences fondamentales de la Région en matière de transport et d'aménagement, les chartes accompagnent la définition d'une géographie stratégique actualisée et renouvelée.

Plusieurs infrastructures bénéficient ou devraient bénéficier de ce dispositif adopté par la Région en février 2012 sous réserve

qu'elles figurent dans le plan de mobilisation pour les transports, tels que les projets de chartes autour du tramway RD5 dans le Val-de-Marne, du TCSP Massy – Saclay – Saint-Quentin-en-Yvelines en Essonne et Yvelines, de la Tangentielle Nord en Val-d'Oise et Seine-Saint-Denis, d'un TCSP à Melun-Sénart en Seine-et-Marne, d'un TCSP sur la RN3/canal de l'Ourcq en Seine-Saint-Denis, du tramway T4 depuis Aulnay-sous-Bois jusqu'à Bondy comprenant son débranchement jusqu'à Clichy-sous-Bois et Montfermeil et du tramway T1 de Saint-Denis à Asnières-Gennevilliers-Les Courtilles (ouverture prévue en 2012) puis de Noisy-le-Sec à Val-de-Fontenay (extension envisagée), et des secteurs situés autour de l'arc est proche du métro automatique du Grand Paris Express (ligne orange).

Les conventions Grand Projet 3 (GP3)

À ce jour, la mise en œuvre de la planification



Référentiel foncier réalisé dans le cadre partenarial de la mise en œuvre de la charte pour un territoire durable autour du prolongement de la ligne de métro n° 11, avec la participation de la Région Île-de-France, du conseil général Seine-Saint-Denis, de l'Établissement public foncier d'Île-de-France, de la communauté d'agglomération Est Ensemble, de l'APPL11, de l'IAU, du STIF, de la RATP et de l'AMO APPL11, Sequano Aménagement, Urban Act et Logiville.

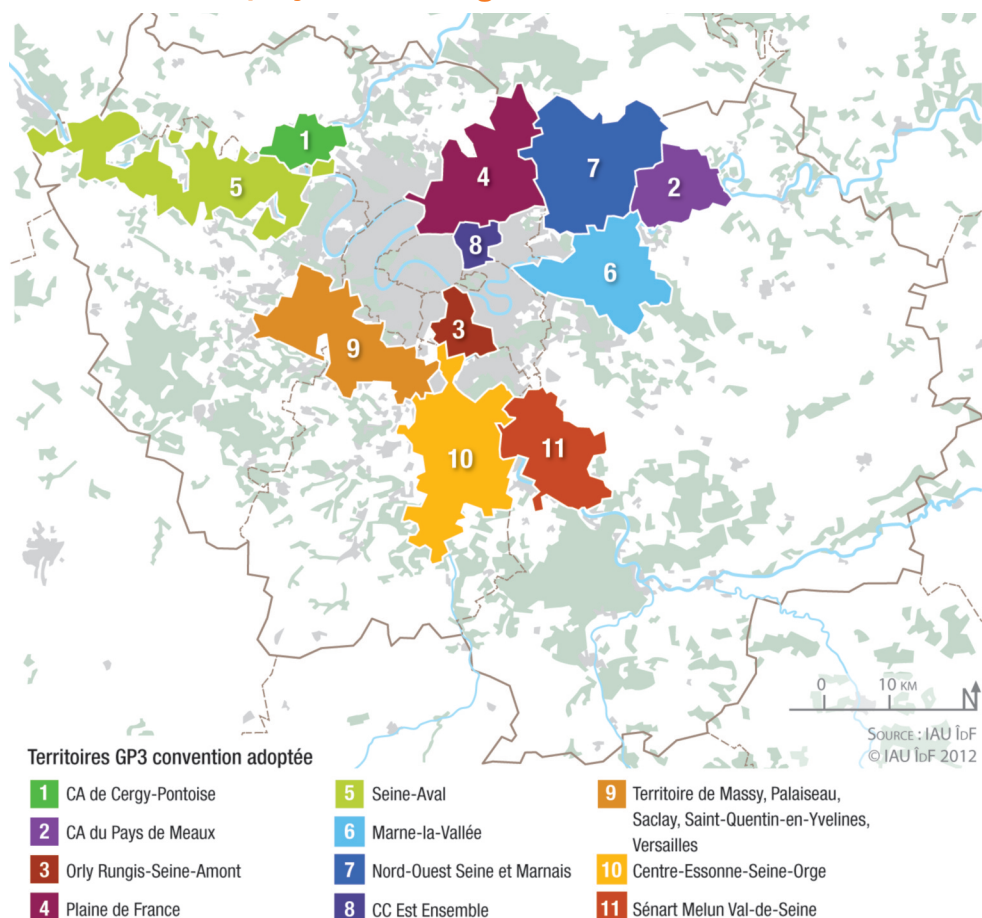
Les contrats de projets État-Région (GP3)

s'effectue essentiellement au travers des Grands Projets 3, 5 et 8 (GP3, GP5 et GP8) respectivement volet territorial, transport et environnement du contrat de projets État-Région et grâce aux contrats particuliers Région-Département. Le Contrat de projets État-Région (CPER 2007-2013) consacre une nouvelle méthode de travail entre collectivités territoriales, établissements publics et État. Dix conventions ont été passées avec des collectivités territoriales et une est en cours de finalisation (cf. carte), dont neuf situées dans les Territoires d'intérêt régional et national (TIRN), définis à partir de la géographie stratégique du SDRIF 2008. Dispositif régional de soutien aux projets de territoires franciliens, le GP3 permet aux territoires qui souhaitent prendre part au projet d'aménagement régional de disposer d'une dotation financière sur toute la durée du CPER. Il soutient plus particulièrement les territoires contribuant significativement à la création d'une offre nouvelle de logements. Ainsi plus un territoire construit au-delà de ses besoins propres, plus la dotation régionale est élevée.

Une évolution de la contractualisation pourrait avoir lieu afin de traiter de manière plus efficace l'articulation et l'équilibre urbanisme-transport-environnement-équipement, tant à l'échelle régionale que locale.

Les Parcs naturels régionaux

Les Parcs naturels régionaux (PNR) constituent un enjeu important pour l'aménagement

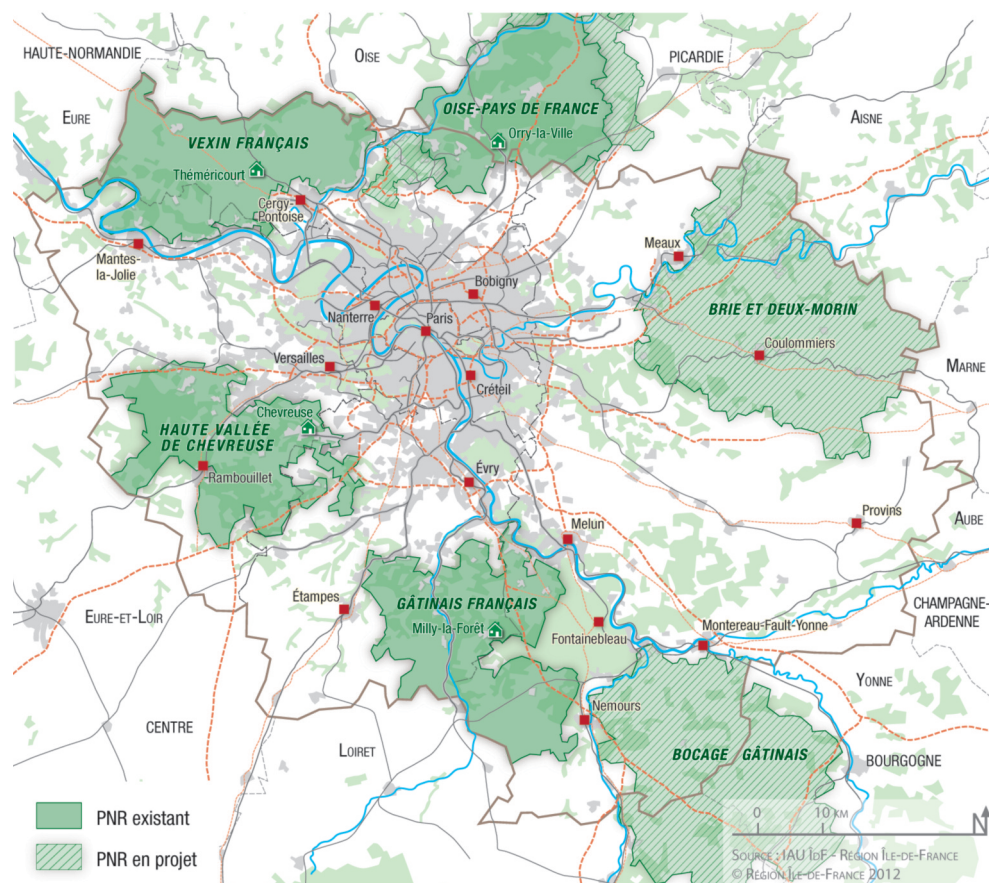


durable du territoire régional, le périmètre des quatre existants et des deux en projets intégrant plus de la moitié de l'espace rural francilien et rassemblant 30 % des communes franciliennes. Ils ont su se saisir des spécificités de l'espace rural et périurbain pour développer leurs missions et apporter des réponses adaptées à chaque territoire, notamment en termes de gouvernance et

d'ingénierie territoriale. À ce titre, leur rôle est central au profit d'un modèle de développement des espaces ruraux basé sur :

- l'effort d'intégration et de cohérence des politiques sectorielles en matière d'agriculture, de développement économique et touristique, d'environnement, de logement, d'équipements structurants, de transport ;
- l'attractivité des espaces ruraux de l'Île-de-

Les Parcs naturels régionaux



France, en complémentarité avec le cœur d'agglomération ;

- la maîtrise de la consommation d'espaces et des dynamiques de développement ;
- la préservation des équilibres environnementaux entre performance des productions agricoles et préservation des ressources naturelles.

Les PNR constituent un réseau tant en termes de continuités écologiques que de savoir-faire

dans l'aménagement équilibré des territoires. À ce titre, ils doivent jouer un rôle de précurseur et de catalyseur afin d'être force de proposition pour les espaces ruraux. En vue d'une mutualisation de moyens et d'un transfert d'expériences entre les PNR, la Région conduit un travail d'animation autour du réseau interparcs. Cette politique identifie les PNR comme :

- des outils d'aménagement durable du

territoire et partenaires de la mise en œuvre du SDRIF ;

- des territoires d'expérimentation dans la construction de l'écorégion ;
- des territoires majeurs pour le tourisme et les loisirs franciliens.

Nouveaux quartiers urbains et Écoquartiers

À l'échelle du quartier, l'expérimentation microlocale d'aménagement durable s'est développée à partir de 2009 avec des appels à projets nationaux (Écoquartiers) et franciliens (Nouveaux quartiers urbains – NQU). Leurs objectifs généraux se rejoignent : offrir des logements pour tous, proposer un aménagement urbain renouvelé, répondre à un niveau d'exigence environnementale ; tandis que leurs processus diffèrent : les Écoquartiers répondent à une grille d'exigences génériques en termes de développement durable et d'aménagement ; les NQU proposent une déclinaison locale du SDRIF, spécifiée et négociée sur chaque site, à partir d'une grille incitative reprenant les critères d'un urbanisme durable. Ces dispositifs évitent alors l'écueil du quartier vitrine, innovant mais exceptionnel et clos sur lui-même. À l'opposé du quartier modèle, le quartier durable doit montrer la voie de sa propre banalisation, en adaptant à tous les contextes urbains une nouvelle façon de faire, souple, économe, innovante : le contraire d'une compétition entre produits urbains promotionnels.

Cette démarche permet également d'appliquer de manière exemplaire les dispositions contenues dans les différents documents de planification territoriale auxquelles chaque projet doit en premier lieu s'adosser.

Les NQU sont un exemple majeur, désormais éprouvé, d'expérimentation urbaine et de mise en œuvre du SDRIF. Ils reprennent trois principes de la démarche durable : l'articulation des échelles, du quartier à la région ; la durabilité à la fois technicosociale et urbaine ; la diffusion de pratiques renouvelées. L'enjeu est de stimuler l'initiative et l'expérimentation urbaine, de promouvoir de nouveaux modes de faire, plutôt que mettre en place une labellisation figée et élitiste qui ac-

centuerait la segmentation socioterritoriale. Les premières sessions ont d'ores et déjà démontré des pratiques de projet renouvelées associant l'ensemble des acteurs, de la conception à la gestion, de la programmation à l'usage. Au regard de ces trois sessions, l'évolution du dispositif apparaît nécessaire notamment pour tenir compte de la pluralité des espaces franciliens. L'enjeu majeur est d'accompagner l'ensemble des collectivités franciliennes, de l'agglomération centrale ou en milieu périurbain, et plus précisément celles disposant de peu de moyens techniques ou financiers. Le dispositif doit permettre à tout projet urbain d'être un véritable quartier innovant et exemplaire.

Nouveaux quartiers urbains : Clause-Bois-Badeau, Brétigny-sur-Orge (91)



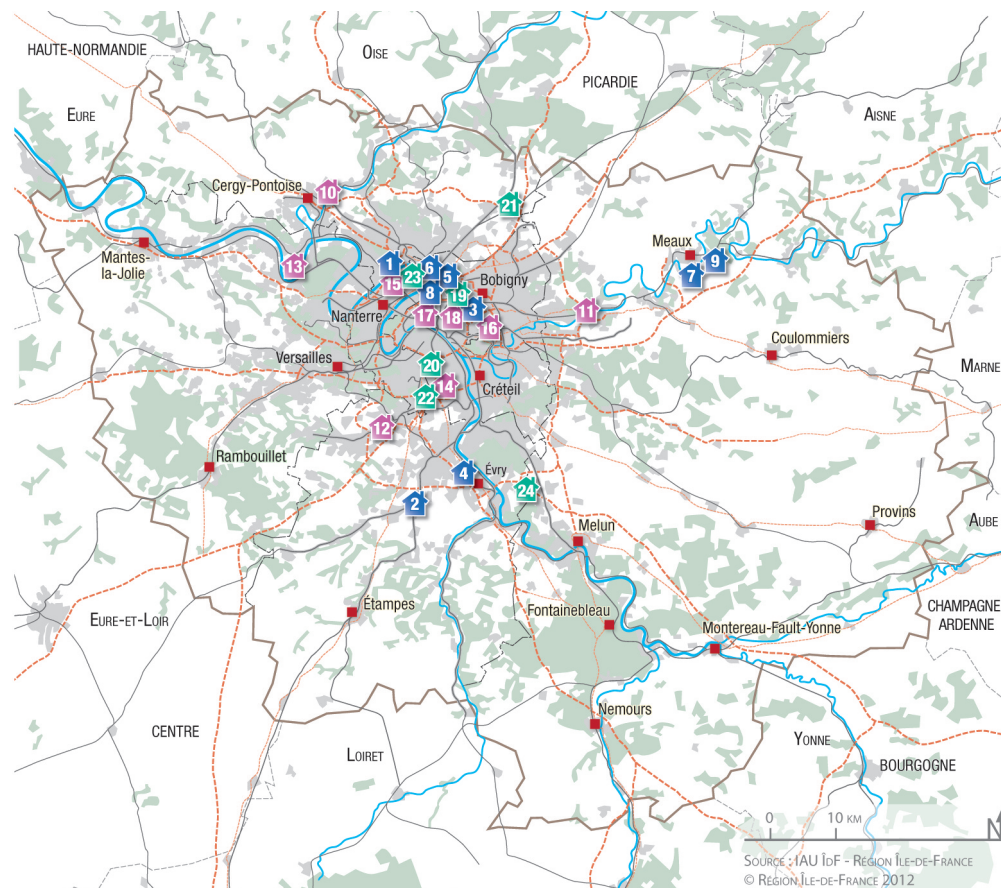
© Sorgem

L'AGENDA 21 RÉGIONAL ET LE RÉFÉRENTIEL « AMÉNAGEMENT CONSTRUCTION DURABLE »

Dans la continuité de la concertation et du travail engagé entre 2004 et 2008 sur le SDRIF, la Région s'est dotée en 2009 d'un Agenda 21 institutionnel. Il prend en compte la dimension territoriale sous l'angle des impacts des politiques régionales sur le territoire et complète la vision territoriale du SDRIF.

Pour atteindre ses objectifs de développement durable, la Région s'est dotée d'un référentiel « Aménagement Construction Durable ». Réalisé de façon transversale par les services régionaux et les organismes associés, ce référentiel a pour objet d'accompagner les porteurs de projet dans une démarche d'amélioration de la qualité durable de leurs projets de construction et d'aménagement. Il contribue à la cohérence des différentes actions en rapport avec les différentes échelles territoriales, institutionnelles, urbanistiques et humaines. S'accordant avec l'approche et la démarche de projet, il permet une intégration opérationnelle des objectifs de l'écorégion, du Plan régional pour le climat, du SDRIF et des lois Grenelle. ■

Les nouveaux quartiers urbains



LAURÉATS DE L'APPEL À PROJET 2009

- 1 - Porte Saint-Germain – Argenteuil
- 2 - Quartier Clause Bois Badeau – Brétigny-sur-Orge
- 3 - Quartier de la Gare – Communauté d'Agglomération Est Ensemble
- 4 - Les Docks de Ris-Orangis – Communauté d'Agglomération Évry-Centre-Essonne
- 5 - Gare Confluence – Plaine Commune
- 6 - Quartier Fluvial de l'Île-Saint-Denis – Plaine Commune
- 7 - Écoquartier Foch-Roosevelt
- 8 - Les Docks de Saint-Ouen – Saint-Ouen
- 9 - L'Ancre de lune – Trilport



LAURÉATS DE L'APPEL À PROJET 2010

- 10 - Quartier durable Bossut – Communauté d'Agglomération de Cergy-Pontoise
- 11 - Cœur urbain de Marne et Gondoire – Communauté d'Agglomération de Marne et Gondoire
- 12 - Quartier durable du Lycée Camille-Claudel – Communauté d'Agglomération du Plateau de Saclay
- 13 - Carrières-Centralité – Carrières-sous-Poissy
- 14 - Quartier Anatole France – Les Meuniers - Chevilly-Larue
- 15 - La Marine – Colombes
- 16 - Les Hauts de Montreuil – Montreuil
- 17 - Clichy-Batignolles (ZAC Cardinet-Chalabre et ZAC Clichy-Batignolles) – Paris
- 18 - Quartier Claude-Bernard-Macdonald – Paris



LAURÉATS DE L'APPEL À PROJET 2011

- 19 - Le Fort d'Aubervilliers - Communauté d'Agglomération Plaine Commune
- 20 - Le Chaperon vert - Communauté d'Agglomération de Val de Bièvre
- 21 - Écoquartier de Louvres et de Puiseux-en-France - EPA Plaine de France et Communauté de Communes Roissy Porte de France (associé)
- 22 - Cerisaie Sud - Fresnes
- 23 - Écoquartier Chandon-République - Gennevilliers
- 24 - Écoquartier de l'Eau vive - Lieusaint/SAN 77/EPA Sénart

L'EXPÉRIMENTATION, LEVIER NOVATEUR POUR LA MISE EN ŒUVRE DU SDRIF

Dans le cadre de la mise en œuvre du SDRIF, des laboratoires d'expérimentation urbaines pourraient s'emparer de sites emblématiques de difficultés spécifiques (contraintes de bruit, points noirs, routes nationales, consommation d'espaces par exemple) nécessitant des réponses innovantes. Le montage de partenariats spécifiques entre la Région et des collectivités locales volontaires serait à encourager pour permettre à cette nouvelle forme de contractualisation qu'est l'expérimentation de se développer. L'expérimentation est alors à considérer comme un moyen de validation de nouveaux modes de gouvernance, de produits ou de *process*. À ce titre, des collaborations sont à envisager avec les entreprises et les laboratoires franciliens volontaires sur ces sujets porteurs et d'avenir pour la Région.

La mise en place de prototypes ou d'expériences urbaines grande nature sur des échantillons et des territoires tests, avec une participation active des usagers et des citoyens, pourraient constituer un levier important dans la diffusion d'idées, de *process* et de produits complexes auprès des élus et du grand public, notamment sur des questions comme les boulevards métropolitains, la construction sur les toits, la densification du pavillonnaire, la requalification des ZAE, etc. Ainsi des

savoir-faire sont à partager à l'instar du projet BIMBY (*Build in my backyard*) mené dans le PNR Haute Vallée de Chevreuse. Cette démarche, mobilisable par les territoires ruraux et périurbains, s'intéresse à la construction diffuse à l'intérieur des tissus bâtis, notamment pavillonnaires, vus comme un potentiel et une filière à exploiter pour répondre aux enjeux du logement.

Recourir à l'Atelier international du Grand Paris

Des laboratoires d'expérimentation urbaine pourraient associer différents partenaires au premier rang desquels l'Atelier international du Grand Paris (AiGP), qui, à travers son conseil scientifique composé d'architectes urbanistes de rang international, concourt au développement de la recherche-action et d'un urbanisme d'impulsion. Cette mission opérationnelle de l'AiGP lui permet en parallèle d'assurer son rôle de pédagogie et de communication sur les questions du Grand Paris. D'autres acteurs pourraient également concourir à ces expérimentations : l'IAU-ÎdF, l'APUR, les pôles de compétitivité, tels Advancity, les Instituts d'excellence des énergies décarbonées (IEED), le laboratoire Paris Région Innovation, etc.

Innover et expérimenter à travers les Ateliers de création urbaine

La Région a lancé en 2007 un dispositif original de prospective urbaine sur la métropole

de 2030 : les Ateliers de création urbaine. Ils réunissent désormais chaque année des étudiants de cinq ou six écoles et universités franciliennes en architecture, urbanisme, ingénierie, design et commerce. Les équipes sont encadrées par un comité de pilotage constitué d'élus et de techniciens de la Région et par un comité d'experts. Après la densité durable (2008) puis l'eau urbaine (2009), le commerce (2010) et le tourisme (2011), de nombreux sujets restent à explorer. Les Ateliers de création urbaine ont vocation à devenir un lieu riche et inédit d'échanges entre les étudiants, les élus, des urbanistes et des architectes, pour travailler sur l'aménagement de la Région métropolitaine de demain. Ils constituent donc un vecteur d'appropriation du SDRIF, mais également et surtout un terrain d'innovations et d'expérimentations urbaines, à travers les propositions audacieuses des étudiants recourant à la fiction, au récit, au scénario de crises et d'événements, ou encore à la cartographie de projets.

L'OFFRE D'INGÉNIERIE

Mobiliser et coordonner l'offre d'ingénierie pour mettre en œuvre le SDRIF

L'offre d'ingénierie en Île-de-France mériterait d'être redéployée pour plus d'efficacité de l'action publique et plus d'efficience dans la réalisation de la stratégie régionale d'aménagement. Cette ingénierie a plusieurs mis-

sions : diagnostic et prospective, évaluation et proposition stratégique, conception des projets et des politiques sectorielles, animation de la concertation, conduite de la réalisation. Elle œuvre à plusieurs échelles : échelles régionale et métropolitaine (IAU-ÎdF, APUR, STIF, SGP, EPFIF, AEV, ARD, etc.), échelles territoriale et intercommunale (agence d'urbanisme, EPA, SEM, etc.), échelles communale et locale. Elle intervient dans plusieurs domaines sectoriels : transport, espaces verts, tourisme, aménagement, stratégie et portage foncier, développement économique, etc.

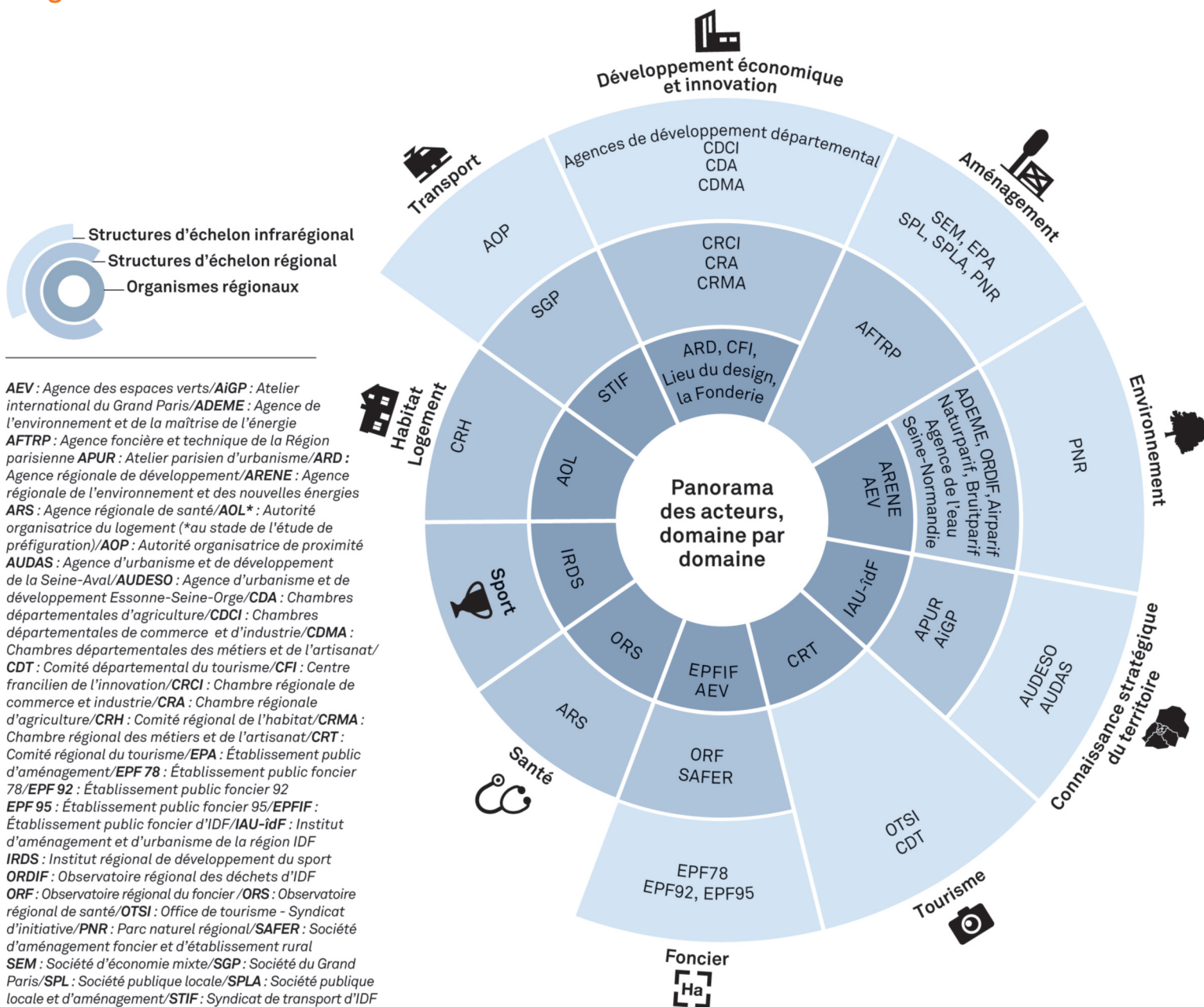
Face à ce foisonnement, une réflexion pourrait être engagée afin de clarifier et de distinguer les rôles des organismes, en identifiant ceux qui sont prioritairement au service de la stratégie de ceux qui sont au service de l'aménagement. Il serait également important de promouvoir le concept d'agence d'urbanisme et de développement appliqué aux grands territoires franciliens, répondant à une approche interterritoriale, afin qu'elles puissent contribuer à assurer la déclinaison sur ces grands territoires de la stratégie régionale sous le pilotage des collectivités territoriales et en concertation avec le niveau régional. De même que la coopération entre des agences intervenant à des échelles territoriales différentes est importante, il conviendrait de permettre la collaboration des ingénieries sectorielles dans le cadre des démarches territoriales.

Rationaliser et mettre les opérateurs en réseau

La mise en œuvre du projet régional d'aménagement et des territoires TIM suppose une synergie des capacités opérationnelles dans les divers domaines, permettant d'assurer la cohérence d'ensemble et la mise en réseau des opérateurs locaux.

De même, il conviendrait d'améliorer la coopération des différentes échelles d'ingénierie (IAU-ÎdF/APUR/agence locale, STIF/AOP, etc.) et la collaboration des ingénieries sectorielles (EPF, STIF, AEV, etc.) et transversales (agence, EPA, AOP, etc.) dans le cadre des démarches territoriales (SCoT, chartes aménagement-transport, projets de territoire des CDT ou des GP3, grands projets urbains, PNR, etc.). ■

L'ingénierie territoriale



2.3 MOBILISER LES OUTILS RÉGLEMENTAIRES POUR FAIRE RESPECTER **LE DROIT DU SOL**

LA MISE EN ŒUVRE PARTENARIALE DES OUTILS RÉGLEMENTAIRES

Réaliser le suivi des documents d'urbanisme locaux

Les Schémas de cohérence territoriale (SCoT) et les Plans locaux d'urbanisme (PLU) sont les relais essentiels de la mise en œuvre des objectifs du SDRIF à l'échelle des territoires. Il appartient à l'État, lors de l'élaboration ou la révision de ces documents par les communes et leurs groupements, de veiller au respect des normes supérieures et des principes fondamentaux d'aménagement définis aux articles L. 110 et L. 121-1 du Code de l'urbanisme. Cela passe notamment par le «porter à connaissance», l'association des services de l'État aux procédures, l'avis du préfet de département et le contrôle de légalité. C'est dans ce cadre que l'État veille à la compatibilité des documents d'urbanisme locaux avec le SDRIF, un lien de compatibilité assurant la mise en œuvre réglementaire des dispositions régionales. Il ne s'agit pas d'une obliga-

tion de conformité, mais les SCoT et, en leur absence les PLU et documents en tenant lieu doivent, «permettre la réalisation des objectifs et options que le SDRIF a retenus pour la période d'application» desdits documents ou décisions et «ne pas compromettre la réalisation des objectifs et options retenus pour une phase ultérieure». Ce rapport de compatibilité «doit être regardé comme s'appliquant aux options fondamentales et aux objectifs essentiels de l'aménagement et du développement par lesquels s'exprime la cohérence globale des orientations du SDRIF» (avis du Conseil d'État n° 349324 du 5 mars 1991).

La Région participe à l'élaboration ou à la révision des documents d'urbanisme locaux par la transmission d'une «lettre d'information régionale» et le vote par le conseil régional d'un avis sur le projet arrêté. Cet avis est annexé au dossier soumis à enquête publique, au même titre que l'avis de l'État et des autres personnes publiques associées. La Région développe également son association aux démarches d'élaboration et de révi-

sion des PLU, notamment s'agissant des communes relevant de la géographie stratégique du SDRIF.

Une mise en œuvre efficace du SDRIF nécessite une bonne articulation entre l'État et la Région. La coordination entre « lettre d'information régionale » et « porter à connaissance » de l'État devrait être renforcée, dans l'objectif plus global d'améliorer l'expression régionale quant aux objectifs à atteindre par le territoire concerné, et dans la continuité de l'expérience acquise par l'application de la loi du 15 juin 2011 « visant à faciliter la mise en chantier des projets des collectivités locales d'Île-de-France », pour les avis de l'État et de la Région.

La Région développera, avec l'IAU-ÎdF, son activité de conseil en direction des collectivités. Dans le cadre de l'analyse des documents d'urbanisme locaux, une attention particulière sera portée sur la bonne prise en compte des principes fondateurs du modèle de développement à savoir l'intensité, la compacité, la proximité, l'attractivité, etc. Au-delà du respect des strictes contraintes législatives et réglementaires, c'est de la manière dont les documents d'urbanisme locaux relayeront les grands objectifs du SDRIF que dépend, pour une bonne part, leur réalisation. Échanges et pédagogie sont donc essentiels pour passer de la compatibilité juridique à l'adhésion au modèle de développement, au projet spatial et à ses objectifs.

Recourir à la politique de l'agrément

La décision d'agrément, prévue à l'article L. 510-1 du Code de l'urbanisme, est un instrument majeur pour la mise en œuvre des objectifs du SDRIF, particulièrement en matière d'équilibre entre habitat et emploi. Sont soumis à agrément la construction, reconstruction, extension ou changement d'usage des locaux à destination d'activités industrielles, tertiaires, scientifiques et d'enseignement, ne relevant pas de la compétence de l'État. La décision d'agrément doit respecter les équilibres territoriaux définis par le SDRIF. La procédure d'agrément, par la voie des conventions d'équilibre habitat/emploi, entre l'État et la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale, serait un des outils pour répondre, dans les secteurs où les déséquilibres sont importants, aux enjeux de la mixité urbaine (bureaux-logements), du développement du logement social et de la mixité sociale, la construction de logements étant stimulée dans les communes ayant signé une convention.

L'État est compétent à la fois pour la délivrance de l'agrément et la signature des conventions. Une mise en œuvre efficace du SDRIF nécessiterait une bonne coordination entre l'État et la Région concernant la mise en œuvre de cette politique. Une réflexion, liée à une décentralisation plus approfondie, devrait être menée avec l'État pour moderniser la procédure d'agrément, notamment en vue

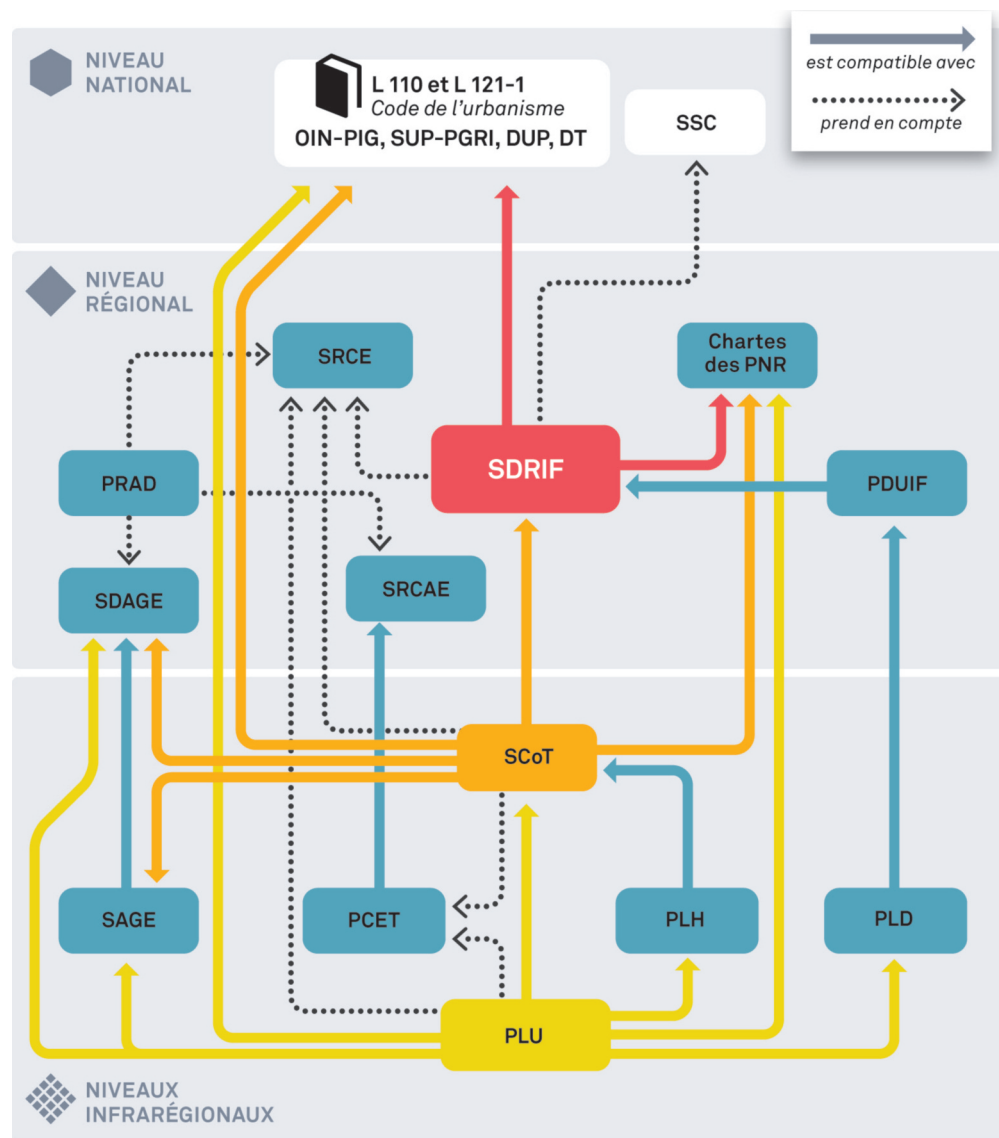
de prévoir l'association de la Région à l'élaboration des conventions d'équilibre, voire à leur signature.

GARANTIR LA COHÉRENCE ENTRE LES GRANDS SCHÉMAS SECTORIELS

Le SDRIF s'impose à certains documents sectoriels, comme le Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) ou le Schéma régional des infrastructures et des transports (SRIT). En même temps, il doit respecter les servitudes d'utilité publique, les dispositions nécessaires à la mise en œuvre de Projets d'intérêt général (PIG) relevant de l'État et d'Opérations d'intérêt national (OIN), être compatible avec les chartes des PNR et le plan de gestion des risques d'inondation (PGRI), et prendre en compte les orientations des schémas de services collectifs et le Schéma régional de cohérence écologique (SRCE).

D'autres documents sectoriels, ayant une forte incidence sur l'aménagement du territoire, n'ont pas de liens juridiques établis avec le SDRIF, mais concourent pourtant fortement à la mise en œuvre de ses objectifs. Relevant de maîtrises d'ouvrage diverses (État, Région, départements), de législations distinctes (urbanisme, environnement, santé), les divers schémas et plans des politiques publiques ne devraient plus se concevoir selon un principe traditionnel « d'indépendance des

La SDRIF au sein des documents d'urbanisme et de programmation d'Île-de-France



DUP : Déclaration d'utilité publique/**DT** : Déclaration de travaux/**OIN** : Opération d'intérêt national/**PCET** : Plans climat-énergie territoriaux/**PDUIF** : Plan de déplacements urbains d'Île-de-France/**PGRI** : Programme de gestion du risque d'inondation/**PIG** : Projet d'intérêt général/**PLD** : Plan local de déplacement/**PLH** : Programme local de l'habitat/**PLU** : Plan local d'urbanisme/**PNR** : Parc naturel régional/**PRAD** : Plan régional d'agriculture durable
SAGE : Schéma d'aménagement et de gestion des eaux/**SCoT** : Schéma de cohérence territoriale/**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
SRIT : Schéma régional des infrastructures de transport/**SSC** : Schémas de services collectifs

législations » : cela nécessiterait d'être articulés au travers de démarches collectives de concertation, de mise en cohérence et de pédagogie.

Cette articulation des politiques sectorielles serait l'un des objectifs du développement des coopérations territoriales, qu'elles se fassent sous forme d'établissements publics de coopération intercommunale, de syndicats mixtes ou d'autres démarches fédératives. Ces dynamiques devraient être accompagnées d'un renforcement des capacités d'ingénierie locale. À ce titre, la Région soutient notamment les études préalables, la réalisation d'agendas 21 locaux, la création et le fonctionnement d'agences d'urbanisme, la mise en place d'outils de suivi des dynamiques territoriales (par exemple, les systèmes d'information géographique), la formation professionnelle à l'ingénierie de projet, la création et le fonctionnement des structures de portage de projet (établissements publics d'aménagement, groupements d'intérêts publics, etc.).

ADAPTER LES DISPOSITIFS RÉGLEMENTAIRES ET DE PLANIFICATION À LA SPÉCIFICITÉ FRANCILIENNE

Afin d'assurer une meilleure mise en œuvre des objectifs du SDRIF, une réflexion législative mériterait d'être menée en vue d'une

adaptation du Code de l'urbanisme à certains enjeux franciliens de différents dispositifs de planification et dispositions réglementaires.

Elle pourrait notamment concerner :

- l'incitation à l'élaboration de PLU intercommunaux, en lien notamment avec les lois Grenelle et la rationalisation de la carte intercommunale introduite par la loi de réforme des collectivités du 16 décembre 2010 ;
- la compatibilité des PLH avec le SDRIF en cas d'absence de SCoT ;
- l'adaptation de la réglementation de l'urbanisme commercial aux spécificités franciliennes, en prévoyant la régulation de l'aménagement commercial à une échelle plus large de niveau régional plutôt qu'à l'échelle intercommunale ;
- la compatibilité des dispositions des chartes de PNR avec le SDRIF. ■

PROPOSITIONS POUR
LA MISE EN ŒUVRE

3

APPROPRIATION, SUIVI ET ÉVALUATION : UN SDRIF EN MOUVEMENT

3.1	Un dispositif d'évaluation partenarial	79
3.2	Une approche large et des critères multiples	80
3.3	Partager et expliquer	83

Le SDRIF, cadre de référence pour l'ensemble des acteurs de l'aménagement et du développement du territoire, s'inscrit dans une démarche partenariale permanente à pérenniser qui devrait permettre :

- de poursuivre la réflexion sur les pistes de mise en œuvre des orientations exprimées à travers les actions présentées dans ce fascicule ;
- de mesurer les effets obtenus, d'identifier les inflexions nécessaires, d'adapter les orientations et objectifs par un processus de suivi-évaluation de niveau régional.

Le suivi permanent et l'évaluation au moins décennale du SDRIF ont pour but d'éclairer les différents acteurs sur l'application effective des orientations du Schéma directeur et la validité dans la durée de ses principaux objectifs à une échelle régionale et infra-régionale.

Le suivi et l'évaluation devraient permettre aux acteurs de coordonner leurs approches de façon à produire une analyse partagée des processus à l'œuvre et des résultats obtenus, et d'identifier les inflexions nécessaires pour adapter tant les objectifs territoriaux que les politiques sectorielles engagées par la puissance publique, voire d'engager une procédure de modification ou de révision du SDRIF. Le dispositif de l'évaluation environnementale fait partie intégrante du dispositif de suivi et d'évaluation, conformément à l'article L. 141-1 du Code de l'urbanisme, qui

précise qu' « au plus tard à l'expiration d'un délai de 10 ans à compter du décret approuvant le Schéma directeur de la région Île-de-France, la Région procède à une analyse de son application, notamment du point de vue de l'environnement ». ■

3.1 UN DISPOSITIF D'ÉVALUATION PARTENARIAL

Afin que le suivi, l'évaluation et la prospective soient partagés avec les acteurs de l'aménagement, la dynamique partenariale de mise en œuvre du SDRIF pourrait s'effectuer au travers des instances de concertation que sont les comités de pilotage et comités de pilotage élargis du SDRIF et la Conférence régionale des collectivités, en lien avec Paris Métropole.

DES OBSERVATOIRES, SUPPORTS DE L'ÉVALUATION

Les observatoires sont des instances de partenariats qui regroupent en leur sein services de l'État, collectivités, organismes professionnels, associations, personnes qualifiées, etc. Ils agissent dans le domaine de l'environnement – Natureparif, Airparif, Bruitparif, ORDIF, Réseau d'observation statistique de l'énergie (ROSE), etc. –, de la santé (ORS), du foncier (ORF), de l'immobilier (Observatoire de l'équipement commercial d'Île-de-France, de l'immobilier d'entreprise, du logement social) ou encore du patrimoine (Observatoire du patrimoine industriel – cf. 1.2.3. La mixité des quartiers par les services et les équipements : Susciter le « réflexe patrimonial » dans les projets d'aménagement), et constituent des outils importants de connaissance et d'aide à la décision au service des politiques publiques et de l'aménagement futur et durable du territoire francilien.

Il s'agirait de valoriser les activités et travaux menés par chacune de ces structures et de construire des programmes d'études concertés, afin d'accompagner la mise en œuvre du SDRIF et de permettre le suivi et l'évaluation des actions engagées. Pour certains, un élargissement de leur champ d'études à l'échelle du Bassin parisien serait souhaitable, dans le souci de proposer des comparaisons nationales, européennes et internationales. ■

Parallèlement à ces instances politiques, il est proposé que le comité technique constitué pour la révision du SDRIF, réunissant les représentants des services de la Région et de l'IAU-ÎdF, des services de l'État, et du Conseil économique et social régional, puisse assurer la coordination de la démarche d'évaluation pour le compte du comité de pilotage. Il opérerait les choix en matière de questionnements, de méthodes, d'outils (études, enquêtes, observatoires) et d'indicateurs. Pour chacun d'eux, la situation de référence serait précisée ainsi que les évolutions attendues, à l'échelle régionale. En outre, une logique de veille territoriale serait mise en place à une échelle infrarégionale (grandes entités géographiques, départements, CDT, etc.), avec une attention particulière pour les territoires concernés par la géographie stratégique. La démarche de construction d'indicateurs pertinents se construirait en partenariat et transversalité avec les acteurs franciliens, mais aussi des partenaires experts, notamment les différents observatoires régionaux existants ou à créer, à l'instar de la concertation engagée pour l'élaboration du SDRIF. ■

3.2 UNE APPROCHE LARGE ET DES CRITÈRES MULTIPLES

La démarche de suivi et d'évaluation tiendrait compte des différentes fonctions du SDRIF :

- le SDRIF comme document d'urbanisme, devant se décliner dans les documents d'urbanisme locaux ;
- le SDRIF comme document d'aménagement fixant des objectifs pour les politiques régionales (notamment spatialisées), devant se décliner dans les divers contrats (CPER, contrats régionaux, etc.) et plans sectoriels ;
- le SDRIF, plus largement encore, comme porteur de valeurs (comme la solidarité), de principes (comme la proximité), de notions (comme la densité humaine) à diffuser plus largement dans l'ensemble des politiques publiques et des pratiques professionnelles.

La démarche privilégierait la dimension transversale et durable propre au SDRIF. Les critères d'évaluation devraient permettre d'identifier l'impact du SDRIF au regard de ses trois grands défis : « Agir pour une Île-de-France plus solidaire » « Anticiper et répondre aux mutations environnementales », « Conforter l'attractivité de l'Île-de-France en organisant sa transition économique » ; et au regard du socle du projet spatial :

- relier – structurer pour une métropole plus

connectée, plus durable et plus intense ;

- polariser – équilibrer pour une métropole plus diverse, vivante et attractive ;
- préserver – valoriser pour une métropole plus verte et vivable.

Les indicateurs synthétiques pour le suivi des grands défis

Pour garantir la durabilité du développement régional, les domaines économique, social et environnemental ne peuvent être dissociés. Ainsi, les trois grands défis seraient notamment suivis au travers des indicateurs synthétiques : l'Indice de santé sociale régionale (ISSR), l'Indice temporel de l'environnement (ITE) et l'Indice de vitalité économique (IVE).

L'Indice de santé sociale d'Île-de-France (ISSR) conçu en 2010 par la Mission d'information sur la pauvreté et l'exclusion sociale en Île-de-France (MIPES) couvre sept thématiques – santé, logement, scolarité, emploi, revenus et minimas sociaux, inégalités territoriales, surendettement – et agrège 12 variables. Conçu comme un thermomètre de l'état de santé régional, il a pour objectif d'identifier les évolutions de la situation sociale afin d'alimenter le débat public. Derrière l'objectif de santé sociale, l'enjeu central est de s'assurer

que le développement de la région profite à tous les Franciliens. L'ISSR permet des comparaisons dans le temps (depuis 1997). L'Indice temporel de l'environnement est un indice de contexte qui intègre différents types d'indicateurs : d'état, de pression, de réponse, etc. Il regroupe 22 indicateurs répartis en six thématiques : air et bruit, climat et transport, eau, espace et risques, faune et flore, utilisation des ressources. L'enjeu de cet indicateur est de réussir à caractériser l'évolution de l'environnement francilien dans le temps.

L'Indice de vitalité économique a pour ambition de faire la synthèse des différents indicateurs permettant de mesurer la vitalité de l'économie régionale dans sa globalité et de suivre son évolution dans la durée. La vitalité économique est appréhendée à travers quatre grands objectifs : augmenter la richesse du territoire, améliorer le marché du travail et les compétences, renforcer l'innovation et accroître l'attractivité de la région, et 17 indicateurs.

La mise en œuvre du SDRIF, le suivi des orientations et les hypothèses « quantitatives »

Le suivi de la mise en œuvre du SDRIF dans sa dimension « document d'urbanisme » constituerait l'un des principaux axes du dispositif de suivi.

Ce dispositif devrait permettre de suivre l'évolution de la révision des Documents d'urbanisme locaux (DUL) suite à l'approbation du SDRIF, mais surtout de mesurer la compati-

bilité de ces documents au regard de :

- la planification de l'espace par les DUL avec les orientations et la carte de destination générale des différentes parties du territoire du projet de SDRIF : évolution des capacités d'extension, évolution des espaces naturels destinés à l'urbanisation, maintien de la fonctionnalité des espaces ouverts, etc. ;
- la planification de l'espace des DUL et le projet spatial régional : urbanisation et densification dans les secteurs bien desservis, préservation et valorisation des espaces ouverts, liens entre mobilité, déplacements et développement urbain (logement, emploi) par exemple.

Le dispositif de suivi rendrait également compte de l'évolution de la construction de logements des extensions urbaines, des équilibres habitat/emploi et de leur répartition spatiale au regard des hypothèses affichées par le SDRIF, à l'échelle régionale comme à des échelles plus fines. Il devrait, dans la mesure du possible, mettre en évidence, par le choix des indicateurs et des niveaux d'analyse et de restitutions, les dimensions spatiales et territoriales qui constituent le fondement du document : géographie stratégique, secteurs de densification et d'urbanisation préférentielle, quartiers de gares.

Des secteurs privilégiés (urbanisation préférentielle) sont identifiés, pour construire de nouveaux quartiers (logements, activités,

équipements, services, espaces verts). Le projet spatial fixe un certain nombre d'orientations pour ces espaces : respect des continuités écologiques, fronts urbains, coupures d'urbanisation, densité soutenue, etc. Le projet d'aménagement préserve aussi des possibilités d'extension aux secteurs de développement à proximité des gares, aux pôles de centralités, mais également aux bourgs, villages et hameaux de l'espace rural. Le suivi de ces possibilités d'extension non cartographiées dans la carte de destination générale des différentes parties du territoire, mais encadré par des seuils dans le projet spatial, s'exercerait en particulier à travers le Mode d'occupation des sols de l'IAU-IdF.

Pour les espaces à vocation naturelle (espaces agricoles, boisés, naturels), le dispositif de suivi s'attachera aux aspects qui font l'objet d'orientations d'aménagement juridiquement opposables et des projets retranscrits sur la carte de destination générale des différentes parties du territoire :

- maintien ou création des continuités écologiques, coupures d'urbanisation, continuités agricoles et liaisons vertes ;
- création d'espaces verts et ouverture au public d'espaces naturels.

Les objectifs ambitieux affichés par le projet spatial en matière de limitation de la consommation d'espaces agricoles et naturels par l'urbanisation, mais aussi en matière de

densification et de compacité des espaces urbanisés, justifieraient la création d'une instance d'observation partenariale associant la Région, l'État et les collectivités en charge du suivi des processus urbains. À ce titre, il conviendrait de pérenniser le programme OCEAN et de l'élargir aux enjeux plus larges du suivi des processus de mutations et de renouvellement des espaces urbains, en portant une attention particulière aux quartiers de gares qui portent une large part des enjeux de développement urbain. De même, au regard des objectifs élevés en matière de construction de logements, l'opportunité de créer un observatoire de l'habitat et de la construction se justifierait également.

Le dispositif de suivi des objectifs quantitatifs (consommation d'espaces, densification, construction de logements, etc.) et spatialisés du projet régional pourrait s'appuyer sur le croisement de quatre principaux ensembles de données : l'évolution de la construction (Sittadel-DRIEA), l'évaluation de l'urbanisation et le d'occupation des sols avec le Mos (Mode d'occupation des sols – IAU-ÎdF), l'évolution des documents d'urbanismes locaux (BD PLU-DRIEA) et l'évolution des données de populations et d'emplois (Insee). Il apparaît nécessaire de réfléchir à des mesures nouvelles et efficaces afin de mettre à jour ces données et d'envisager, pour cela, des partenariats étroits avec l'État et les collectivités territoriales pour leur amélioration et leur pérennisation.

Le suivi et l'évaluation des orientations thématiques et sectorielles

Les critères d'évaluation concernant les grandes réalités que le projet d'aménagement régional entend infléchir en matière économique, d'habitat, de transport, d'environnement ou d'équipement s'appuieraient sur une série d'indicateurs quantitatifs et qualitatifs portant sur les évolutions attendues des objectifs et orientations sectorielles et thématiques pour un développement durable. Ces évolutions, reflets de la mise en application directe ou indirecte du SDRIF, devraient également s'analyser au regard des évolutions réglementaires, institutionnelles, sociétales ou technologiques que connaîtra l'Île-de-France au cours des 20 prochaines années.

La prise en compte de l'évolution des contextes démographiques, économiques, sociaux et environnementaux

Les réalités et les enjeux sur lesquels s'appuient les orientations du SDRIF sont en constante évolution. Face à ce constat, il importe de suivre les tendances sociales, économiques et environnementales qui caractérisent le développement du territoire. Les éléments de contexte devraient permettre d'observer ces grandes réalités régionales auxquelles le projet régional est susceptible de devoir s'adapter : les évolutions démographiques ; les évolutions sociales ; les évolutions économiques et de

l'emploi ; les évolutions environnementales, climatiques et énergétiques ; les évolutions des conditions économiques et sociales de production de l'habitat et des nouveaux quartiers urbains ; les évolutions des conditions techniques, économiques et sociétales de la mobilité ; les évolutions scientifiques et les évolutions législatives et réglementaires entre autres. ■

3.3 PARTAGER ET EXPLIQUER

La démarche globale de suivi-évaluation du SDRIF serait restituée sous la forme d'un rapport bisannuel présentant les éléments de mise en œuvre et un tableau de bord des indicateurs. Ce rapport ferait l'objet d'une communication en séance plénière du conseil régional.

Le référentiel territorial du SDRIF

Un référentiel territorial du SDRIF, outil numérique de déclinaison territoriale des objectifs et orientations du SDRIF devrait être mis à la disposition des collectivités et des acteurs franciliens. La mise en œuvre efficace du SDRIF nécessite en effet une appropriation de ses orientations par tous les acteurs franciliens (élus, associations, habitants, professionnels) de l'aménagement du territoire. Le « référentiel territorial du SDRIF », outil numérique de déclinaison territoriale des objectifs et orientations du SDRIF, constituerait un moyen permettant cette appropriation.

Ce référentiel territorial permettrait à chacun, à l'échelle de son territoire (départements, intercommunalités, communes, parcs naturels régionaux, etc.) ou de sa zone d'études, de faire ressortir les constats des évolutions passées, les orientations du SDRIF et les éléments de cadrages quantitatifs en

matière de construction de logements, de développement de l'emploi ou d'extension urbaine autorisée. Au-delà de la déclinaison automatique sous la forme de fiches et d'un atlas reprenant l'ensemble de la cartographie du schéma directeur, cet outil viserait :

- à mieux diffuser et comprendre la carte générale de destination des sols et les règles qui y sont associées par le développement d'une carte interactive ;
- à permettre l'actualisation de certaines cartographies thématiques ;
- à restituer sous forme d'un tableau de bord différents indicateurs définis dans le cadre du processus de suivi-évaluation de la mise en œuvre du schéma directeur ;
- à rendre compte de l'évaluation environnementale (diagnostic, cartographie) et des incidences du projet à l'échelle des territoires.

Des carnets pratiques illustrant la mise en œuvre concrète des grands objectifs du SDRIF

La série carnets pratiques illustre les grandes orientations régionales, et en particulier les principales orientations que le SDRIF veut promouvoir. Loin d'être des guides d'application juridique, ils présentent, sous une forme illustrée, des exemples de réponses locales aux objectifs du SDRIF. Ces carnets ont pour

but de faciliter la déclinaison de ces principes dans les documents d'urbanisme communaux et intercommunaux. Par des exemples de bonnes pratiques et à travers des explications méthodologiques et des fiches, ils présentent ainsi des exemples concrets de réalisation dans les opérations d'aménagement déjà expérimentées localement, en Île-de-France, en France ou à l'étranger.

Deux carnets – « Comment encourager l'intensification urbaine ? Comment maîtriser le développement des bourgs, des villages et des hameaux ? », et « Comment concevoir des extensions urbaines denses ? » – ont déjà permis d'affiner et de diffuser les concepts clés d'intensification et de compacité. Les carnets « Comment traiter les fronts urbains ? » et « Comment prendre en compte le fonctionnement des espaces ouverts dans l'aménagement ? » traitent des liens physiques et paysagers à nouer entre la ville et la campagne, entre les espaces bâtis et les espaces ouverts et expliquent la nécessité de garantir la cohérence de ces espaces ouverts, ainsi que les continuités indispensables à leur fonctionnement et aux activités dont ils sont le support. Cette série des carnets pratiques devrait être poursuivie et davantage reconnue.

La carte interactive du SDRIF

La carte générale de destination des territoires est souvent le premier document du SDRIF regardé, sans pouvoir être analysée avec la compréhension en amont des grands

principes, du projet spatial et des orientations auxquels elle est totalement liée. La version numérique de la carte opposable du SDRIF devrait faciliter ces liens d'analyse, être un outil pédagogique pour les citoyens et un outil technique de meilleure appropriation du schéma directeur pour tous les techniciens et les élus. Ainsi, en permettant de nommer les objets qui s'y trouvent, en proposant des bilans par commune, les objectifs, les règles auxquelles elles sont soumises, cet outil devrait faciliter la lecture à toutes les échelles, du national à la commune, des prescriptions d'aménagement proposées dans l'intérêt des Franciliens. Avec des niveaux d'entrée différents selon le besoin technique, cet outil facilement accessible grâce au numérique et à Internet, le serait aussi sur son contenu avec de nombreux compléments d'information : possibilité de sélectionner des objets et d'accéder directement au texte réglementaire du SDRIF auquel il se rapporte, de zoomer (au-delà du 1/150000^e), etc.

Les Franciliennes et les Franciliens associés

L'association des Franciliennes et des Franciliens apparaît indispensable à l'appropriation effective du projet régional que constitue le SDRIF, qui tient compte des modes de vie individuels et collectifs (habitat, mobilité, activité, loisirs, etc.) et de leurs évolutions. Elle serait donc indispensable à son suivi et à son évaluation. Les dispositifs utilisés ou

construits à l'occasion de la concertation engagée pour la révision du SDRIF seraient sollicités et, le cas échéant, affinés pour son suivi : « baromètre » de l'opinion francilienne, sondages, enquêtes auprès des Franciliennes et des Franciliens, panels, débats consultatifs, conférences citoyennes, etc.

Enfin, la Région informerait et solliciterait pour avis sur les données résultant du suivi du SDRIF les différentes instances de « démocratie participative » existantes ou à créer : Conseil régional des jeunes, Conseil régional des citoyennes et des citoyens handicapés, etc. Un dispositif d'information et de réflexion à destination des lycéens pourrait être élaboré. Cette évaluation liée aux nouvelles formes de planification devrait également permettre de faire vivre le SDRIF en associant à sa mise en œuvre les partenaires qui ont largement contribué à sa révision. ■

INDEX

Sigles	86
Termes techniques.....	88

SIGLES

ACTEP	Association des collectivités territoriales de l'est parisien
ADEME	Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
AEV	Agence des espaces verts
AFTRP	Agence foncière et technique de la région parisienne
AIGP	Atelier international du Grand Paris
ANRU	Agence nationale pour la rénovation urbaine
AOL	Autorité organisatrice du logement
AOP	Autorité organisatrice de proximité
AOT	Autorité organisatrice des transports
Apur	Atelier parisien d'urbanisme
ARD	Agence régionale de développement
Arene	Agence régionale de l'environnement et des nouvelles énergies
ARS	Agence régionale de santé
BD-PLU	Base de données des PLU
BTP	Bâtiment et travaux publics
CCRANT	Commission consultative régionale pour l'aménagement numérique du territoire
CDG Express	Charles-de-Gaulle Express
CDGT	Carte de destination générale des différentes parties du territoire
CDT	Contrat de développement territorial
CEPRI	Centre européen de prévention des risques d'inondation
Ceser	Conseil économique, social et environnemental régional
CGEDD	Conseil général de l'environnement et du développement durable
CNOUS	Centre national des œuvres universitaires et scolaires
CPER	Contrat de projets État Région
CPIER	Contrat de projets interrégional État-Régions
CPRD	Contrat particulier Région-Département
CRH	Comité régional de l'habitat
CROUS	Centre régional des œuvres universitaires et scolaires
DIM	Domaine d'intérêt majeur
DRIEE	Direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie
DUL	Document d'urbanisme local
DUP	Déclaration d'utilité publique

ENSEspace naturel sensible
EPCIÉtablissement public de coopération intercommunale
EPF-EPFIFÉtablissement public foncier/
Établissement public foncier d'Île-de-France
EPRIÉvaluation préliminaire des risques inondation
GP3Grand projet 3
GP5Grand projet 5
GP8Grand projet 8
HQE/HQSHaute qualité environnementale /
Haute qualité sanitaire
IAU idFInstitut d'aménagement et d'urbanisme
de la région d'Île-de-France
ICPEInstallation classée pour la protection de l'environnement
IEEDInstitut d'excellence des énergies décarbonées
InseeInstitut national de la statistique et des études
ISO/AFNORInternational organization for standardization/
Association française de normalisation
ISSRIndice de santé sociale d'Île-de-France
ITEIndice temporel de l'environnement
IVEIndice de vitalité économique
LGVLigne à grande vitesse
LNPNLigne nouvelle Paris-Normandie
MIPESMission d'information sur la pauvreté et l'exclusion sociale
MOLLELoi de Mobilisation pour le logement
et de lutte contre l'exclusion
MOSMode d'occupation du sols
NFCNear field communication (communication en champ proche)
NQUNouveaux quartiers urbains
OCEANObservatoire de la consommation
des espaces agricoles et naturels
OINOpération d'intérêt national
ORDIFObservatoire régional des déchets d'Île-de-France
ORFObservatoire régional du foncier
ORSObservatoire régional de la santé
PAENPérimètre de protection
des espaces agricoles et naturels périurbains
PAPPort autonome de Paris

PAPIProgramme d'actions de prévention des inondations
PCETPlan climat-énergie territorial
PDUIFPlan de déplacements urbains d'Île-de-France
PEBPlan d'exposition au bruit
PGRIPlan de gestion des risques inondation
PIGProjet d'intérêt général
PLAIPrêt locatif aidé d'intégration
PLHProgramme local de l'habitat
PLUPlan local d'urbanisme
PLUSPrêt locatif à usage social
PMEPetite et moyenne entreprise
PMIPetite et moyenne industrie
PNRParc naturel régional
PNRUProgramme national de rénovation urbaine
PPAPlan de protection de l'atmosphère
PPBEPlan de prévention du bruit dans l'environnement
PPIProgramme prévisionnel d'investissement
PPRPlan de prévention du risque
PPRNPlan de prévention des risques naturels
PPRTPlan de prévention des risques technologiques
PRADPlan régional d'agriculture durable
PREDASPlan régional d'élimination des déchets d'activités de soins
PREDDPlan régional d'élimination des déchets dangereux
PREDECPlan régional de prévention
et de gestion des déchets de chantiers
PREDIFPlan régional de réduction des déchets en Île-de-France
PREDMAPlan régional d'élimination des déchets
ménagers et assimilés
PRIFPérimètre régional d'intervention foncière
PRMDPlan d'actions régional pour la mobilité durable
PRPAPlan régional de protection de l'atmosphère
PRQAPlan régional pour la qualité de l'air
PRUProjet de rénovation urbaine
RERRéseau express régional
RNRRéserve naturelle régionale
SAFERSociétés d'aménagement foncier et d'établissement rural
SAGESchéma d'aménagement et de gestion des eaux

SCORANStratégie de cohérence régionale
pour l'aménagement numérique
SCoTSchéma de cohérence territoriale
SDAGESchéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux
SDRIFSchéma directeur de la région Île-de-France
SDTANSchéma directeur territorial d'aménagement numérique
SEMSociétés d'Économie Mixte
SGPSociété du Grand Paris
SMESystème de management environnemental
SRCAESchéma régional du climat, de l'air et de l'énergie
SRCESchéma régional de cohérence écologique
SRDEIStratégie régionale de développement
économique et d'innovation
SRESchéma régional éolien
SRIStratégie régionale de l'innovation
SRITSchéma régional des infrastructures et des transports
SROSSchéma régional de l'organisation des soins
SRTLStratégie régionale du tourisme et des loisirs
SRULoi relative à la Solidarité et au renouvellement urbains
STIFSyndicat des transports d'Île-de-France
TCSPTransport collectif en site propre
TEPTerritoire écologiquement prioritaire
TGVTrain à grande vitesse
TICTechnologies de l'information et de la communication
TIMTerritoire d'intérêt métropolitain
TIRNTerritoire d'intérêt régional et national
TOLTerritorialisation des objectifs logements
TVBTrame verte et bleue
UnescoOrganisation des Nations Unies
pour l'éducation, la science et la culture
ZACZone d'aménagement concerté
ZAEZone d'activités économiques
ZAPZone agricole protégée
ZUSZone urbaine sensible

TERMES TECHNIQUES

Les abréviations et numéros renvoient aux fascicules et pages où le terme technique fait l'objet d'une définition, d'un développement ou d'une illustration.

Agenda 21	MO/67	Effet de masse	EE/177
Agglomération centrale	DPSO/87, OR/30	Effet de structure	EE/177
Agrément	MO/73	Effets escomptables	EE/51
Aide à la pierre	MO/30	Entente territoriale	MO/58
Artificialisation des sols	DPSO/77, 114, EE/78	Entités géographiques	DPSO/17, OR/30
Atelier international du Grand Paris	MO/69	Équilibre habitat/emploi	DPSO/27, MO/28
Ateliers de création urbaine	MO/69	Espace de respiration	DPSO/71, 151, OR/42
Autorité organisatrice des transports	MO/71	Espace rural	DPSO/71
Autorité organisatrice du logement	MO/32	Espace urbanisé communal	OR/25, 31
Bassin de vie	DPSO/27	Espace urbanisé au sens strict	EE/84
Bassin parisien	VR/26, DPSO/44, 72	Espaces naturels	DPSO/65, OR/38
Biomasse	DPSO/164, EE/159	Espaces ouverts	DPSO/31, OR/34, EE/76
Boulevards métropolitains	DPSO/108	Espaces ouverts urbains	DPSO/54, 113
Capacité d'urbanisation	OR/11	Facteur 4	DPSO/31, EE/19
Carence en espaces verts	DPSO/25, OR/23, EE/155	Fonctionnement des espaces ouverts	DPSO/54, EE/86
Carrefour biogéographique	EE/96	Fonctionnalité des espaces ouverts	OR/34, EE/76
Ceinture verte	DPSO/65, 71, 151, EE/77	Fragmentation des espaces	DPSO/152, EE/80
Centralité	VR/34	Front urbain (d'intérêt régional)	DPSO/66, 72, OR/35
Charte aménagement-transport	DPSO/170, MO/64	Gaz à effet de serre	DPSO/31, EE/64
Cœur de métropole	DPSO/67, OR/30	Grand projet 3	MO/64
Compacité régionale	DPSO/55	Îlot de chaleur urbain	DPSO/34, EE/63
Compacité urbaine	VR/54, DPSO/30, 54	Imperméabilisation des sols	DPSO/34, EE/99
Conférence des présidents de régions du Bassin parisien	MO/57	Incidences notables prévisibles	EE/51
Conférence régionale des collectivités	MO/79	Indicateur d'impact spécifique	EE/201
Consommation d'espace	VR/54, EE/75	Indicateur de réalisation	EE/201
Continuité écologique	DPSO/155, OR/42, EE/94	Indicateur de résultat	EE/201
Contrat de développement territorial	MO/63	Indicateur d'impact global	EE/201
Contrat de projet État-Région	MO/64	Innovation	VR/58, DPSO/40
Contrat de projet interrégional	MO/56	Intensification urbaine	DPSO/54, EE/71
Contrat particulier Région-département	MO/62	Intensité urbaine	VR/55, DPSO/54
Conversion écologique et sociale de l'économie	VR/47, DPSO/126	Intérêt régional	DPSO/51
Corridors écologiques	DPSO/154, EE/94	Interface ville/nature	DPSO/71
Critérisation	MO/62	Liaison agricole et forestière	DPSO/160, OR/42, EE/76
Densification	DPSO/54, OR/22, EE/78	Liaison verte	DPSO/71, 158, OR/42, EE/155
Densité humaine	OR/22, EE/83	Métro automatique du Grand Paris Express	VR/54, DPSO/103, MO/20
Effet d'accompagnement	EE/177	Mixité sociale	VR/55, DPSO/87

Modèle de développement.....	DPSO/51
Multipolaire.....	DPSO/55, 62
Nouveaux quartiers urbains	MO/66
Pactes.....	MO/39
Parc naturel régional	VR/60, MO/66
Pénétrantes agricoles et boisées	DPSO/160, 152
Périmètre de calcul des GES.....	EE/66
Plan d'actions régional pour la mobilité durable	MO/17
Plan de déplacements urbains d'Île-de-France	MO/16
Plan de mobilisation pour les transports collectifs.....	MO/17
Plan local d'urbanisme, plan local d'urbanisme intercommunal	MO/72
Pôle de centralité	DPSO/48, 96, OR/29, 30
Potentiel de densification	OR/26, EE/84
Potentiel d'urbanisation	EE/193, MO/29
Programme local de l'habitat	MO/29
Rapport de compatibilité	DPSO/14, OR/11
Renouvellement urbain.....	DPSO/54
Report modal	DPSO/111, 135
Réservoir de biodiversité	DPSO/154, EE/94
Ressources naturelles	VR/60, DPSO/31, 53
Risque de mouvement de terrain	DPSO/117, EE/131
Risque technologique	DPSO/162, 166, EE/134
Ruissellement	EE/99
Schéma de cohérence territorial.....	MO/72
Site Natura 2000.....	EE/95
Système régional des espaces ouverts	DPSO/153, EE/34
Territoires contributifs	VR/57, DPSO/52
Territoires d'intérêt métropolitain	DPSO/78, 169, MO/60
Territoires écologiquement prioritaires.....	VR/56, MO/62
Territorialisation des objectifs de logement	MO/27
Trame verte d'agglomération	DPSO/71, 98, EE/40
Trame verte et bleue	DPSO/154, EE/38, MO/45
Unité paysagère	DPSO/156, EE/74
Urbanisation au sens strict.....	EE/78
Voies rapides apaisées.....	DPSO/109
Vulnérabilité face aux risques	DPSO/164

Le Schéma directeur de la région Île-de-France a été élaboré sous l'autorité de :

- Jean-Paul Huchon, président du Conseil régional d'Île-de-France, président du Comité de pilotage de la révision du Schéma directeur ;
- Alain Amédéo, vice-président du Conseil régional en charge de l'aménagement du territoire, de la coopération interrégionale et des contrats ruraux ;
- Mireille Ferri, vice-présidente du conseil régional en charge de l'aménagement lors de la précédente mandature (2004-2010).

La révision du SDRIF a été menée :

en association avec les services de l'État

- Représentés par Daniel Canépa, préfet de la région Île-de-France, préfet de Paris et par Jean-Claude Ruysschaert, directeur régional et interdépartemental de l'équipement et de l'aménagement d'Île-de-France, membres du comité de pilotage ;
- Assistés des services de la DRIEA et notamment de Daniel Bazin, directeur adjoint au pilotage des Services, de François Dubois, chef de Service de l'Aménagement, de Sophie Lafenêtre, adjointe au chef de Service de l'Aménagement et responsable du Département des Politiques d'aménagement durable, de Julie Taldir, chef du Bureau Planification, et de Sophie Robin, chargée d'études.

en partenariat avec le Conseil économique, social et environnemental régional d'Île-de-France

- Présidé par Jean-Claude Boucherat, membre du comité de pilotage, avec le concours de Pierre Moulié, rapporteur général, président de la Commission aménagement du territoire et de la Commission spécialisée des infrastructures de transport du CESER ;
- Assistés de Catherine Maubert et Bruno Mougin, directrice et directeur-adjoint du cabinet du Président du CESER, Delphine Berling, chargée de mission Aménagement du territoire.

La révision du SDRIF a bénéficié du concours d'Hélène Vestur, conseillère d'État, en qualité de pré-rapporteuse.

La maîtrise d'ouvrage a été assurée par les Services de la Région Île-de-France, placés sous l'autorité de Jean-Michel Thornary, directeur général des Services.

La coordination générale a été assurée par :

- L'Unité Aménagement Durable, dirigée par Jean-Claude Gaillot, directeur général adjoint ;
- La Direction de la planification, de l'aménagement et des stratégies métropolitaines, dirigée par Valérie Mancret-Taylor, directrice, et Caroline Bonan-Richard et Nicolas Rolland, sous-directeurs.

L'équipe projet menée par Isabelle Fabre et composée de Violaine Allais, Fatiha Amrouche, Christophe Barbara, Delphine Bonamy, Caroline Bonan-Richard, Romain Bentegeat, Stefan Bove, Patrick Chaimovitch, Estelle Crétois, Thibault De Laleu, Lucie Droulers, Marc Fanchini, Léo Fauconnet, Dominique Fèvre, Jean-Michel Grandchamp, Pascal Hauchecorne, Agnès Henry, Aurelia Jakob, Élodie Lachaud, Jean-Frédéric Laffargue, Céline Laurens, Sandrine Lemire, Évelyne Lestrat, Bruno Louis, Christine Loncle, Séverine Madura, Julien Megdoud, Laëtitia Pageot, Marie-Françoise Pineda, Mélanie Pusset, Juliana Ribeiro, Julie Rodriguez, Christine Roma-Facquez, Alexandra Rossi, Joachim Solda, Héloïse Tournoux, Irène Uhart.

La maîtrise d'œuvre a été assurée par l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Île-de-France, sous l'autorité de François Dugény, directeur général.

La coordination générale a été assurée par :

- Le Département Planification et Aménagement durables, dirigé par Vincent Fouchier, directeur général adjoint, directeur délégué au SDRIF ;
- L'équipe projet composée de Sandrine Barreiro, Emmanuel Blum, Marie Carles, Laurie Cransac, Anne-Claire Davy, Élisabeth Faguer, Ludovic Faytre, Nicolas Laruelle, Corinne Legenne, Julie Missonnier, Muriel Naudin, Laurence Nologues, Dorothee Palayan, Dominique Riou, Anne-Marie Roméra, Florian Soulard, Angélique Templier, Marion Tillet, Yann Watkin ;
- Avec l'appui technique de Adelaïde Bardon, Karim Ben Meriem, Étienne Berthon, Laure de Biasi, Élisabeth Bordes-Pages, Simon Carrage, Bernard Cauchetier, Valérie Constanty, Erwan Cordeau, Olivier Cransac, Guillemette Crozet, Amélie Darley, Carole Delaporte, Régis Dugué, Anca Duguet, Audrey Gauthier, François Gorrand, Pascale Guery, Sandrine Gueymard, Brigitte Guigou, Sabine Host, Éric Huybrechts, Émilie Jarousseau, Paul Lecroart, Hervé Lerolle, Martine Liotard, Marie-Angèle Lopes, Philippe Louchart, Cécile Maclair, Philippe Montillet, Lydia Mykolenko, Danièle Navarre, Claire Peuvergne, Laetitia Pigato, Corinne Praznocy, Manuel Pruvost-Bouvattier, Corinne Ropital, Victor Said, Jean-François Saigault, Indira Sivasoubmaniane, Daniel Thépin, Frédéric Theulé, Pierre-Marie Tricaud, Pauline Zeiger, Gwenaëlle Zunino.

Avec les contributions :

Du Syndicat des Transports d'Île-de-France, de l'Agence des Espaces Verts, de l'Agence Régionale de Développement, de l'Établissement Public Foncier Île-de-France, des Parcs Naturels Régionaux.

En liaison avec :

- Matthieu Liénard, responsable du pôle Politiques territoriales du Cabinet du Président, conseiller chargé de l'Aménagement et du Grand Paris auprès du Président du Conseil régional d'Île-de-France ;
- Corinne Leroy-Burel, chargée de mission auprès du Vice-président du Conseil régional en charge de l'aménagement du territoire, de la coopération interrégionale et des contrats ruraux.

Avec le concours de l'ensemble des services de la Région, notamment :

Au sein de l'Unité aménagement durable :

- La Direction des Transports, dirigée par Olivier Moulin, directeur ;
- La Direction de l'Environnement, dirigée par Patricia Correze-Lénée, directrice ;
- De l'Unité des Affaires juridiques, marchés, qualité, dirigée par Fleur Jourdan, directrice générale adjointe ;
- De l'Unité Communication, dirigée par Xavier Crouan, directeur général adjoint ;
- De l'Unité Développement, dirigée par Suzanne Srodogora, directrice générale adjointe ;
- De l'Unité Lycées, dirigée par Ariane Azéma, directrice générale adjointe ;
- De l'Unité Société, dirigée par Étienne Achille, directeur général adjoint ;
- De l'Unité du personnel et des ressources humaines, dirigée par Michel Prudhomme, directeur général adjoint ;
- De l'Unité du Patrimoine et des moyens généraux, dirigée par Daniel Daehn, directeur général adjoint ;
- Du Secrétariat Général du Conseil régional, dirigé par Éric Arnaud, secrétaire général.

Avec le concours de l'ensemble des départements de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Île-de-France :

- Le Département Démographie habitat équipement et gestion locale, dirigé par Christine Corbillé, puis Catherine Boillot ;
- Le Département Économie et développement local, dirigé par Anne-Marie Roméra ;
- Le Département Environnement urbain et rural, dirigé par Christian Thibault ;
- Le Département Mobilité et transport, dirigé par Alain Meyere ;
- Le Département Urbanisme, aménagement et territoires, dirigé par Jean-Pierre Palisse, directeur général adjoint, puis Fouad Awada, directeur général adjoint ;
- Le Département Information, documentation, multimédia, dirigé par Philippe Montillet ;
- Le Département Studio, création, édition, dirigé par Frédéric Theulé ;

- Le Département du Système d'information géographique régional, dirigé par Michel Hénin ;
- Le Département Système d'information, dirigé par Jean-Marie Lesens ;
- La Mission Études sécurité, dirigée par Sylvie Scherer ;
- L'observatoire régional de la santé, dirigé par Nathalie Senecal Garnier ;
- L'Institut régional de développement du sport en Île-de-France, dirigé par Gérard Lacoste ;
- Et de Gérard Lacoste, directeur général adjoint, en charge de la Stratégie et du développement.

Conception graphique et maquette : Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Île-de-France et OPS2.

Conception cartographique et illustrations : Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Île-de-France, Ville Ouverte, WeDoData et Readymake.

Couvertures : Rampazzo.

Imprimeur : IME.

PROPOSITIONS
MISE EN ŒUVRE

PROPOSITIONS **POUR**
LA MISE EN ŒUVRE

PROPOSITIONS POUR LA MISE EN ŒUVRE



Conseil régional d'Île-de-France
35, bld des Invalides – 75007 Paris
Tél. : 01 53 85 53 85 – www.iledefrance.fr