ARRÊTÉ
ADOPTÉ
APPROUVÉ



2 Île-de-France 2030

DÉFIS, PROJET SPATIAL RÉGIONAL ET OBJECTIFS

SCHÉMA DIRECTEUR DE LA RÉGION ÎLE-DE-FRANCE
ADOPTÉ PAR LE CONSEIL RÉGIONAL LE 18 OCTOBRE 2013

îledeFrance
Demain s'invente ici

DÉFIS, **PROJET** SPATIAL RÉGIONAL ET OBJECTIFS

DÉFIS, PROJET SPATIAL ET OBJECTIFS

SOMMAIRE

INTRODUCTION 6
PRÉAMBULE 10
ÉVOLUTION DU CONTEXTE JURIDIQUE ET RÉVISION DU SDRIF 12
LE SDRIF : UN DOCUMENT AU CŒUR D'UN SYSTÈME DE PLANIFICATION 14
COMPOSITION ET GUIDE DE LECTURE DU SDRIF 16

1 LES DÉFIS : FAVORISER LA TRANSITION SOCIALE, ÉCONOMIQUE ET ENVIRONNEMENTALE DE L'ÎLE-DE-FRANCE 19

1.1 AGIR POUR UNE ÎLE-DE-FRANCE PLUS SOLIDAIRE 22
1.2 ANTICIPER LES MUTATIONS ENVIRONNEMENTALES 30
1.3 CONFORTER L'ATTRACTIVITE DE L'ÎLE-DE-FRANCE ET ACCOMPAGNER LA CONVERSION ÉCOLOGIQUE ET SOCIALE DE L'ÉCONOMIE 38

2 LE PROJET SPATIAL RÉGIONAL : ÎLE-DE-FRANCE 2030 47

2.1 LE MODÈLE FRANCILIEN DE DÉVELOPPEMENT DURABLE 50
2.2 LES TROIS PILIERS DU PROJET SPATIAL RÉGIONAL 58
2.3 LES GRANDS ENJEUX DU PROJET SPATIAL RÉGIONAL 67

INTRODUCTION AUX OBJECTIFS DU SCHÉMA DIRECTEUR ... 82

3 AMÉLIORER LA VIE QUOTIDIENNE DES FRANCILIENS ... 83

3.1 CONSTRUIRE 70 000 LOGEMENTS PAR AN ET AMÉLIORER LE PARC EXISTANT POUR RÉSOUDRE LA CRISE DU LOGEMENT ... 84
3.2 CRÉER 28 000 EMPLOIS PAR AN ET AMÉLIORER LA MIXITÉ HABITAT / EMPLOI ... 91
3.3 GARANTIR L'ACCÈS À DES ÉQUIPEMENTS ET DES SERVICES PUBLICS DE QUALITÉ ... 93
3.4 CONCEVOIR DES TRANSPORTS POUR UNE VIE MOINS DÉPENDANTE À L'AUTOMOBILE ... 98
3.5 AMÉLIORER L'ESPACE URBAIN ET SON ENVIRONNEMENT NATUREL ... 110

4 CONSOLIDER LE FONCTIONNEMENT MÉTROPOLITAIN DE L'ÎLE-DE-FRANCE ... 117

4.1 REFONDER LE DYNAMISME ÉCONOMIQUE FRANCILIEN ... 118
4.2 UN SYSTÈME DE TRANSPORT PORTEUR D'ATTRACTIVITÉ ... 130
4.3 VALORISER LES ÉQUIPEMENTS ATTRACTIFS ... 140
4.4 GÉRER DURABLEMENT L'ÉCOSYSTÈME NATUREL ET RENFORCER LA ROBUSTESSE DE L'ÎLE-DE-FRANCE ... 148

INDEX ... 165
SIGLES ... 166
TERMES TECHNIQUES ... 168

INTRODUCTION

Le Schéma directeur Île-de-France 2030 porte le projet de la transition de l'aménagement régional. Il est conçu à l'aune du développement durable, dans la perspective des décennies à venir. Il est établi en association avec l'État et le Conseil économique, social et environnemental régional, en concertation avec l'ensemble des collectivités et des acteurs d'Île-de-France, et en lien avec le Bassin parisien. Il vise à l'attractivité et au rayonnement francilien et place au cœur de ses préoccupations le cadre de vie et le quotidien du Francilien d'aujourd'hui et de demain.

Car planifier l'avenir du développement territorial à l'horizon 2030, c'est apporter des réponses aux modes de vie actuels et futurs des Franciliennes et des Franciliens en termes de mobilité, d'habitat, d'emploi, de relation à leur environnement, aux usages qu'ils ont et auront de leurs lieux de vie, en termes de pratiques sociales, culturelles, récréatives, sportives. C'est apporter des réponses concrètes aux conditions de leur épanouissement individuel au sein d'une même communauté de destin en termes de déplacements, travail, formation, logement, environnement, services publics, équipements publics et privés. C'est aussi apporter des réponses aux conditions de cet épanouissement dans un monde où les disparités sociales et les inégalités territoriales, parfois les ségrégations, s'aggravent.

Aussi, l'ambition du Schéma directeur Île-de-France 2030 est d'engager le territoire francilien dans un processus de nouveau modèle de développement pour lequel la solidarité doit être la valeur première.

Le Schéma directeur s'appuie, par ailleurs, sur le socle du projet voté en 2008, fruit d'un large consensus et d'une avancée reconnue en termes d'aménagement durable, mais que des évolutions législatives avec les lois Grenelle et la loi Grand Paris ont conduit à mettre en révision.

De fait, les trois défis de 2008 ont été confortés, qu'il s'agisse :

- de la réduction des inégalités territoriales, sociales et environnementales ;
- de la promotion d'une organisation urbaine répondant aux mutations climatiques et énergétiques ;

- du développement de l'emploi, de l'excellence économique et du rayonnement international.

Mais, chemin faisant, le contexte de crise financière, économique, sociale et environnementale au niveau mondial s'est amplifié, rendant indispensable la mutation accélérée de nos modèles : la ville post-Kyoto, la conversion écologique et sociale de l'économie, la transition énergétique post-Fukushima, la métropolisation, deviennent les nouveaux paradigmes auxquels le projet régional a choisi de s'atteler. Un nouvel enjeu a, de fait, émergé, celui du défi alimentaire. Car nourrir 11,5 millions de Franciliens de façon qualitative, diversifiée et financièrement accessible, interroge directement leur vie quotidienne et leur santé, mais aussi les politiques de maîtrise et de valorisation des espaces agricoles et des filières agroalimentaires.

L'ambition régionale, ainsi posée, fait sienne la prise en compte des équilibres interrégionaux et se déploie sur l'ensemble du territoire francilien, tant dans le cœur dense de la métropole, que dans les quartiers en difficultés, les espaces périurbains, les pôles de centralité, l'espace rural. Faisant le constat que territoires urbains et territoires ruraux ne peuvent connaître de développement pérenne et durable sans prise en compte de leur interrelation, chaque territoire est considéré comme à la fois solidaire et contributif de l'échelle régionale. De cette mise en synergie entre territoires découle la constitution, dans une volonté de cohérence d'ensemble, d'une région métropolitaine forte, ancrée dans le développement durable, ouverte sur le Bassin parisien, l'Europe et le monde.

La traduction de cette vision se décline dans le projet spatial régional articulé autour de trois piliers :

- relier et structurer, pour permettre une région plus connectée et plus durable ;
- polariser et équilibrer, pour construire une région plus diverse, vivante et attractive ;
- préserver et valoriser, pour développer une région plus vivante et plus verte.

Le logement, fondement de l'équité – sociale et territoriale – mais aussi de l'attractivité, appelle une production massive et de qualité, notamment dans le secteur social locatif, afin de permettre à tous un parcours résidentiel choisi. Face à l'aggravation de la crise du logement, l'objectif régional porte son ambition sur un effort de création de 70 000 logements par an en moyenne, soit près de 1,5 million de nouveaux logements à l'horizon 2030.

Par ailleurs, la question de l'emploi doit venir accompagner l'effort de construction et contribuer au dynamisme et au rayonnement économique francilien. La création de 28 000 emplois par an est ainsi prévue, avec une volonté accrue d'un rééquilibrage territorial et d'une solidarité entre bassins de vie.

La qualité de la mobilité doit, de même, être améliorée avec des transports collectifs renforcés et développés. Les infrastructures de transports collectifs sont l'armature du développement territorial, elles doivent permettre de se déplacer à l'échelle francilienne comme à celle des dessertes locales, améliorant les déplacements de banlieue à banlieue et assurant le désenclavement de certains territoires. L'amélioration du réseau express régional (RER) et du réseau de métro, comme la réalisation du métro automatique du Grand Paris Express, en constituent les projets majeurs. Les déplacements locaux doivent tout autant être développés, avec un effort massif en faveur des tramways, des bus à haut niveau de service, des bus en sites propres, mais aussi des liaisons douces déployées en maillages fins, afin de favoriser les modes actifs de déplacements (marche, cycles, etc.).

Enfin, des principes forts d'aménagement accompagnent le projet régional.
La mixité et la proximité des fonctions et des aménités urbaines pour chaque bassin de vie constituent des priorités en vue d'un meilleur équilibre entre l'habitat, l'emploi et les transports collectifs. Sont ainsi concernés la mobilité quotidienne apaisée via les modes actifs et les boulevards métropolitains, le retour de la nature en ville et la reconquête des espaces de ressourcement, le dynamisme culturel, le déploiement des services urbains et des services publics, des équipements structurants d'enseignement et de recherche, de santé, culturels, sportifs et de loisirs, le développement de la production des énergies renouvelables, l'organisation des circuits courts et de la logistique, la valorisation de la production agricole locale.

La robustesse et la résilience du système francilien doivent être confortées, pour mieux résister aux crises de toutes sortes. Les maillages et les mises en réseaux doivent être recherchés, qu'il s'agisse des réseaux de transports collectifs renouvelés, du déploiement des infrastructures numériques, de la redynamisation de l'économie Francilienne dans les secteurs de la création, de la connaissance, du tourisme, de la transition écologique, des écofilières (dont le développement des énergies renouvelables), de la réindustrialisation, de la gestion sobre des ressources et du traitement de la vulnérabilité aux aléas climatiques ou encore de la résorption des sources de nuisances et de pollutions.

L'étalement urbain, le gaspillage du foncier et des espaces naturels doivent être maîtrisés par le renouvellement de la ville sur la ville, dont une nouvelle génération de zones d'activités intégrées au milieu urbain, par la densification et l'intensification du cœur de métropole, autour des gares et des pôles de centralité, par l'extension raisonnée dans les bourgs et villages, par la protection de la ceinture verte régionale, par une extension urbaine contrôlée.
La valorisation et la préservation des ressources naturelles, de la biodiversité, du patrimoine naturel, urbain, architectural et paysager, constituent des principes forts de l'aménagement régional. Sont concernés la lutte contre l'imperméabilisation des sols et l'intégration de la ressource en eau en milieu urbain, le déploiement et le maillage des liaisons vertes et des corridors biologiques, le recyclage des déchets au plus près des sources, la reconnaissance du patrimoine ordinaire, des caractéristiques du paysage et de l'identité des lieux, la prise en compte du fleuve et des espaces en eau dans les séquences urbaines, ainsi que par l'établissement de fronts urbains préservant les « espaces ouverts » fragiles.

Le Schéma directeur Île-de-France 2030 se donne ainsi pour ambition l'établissement d'un modèle urbain compact et intense, solidaire, maillé et multipolaire, tenant tout autant compte des identités et des initiatives locales, que du besoin de cohérence de l'intérêt général pour le long terme. Sa mise en œuvre partagée reste néanmoins un enjeu majeur : les dynamiques de partenariats territoriaux comme l'amélioration continue du document avec l'ensemble des acteurs du territoire, dont les collectivités et les Franciliens, en seront les garants.

Il s'agit bien d'inventer à l'échelle de l'Île-de-France, au travers de la diversité des territoires et des Franciliens, un avenir commun résolument engagé dans le développement durable, où chacun puisse contribuer et bénéficier équitablement de l'attractivité et du rayonnement franciliens.

DÉFIS,
PROJET SPATIAL RÉGIONAL
ET OBJECTIFS

DÉFIS, PROJET SPATIAL
ET OBJECTIFS

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 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 du projet de SDRIF de 2008, par dérogation à l'article L. 141-1, 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 18 octobre 2013, puis transmis 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 — 2013

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 ;
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 porter 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, doit être compatible avec le SDRIF ;
- 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 les 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**

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 quatre 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). ■

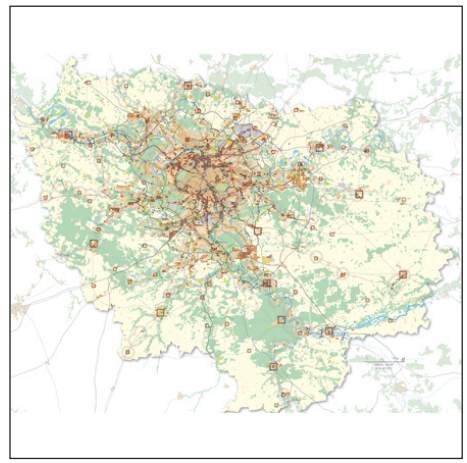




VISION RÉGIONALE - PRÉAMBULE

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 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.





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 du sol (MOS) 2008.

Cette carte indique les vocations des espaces concernés, telles qu'elles résultent des caractéristiques de l'espace en cause et 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, ainsi que celles des éléments représentés symboliquement sur la CDGT du SDRIF, 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 de ces dispositions normatives.



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.



PROPOSITIONS POUR LA MISE EN ŒUVRE ANNEXE

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 réglementaires 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. Un chapitre présente la logique des territoires d'intérêt métropolitain.



LA SYNTHÈSE - ANNEXE

Ce document, en annexe du SDRIF, a été élaboré en vue d'informer le grand public sur les messages portés par le SDRIF en réponse aux enjeux et préoccupations des Franciliens, sa composition, et son calendrier d'élaboration. Elle présente également une explication simplifiée et illustrée de la portée normative du document. Distribuée pendant l'enquête publique, cette synthèse offre une lecture accessible et pédagogique du SDRIF à tous les acteurs du territoire francilien.

1 LES DÉFIS : FAVORISER LA TRANSITION SOCIALE, ÉCONOMIQUE ET ENVIRONNEMENTALE DE L'ÎLE-DE-FRANCE

1.1 Agir pour une Île-de-France plus solidaire 22

1.2 Anticiper les mutations environnementales 30

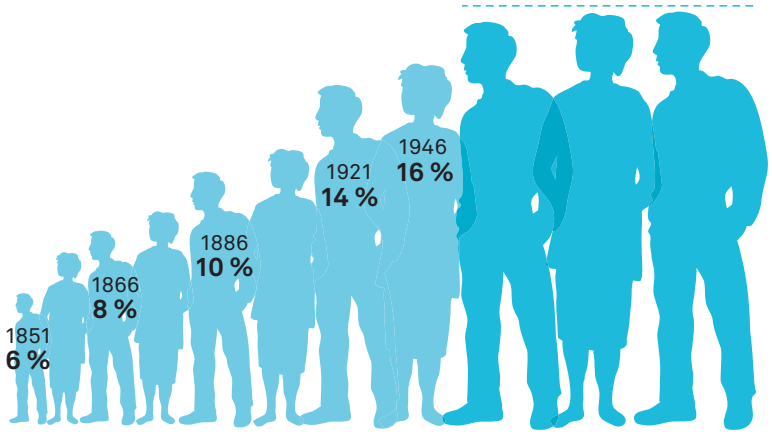
1.3 Conforter l'attractivité de l'Île-de-France et accompagner la conversion écologique et sociale de l'économie 38

Agir pour une Île-de-France plus solidaire

Un Français sur cinq vit en Île-de-France

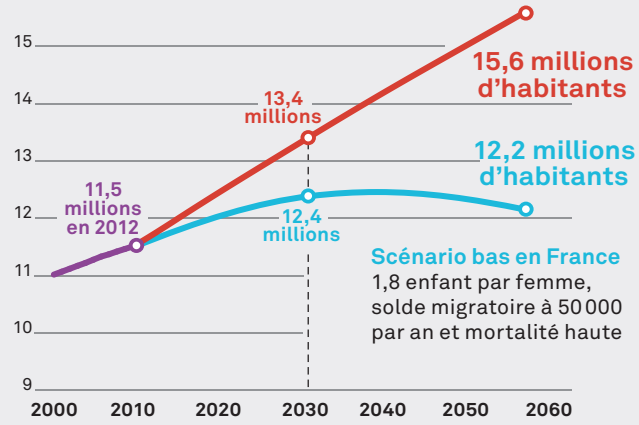
Part de la population française vivant en Île-de-France

Depuis 50 ans, la part en France de la population francilienne se stabilise



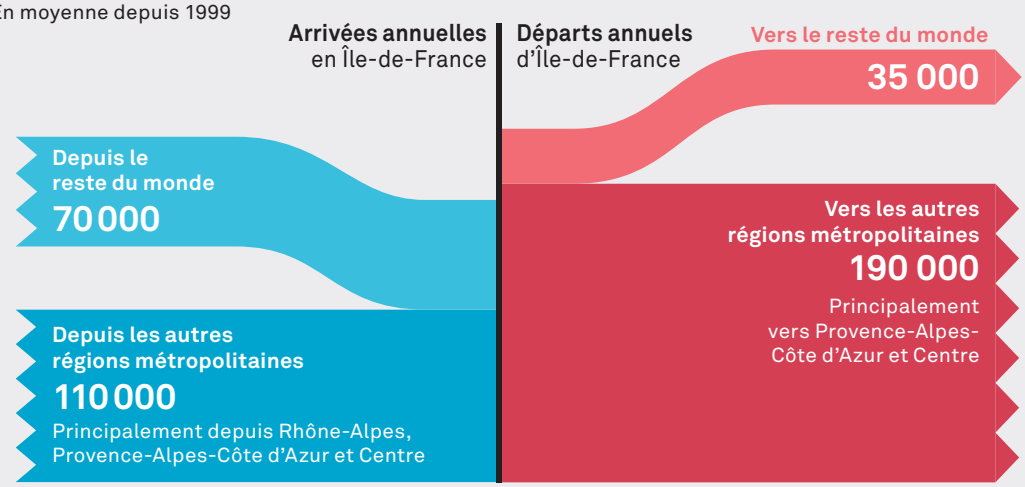
Évolution de sa population d'ici à 2060…

… si son poids démographique en France reste stable



Une région riche en flux de population…

En moyenne depuis 1999



… mais en déficit de logements neufs



3 constructions
pour 1 000 habitants en Île-de-France

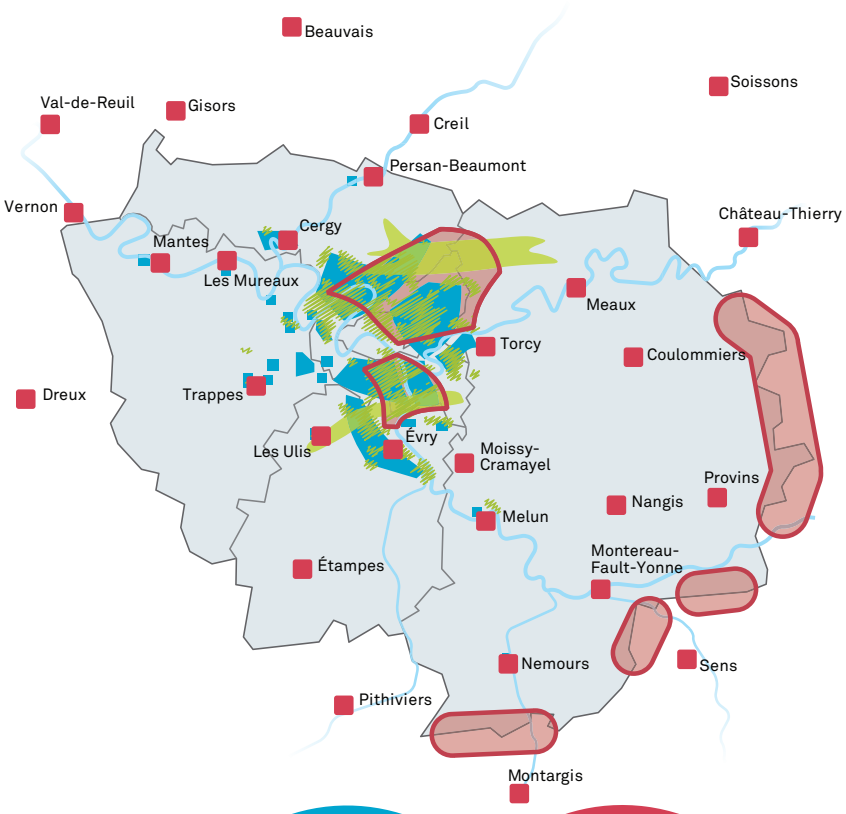
contre 5,5
pour le reste de la France métropolitaine



Sources de la double page : IAU ÎdF, Sitadel, ENL 2006, thèse de S. Gaymard, calculs et estimations IAU ÎdF sur la base des données Insee 2008 *© Région Île-de-France 2013*

22,2 %
C'est la part du budget que les locataires du secteur privé ont consacrée au logement en 2006

+139 %
Évolution du prix d'achat du m² dans l'ancien ces dix dernières années



Des territoires vulnérables

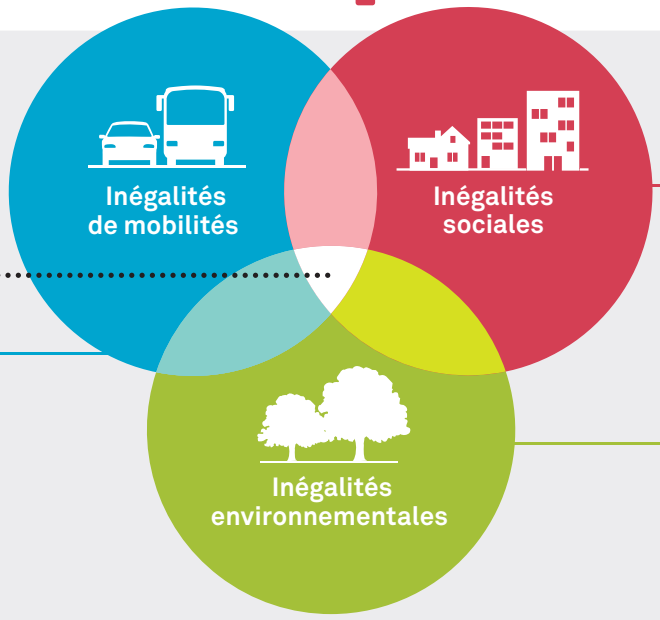
Inégalités sociales
- Secteurs à faibles revenus

Inégalités environnementales
- Carence en espaces verts (au moins 1 000 habitants non desservis)
- Forte exposition au bruit aérien

Inégalités de mobilité
- Proportion importante de la population insuffisamment desservie en transport collectif vers les pôles d'emploi

Cumul d'inégalités

Dans les secteurs fortement urbanisés, 10 % des ménages franciliens ont accès à moins du tiers des emplois régionaux en 45 minutes



1,4 million de personnes vivent sous le seuil de pauvreté : c'est près de 12,5 % de la population francilienne

406 000 demandeurs de logements sociaux en 2010 : le délai d'attente a presque doublé en 30 ans

1 million de Franciliens éligibles à la Tarification solidaire transport

21 % des ménages (hors Paris) ne sont pas motorisés

360 000 ménages franciliens sont en situation de précarité énergétique

Près de la moitié des communes fortement concernés par le bruit des avions ont un profil social modeste (contre 15 % des communes à profil social favorisé)

1.1 AGIR POUR UNE ÎLE-DE-FRANCE PLUS SOLIDAIRE

Construire une Île-de-France solidaire, robuste et performante pour le bien-être des Franciliens des années 2010 et de demain implique de répondre aux grands défis que doit relever la région : promouvoir davantage de solidarité, faire face aux mutations de l'environnement et préparer la transition économique, sociale et solidaire.

UN DYNAMISME DÉMOGRAPHIQUE À MAINTENIR

Un brassage démographique, propre aux très grandes métropoles, à valoriser

La croissance régulière et continue de la population francilienne, grâce à un solde naturel élevé par rapport aux autres régions françaises (4 % de l'excédent naturel de la France métropolitaine), conforte l'Île-de-France au regard des autres métropoles européennes. Riche de 11,5 millions d'habitants, la région connaît un déficit des échanges migratoires avec le reste du pays. Elle doit l'enrayer. Les arrivants sont le plus souvent jeunes, actifs et diplômés, ou en voie de l'être lorsqu'ils viennent pour achever leurs études ou commencer leur carrière, alors que les partants, plus nombreux, sont plus âgés (ménages d'actifs de 30 ans ou plus, ou retraités) et moins qualifiés. Bien que déficitaires, ces échanges migratoires contribuent au dynamisme démographique et économique de la région. Mais il faut les équilibrer davantage, ne serait-ce que pour renforcer l'économie résidentielle et les emplois qu'elle génère.

De plus, l'Île-de-France, région monde, diverse et cosmopolite, joue un rôle international de premier plan ; elle est fortement impliquée dans les échanges et les migrations internationales. La diversité est une composante importante de l'attractivité future de la région métropolitaine, lieu de brassage entre des cultures et des réseaux intellectuels et marchands.

Une croissance de la population à accompagner

Le poids démographique de l'Île-de-France en France reste constant depuis les années 1960, voisin de 19 % de la population française totale. Afin de garantir un développement équilibré et cohérent de la région dans son environnement, et de ne pas accroître les déséquilibres territoriaux à l'échelle du Bassin

parisien, le SDRIF doit poursuivre cette tendance. Cette stabilité relative suppose une augmentation en volume de la population francilienne d'ici à 2030. À cette échéance, la population serait comprise entre 12,4 et 13,4 millions d'habitants, soit une croissance de l'ordre de 0,8 à 1,8 million de Franciliens que le SDRIF doit anticiper pour en permettre l'accueil.

La population de la région est plus jeune que celle des autres régions françaises et le restera. Mais, en 2030, on comptera davantage de Franciliens de 65 ans ou plus qu'en 2010 ; il convient de se préparer à cette nouvelle perspective qui changera aussi le rapport à la ville. La jeunesse sera un atout régional, à condition toutefois de prévoir les moyens suffisants pour éduquer, former et accompagner ces jeunes vers l'âge adulte.

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

DES FRACTURES TERRITORIALES ET SOCIALES À COMBATTRE

Des inégalités sociales à réduire

Comme d'autres métropoles mondiales, telles que New York, Shanghai mais aussi Londres, Berlin, l'Île-de-France est confrontée, depuis des années, à une montée de la pauvreté et des inégalités sociales et territoriales. Ces processus d'exclusion complexes tiennent à de multiples facteurs : conséquences économiques, sociales et territoriales de la mondialisation financière, effets d'une urbanisation marquée et mal maîtrisée qui renforce la ségrégation et les difficultés quotidiennes des Franciliens les plus modestes, ampleur de la crise du logement, effets « d'entre soi » des populations, processus de discrimination, etc.

Les inégalités de revenus se sont accrues. L'augmentation des très hauts revenus dans de nombreuses communes de l'ouest de la région et à Paris accentue les inégalités territoriales au sein de la région. Les territoires populaires et anciennement industriels de l'agglomération, mais aussi les anciennes villes nouvelles où vivent nombre de jeunes actifs soumis aux aléas de la conjoncture économique, ou les villes moyennes des territoires ruraux intégrant des quartiers de grands ensembles, accueillent les populations les plus précaires. Les populations étrangères (hors Union européenne) y sont fortement représentées.

Les territoires ruraux situés aux limites de l'Île-de-France, notamment en Seine-et-Marne et en Essonne, accueillent une population de plus en plus fragile socialement, avec une majorité d'ouvriers, d'employés mais aussi de retraités modestes qui ont dû s'éloigner du centre de la région notamment du fait des coûts du logement. Ils constituent de nouveaux territoires populaires en Île-de-France, dessinant ainsi une nouvelle géographie sociale entre une agglomération urbaine dont la population globalement s'enrichit, même si des poches de pauvreté subsistent fortement, et des territoires périurbains et ruraux de plus en plus déconnectés du dynamisme de la métropole. Le SDRIF doit être un facteur d'unification des territoires franciliens et de leurs populations. Les espaces périurbains seront pensés dans une dynamique métropolitaine de solidarité territoriale, en structurant non seulement l'offre d'emploi mais aussi le maillage en services publics (transports collectifs, équipements scolaires, sportifs, médicaux, culturels, etc.).

Dans le cœur de la métropole s'observent de façon très visible les mécanismes d'éviction des ménages modestes et, de plus en plus, des familles avec enfants des classes moyennes. Ce mouvement continu alimente l'éloignement de ces ménages qui partent, pour la plupart, accéder à la propriété bien au-delà du cœur de métropole, voire au-delà des limites régionales. Le déficit migratoire « historique » vers les départements limitrophes a peu augmenté récemment, mais reste prononcé pour les actifs occupés. Cette périurbanisation encore insuffisamment maîtrisée est largement responsable de la consommation foncière des espaces ruraux. Les territoires d'accueil doivent alors assurer

d'importantes dépenses d'investissement et de fonctionnement pour faire face aux besoins de la population. Cela s'accompagne souvent, pour ces populations déjà fragilisées économiquement et socialement, d'un allongement des déplacements domicile-travail. C'est aussi une incitation à l'utilisation de transports motorisés individuels, sans réelle alternative dans les secteurs peu denses. Il faut ainsi trouver des réponses adaptées aux espaces périurbains, dont l'offre urbaine est parfois très insatisfaisante, notamment en termes de logement, de déplacements, d'équipements et de services publics, surtout pour les personnes à mobilité réduite et toutes celles dans l'incapacité de conduire elles-mêmes leur véhicule.

Le parc de logements sociaux, concentré pour moitié dans une cinquantaine de communes, tend à se spécialiser dans l'accueil des populations les plus modestes. À l'inverse, 185 communes franciliennes de plus de 1 500 habitants se situent toujours en dessous du seuil de 20 % de logements sociaux fixé par la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains (loi SRU de décembre 2000). Sans une intervention forte des pouvoirs publics, la tendance restera à l'accroissement des écarts, puisque les communes dont le parc social est important sont majoritairement celles qui construisent aussi le plus de logements sociaux pour répondre aux besoins de leurs populations. Ce sont aussi celles sur lesquelles la politique de la ville « réparatrice » est cruciale. La constitution de poches de pauvreté dans des quartiers d'habitat social, dans des copropriétés en difficulté et, de façon diffuse, dans le parc de logements privés alimente les inégalités. Le blocage des parcours résidentiels des ménages les plus modestes comme des catégories intermédiaires, l'acuité des problèmes d'habitat insalubre, de suroccupation ou de précarité énergétique, la montée de la ségrégation scolaire vont à l'encontre des valeurs d'équité et de mobilité sociale.

Bien répartie à l'échelle régionale et bien conçue localement, une ambitieuse politique de construction de logements en Île-de-France apparaît dès lors comme une condition indispensable à la qualité de vie et à la mixité sociale.

Des inégalités territoriales qui se cumulent et doivent être résorbées

Souvent étroitement liées, inégalités sociales et territoriales se cumulent et affectent des domaines fondamentaux de la vie quotidienne, tels que la santé et l'alimentation, l'éducation, l'emploi, le logement, l'accès aux équipements, aux services publics et de proximité, aux espaces de nature et de loisirs, ou les déplacements. De fait, l'espérance de vie est plus faible dans les quartiers défavorisés. Réduire le cumul des inégalités qui affecte certains territoires est donc un enjeu majeur à l'horizon 2030.

La richesse des collectivités locales elles-mêmes est très concentrée et inégalement répartie en Île-de-France, tant entre les communes qu'entre les intercommunalités. Les mécanismes de péréquation existants ne compensent qu'en partie seulement ces disparités. Les communes les moins richement dotées en ressources sont concentrées dans un arc allant vers l'est, du nord des Hauts-de-Seine jusqu'au nord de l'Essonne. Avec des ressources trop limitées, elles doivent faire face à des besoins en services publics et en équipements importants pour des populations croissantes mais à niveau de vie modeste ; le rééquilibrage régional et la solidarité doivent s'y exercer prioritairement.

Dans une période où le coût des déplacements peut devenir prohibitif, l'inégale répartition de la desserte en transports collectifs constitue une difficulté supplémentaire. Le temps moyen passé dans les transports collectifs varie de 1 à 5, dépassant 2 heures par jour pour de nombreux actifs résidant à grande distance du cœur de métropole. La part du budget mobilité est alors plus lourde pour ces ménages modestes, contraints parfois à posséder une voire plusieurs voitures pour assurer l'ensemble de leurs déplacements quotidiens (13 % seulement des ménages sans voiture, contre 29 % dans l'espace urbanisé autour de Paris et 55 % à Paris). Le renchérissement du coût des énergies fossiles et les enjeux du développement durable incitent à limiter la dépendance à l'automobile, à favoriser l'usage des transports collectifs et des

modes actifs et à proposer des solutions de mobilité diversifiées et attractives. D'autant que la mobilité automobile n'est pas accessible à tous : raisons financières, aptitude à conduire (âge, santé, etc.). Le SDRIF, par les leviers dont il dispose, notamment en termes d'organisation des transports, des mobilités et du développement urbain, peut contribuer à améliorer la vie des Franciliens.

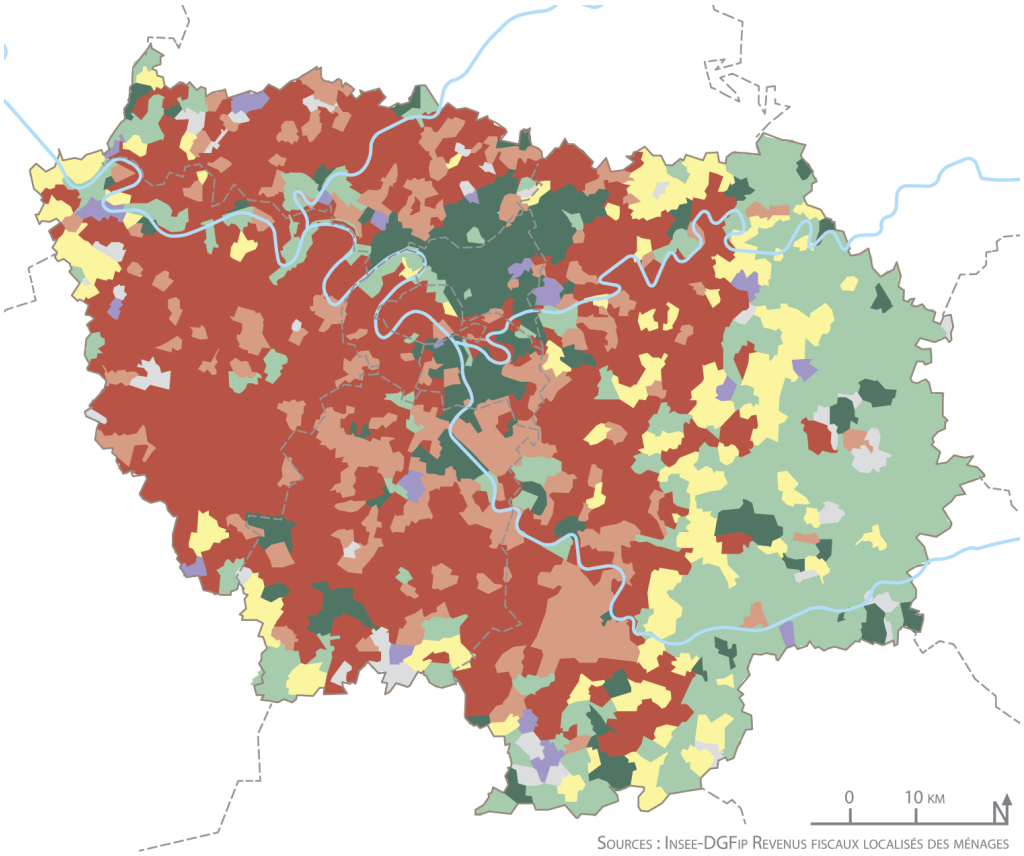
Aux inégalités sociales liées au logement ou à l'accès à l'emploi s'ajoutent dans certains secteurs des inégalités environnementales, pouvant induire notamment des risques importants sur la santé. Près de trois millions de personnes vivent dans des communes à la fois socialement défavorisées et dégradées par des atteintes environnementales : pollution de proximité, cumul des expositions aux bruits, carence en espaces verts ou encore difficultés d'accessibilité aux espaces de nature existants et expositions aux risques naturels et technologiques.

UN ACCÈS AU LOGEMENT ET AUX SERVICES PUBLICS À GARANTIR

Une urgence à construire massivement, notamment des logements sociaux

Première région française en nombre d'habitants mais dernière région française en nombre de logements construits pour 1 000 habitants, l'Île-de-France est confrontée à une grave crise du logement. Un des plus

Un déséquilibre social qui s'accroît entre 2000 et 2009



Sources : Insee-DGFiP Revenus fiscaux localisés des ménages
© IAU Îdf 2013

Évolution du revenu fiscal des ménages par commune :

Médiane* supérieure à la médiane régionale en 2000

- l'écart s'accroît entre 2000 et 2009
- l'écart se réduit
- l'écart devient négatif

Médiane* inférieure à la médiane régionale en 2000

- l'écart s'accroît entre 2000 et 2009
- l'écart se réduit
- l'écart devient positif

valeur non renseignée (moins de 50 ménages)

* Médiane = valeur qui sépare une population en 2 parties égales

SANTÉ ET URBANISME : UN ENJEU TRANSVERSAL

Assurer la santé de tous sur l'ensemble des territoires, prévenir et guérir tout en limitant les facteurs de risques, constitue un défi majeur. L'Île-de-France, première région européenne par l'importance et la qualité de son offre de soins, est confrontée à de fortes inégalités de santé. Les écarts d'espérance de vie à la naissance touchent particulièrement les territoires les plus pauvres. L'organisation d'un territoire, son environnement, sa composition et sa cohésion sociale ont des impacts réels sur la santé, alors que les liens avérés entre urbanisme et santé traduisent l'influence de l'aménagement du territoire sur les comportements et le cadre de vie de la population. Réciproquement, une population en bonne santé est essentielle à l'équilibre d'un territoire.

L'Île-de-France est ainsi particulièrement concernée par les impacts environnementaux sur la santé : pollution atmosphérique, nuisances sonores liées aux infrastructures de transports, îlots de chaleur.
Dans les territoires socialement défavorisés, parfois localisés sur d'anciens sites pollués, ces nuisances se cumulent souvent avec d'autres effets négatifs hérités d'anciennes opérations d'urbanisme et d'aménagement : pathologies liées à l'insalubrité, à la suroccupation, à la précarité énergétique et à la pollution de l'air intérieur. Le manque d'équipements sportifs, d'espaces verts, et de ressources financières rend plus difficile dans certains territoires la pratique d'une activité physique, pourtant bénéfique à la santé (réduction de 30 % du risque de mortalité et influence positive sur de nombreuses pathologies, dont la santé mentale).

La répartition de l'offre de soins doit permettre de résorber des inégalités : par une meilleure localisation des équipements sanitaires et sociaux, une meilleure répartition et une mise en réseau des professionnels de santé et une amélioration de l'accessibilité à l'offre de soins par le levier du logement et des transports, par le développement des centres de santé, qui ont une place originale au sein du système de soins francilien.
Gisement d'emploi considérable, avec plu-sieurs centaines de milliers d'emplois en Île-de-France, la filière santé est aussi un levier d'innovation et de développement économique majeur irriguant, *via* les pôles de compétitivité et les filières de formation, l'économie régionale.
Le SDRIF, par sa vision transversale de l'aménagement et par sa recherche de densité, compacité, proximité, mixité et amélioration des déplacements, doit contribuer à répondre à ces enjeux sanitaires. ■

grands enjeux auxquels le SDRIF doit répondre est de stimuler massivement la construction de logements, qui n'a cessé de diminuer depuis vingt ans alors que la demande augmentait : il faut maintenant doubler le volume de construction et préparer les lieux les plus propices pour l'accueillir. Cette ambition est déterminante car elle aura un impact démultiplié sur de nombreux aspects de la qualité de vie des Franciliens, par effets en chaîne sur la réponse aux besoins insatisfaits actuellement, sur une mobilité résidentielle facilitée, sur une meilleure adéquation entre lieux de travail et lieux de vie, sur la résorption d'inégalités d'accès au logement, sur le renouvellement du parc dégradé, etc. Dans un contexte de très forte augmentation des prix du foncier et de l'immobilier et de forte pression de la demande en partie liée aux évolutions familiales (séparations, recompositions, etc.), l'Île-de-France est confrontée à l'accroissement du nombre de demandeurs de logements locatifs sociaux (406 000 Franciliens en 2010, dont plus de 70 % en cœur de métropole). En dépit d'une amélioration globale des conditions de logement (quasi-disparition du parc très inconfortable depuis les années 1970), c'est aussi à la montée du mal logement et à la réapparition des bidonvilles que le SDRIF doit faire face. C'est donc aussi le nombre de logements sociaux qu'il faut augmenter massivement, pour loger les populations exclues du marché privé du loge-

ment décent, dans une volonté de réduire la ségrégation sociale et territoriale.

Des équipements et des services locaux indispensables pour améliorer la qualité de vie

Lutter de façon volontariste et coordonnée contre les déséquilibres régionaux en stimulant la complémentarité des territoires et des projets passe par une localisation plus équitable des équipements et services, par un développement des services de transports collectifs et plus généralement de mobilité, en veillant à l'amélioration de l'existant comme au développement de nouveaux projets. Contribuer à l'accessibilité aux emplois et à la formation est un enjeu essentiel. Ceci suppose d'améliorer l'équilibre habitat/emploi à l'intérieur des bassins de vie, définis comme l'espace dans lequel se déroule la majorité des activités et des déplacements des habitants : habitat, emploi, équipements, services, commerces et loisirs. Chaque habitant doit pouvoir avoir, au plus près possible de chez lui, les services nécessaires à son épanouissement.

Ainsi, les territoires, par leur richesse, leur diversité, leur capacité d'adaptation et d'innovation sauront chacun contribuer au mieux vivre en Île-de-France. Le SDRIF porte des objectifs qui seront des leviers forts tant pour le Francilien que pour le fonctionnement du système régional. La production de logements, le développement et le rééquilibrage des logements sociaux à l'échelle de la région, l'amélioration de la desserte conjuguée à l'implantation d'activités économiques et d'équipements structurants dans les territoires déficitaires, ainsi que des espaces verts de respiration, y compris dans les secteurs denses, pourront garantir à tous les Franciliens des conditions de vie nettement améliorées. Celles-ci seront aussi porteuses de lien social et de qualité de vie. ■

FAVORISER UNE VIE PLUS SAINE

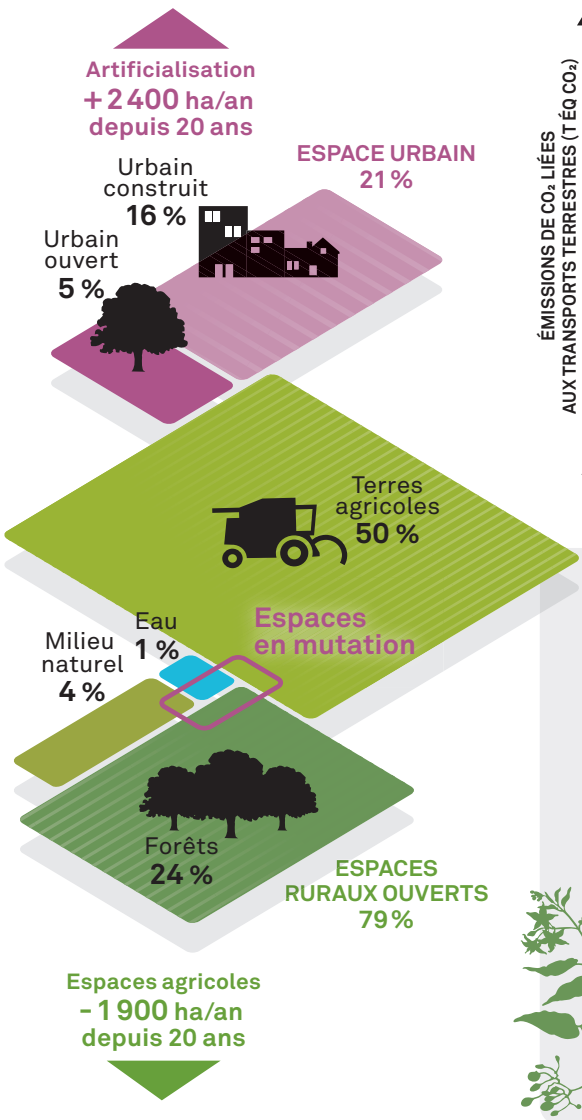
La marche et, d'une façon générale, les modes doux de déplacement (vélos, rollers, etc.) sont de bons exemples des interactions entre santé et urbanisme. La promotion par le SDRIF d'une ville des courtes distances va dans ce sens : une ville intense, riche notamment en services, services publics et aménités, et une ville apaisée, du cœur d'agglomération aux territoires périurbains et ruraux, laissant toute leur place aux déplacements doux dans leur diversité. ■

L'INDICE DE SANTÉ SOCIALE EN ÎLE-DE-FRANCE

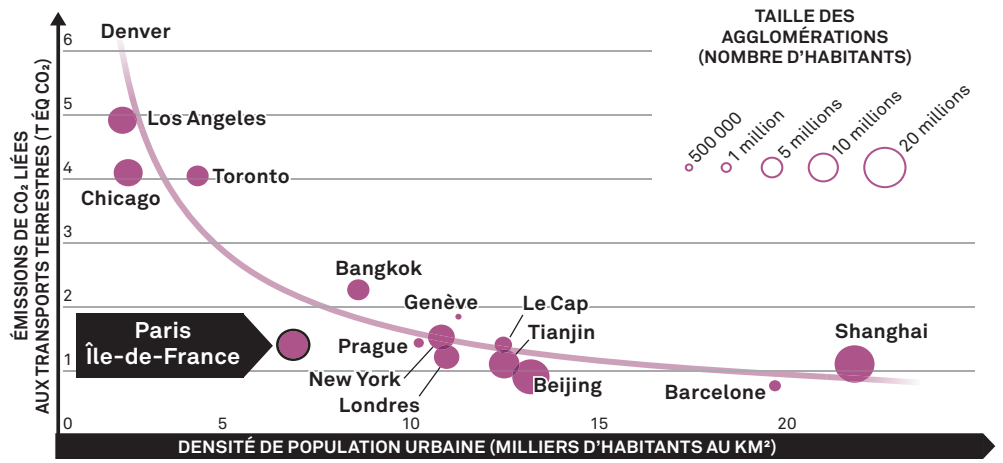
Le suivi-évaluation du défi « Vers une Île-de-France plus solidaire » s'appuiera sur l'Indice de santé sociale d'Île-de-France (ISSR) conçu en 2010 par la Mission d'information sur la pauvreté et l'exclusion sociale en Île-de-France (MIPES). Cet indice couvre sept thématiques – santé, logement, scolarité, emploi, revenus et minimas sociaux, inégalités territoriales, surendettement – et agrège douze 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'Île-de-France face aux bouleversements climatiques et énergétiques

Un territoire d'exception

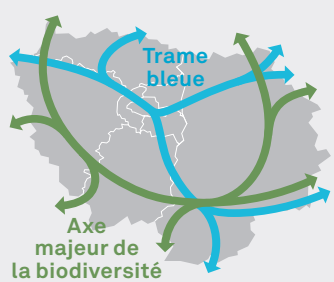


Les atouts de la compacité



Adapted by Christopher Kennedy using methodology from Kennedy, Christopher et al. (2009), «Greenhouse Gas Emissions from Global Cities», Environmental Science and Technology, vol. 43, no.19, American Chemical Society, Washington, US, p. 7297-7302, as appeared in OECD (2012) Kamal-Chaoui , L. and M. Plouin, « Cities and Green Growth : Case Study of the Paris/Île-de-France Region», OECD Regional Development Working Papers 2012/02, OECD, Paris.

Des corridors biologiques maintenus



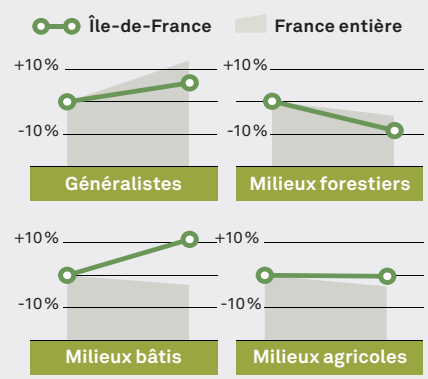


1500 espèces

de plantes supérieures spontanées (arbres, arbustes, herbacées, fougères) : c'est un quart de la flore française.

La valeur biodiversité

Évolution des diversités des communautés d'oiseaux selon leur habitat, de 2001 à 2009



Sources de la double page : MNHN, IAU îdF, DRIEA/SCEP, Natureparif, Kennedy OCDE 2011, PRCE 2011 *© Région Île-de-France 2013*

La facture carbone des Franciliens et des activités du territoire

+ **44 Mt éq CO_2** — **Émissions des visiteurs**
2 aéroports internationaux
83 millions de passagers

+ **Émissions contenues dans les produits importés**
(évaluation en cours)

79 Mt éq CO_2

7,2 tonnes par habitant

Résidentiel et tertiaire 35%

2 logements sur 3 et 1 bureau sur 2 construits avant la première réglementation thermique

Industrie* 10%

Principaux émetteurs : automobile, cimenteries et métaux, édition, agroalimentaire et chimie

** hors chauffage urbain*

Agriculture 5%

77 % des exploitations sont de grande culture : utilisation d'engrais azotés et de carburants pour engins agricoles

Déchets 2%

Près de 4 millions de tonnes de déchets incinérés chaque année

Transports 48%

19 % de fret et 29 % de transport de personnes

Le défi climatique

Hausse des températures d'ici à la fin du siècle en Île-de-France

ÉTÉ +2,0°C à +5,7°C

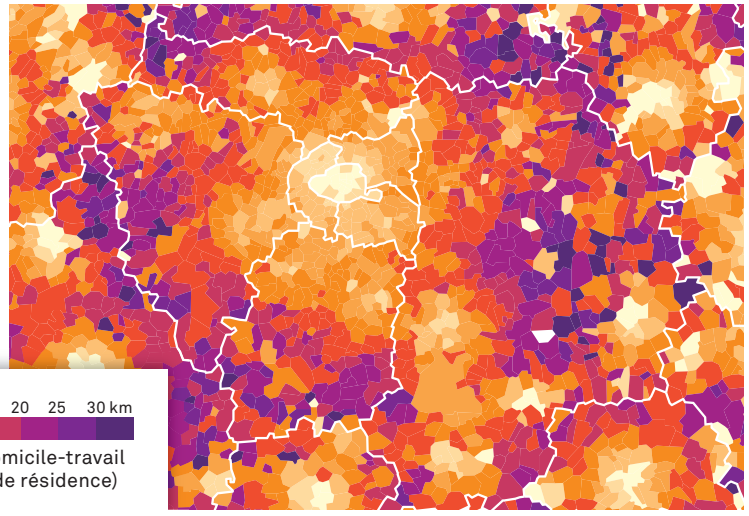
HIVER +2,9°C à +3,8°C

Risque sanitaire multiplié
- ↗ canicules
- ↗ pollution atmosphérique
- ↗ pollution des eaux

Ressource en eau fragilisée
- ↘ biodiversité
- ↘ recharges des nappes
- ↘ niveau des rivières

Plus d'événements météo extrêmes
- ↗ sécheresses
- ↗ crues d'orages
- ↗ incendies

La problématique des déplacements domicile-travail



1.2 ANTICIPER LES MUTATIONS ENVIRONNEMENTALES

L'Île-de-France, comme les autres grandes métropoles mondiales, doit relever les défis des bouleversements planétaires en termes d'énergie, de changement climatique, de perte de biodiversité et d'alimentation.
Le SDRIF a un rôle déterminant à jouer dans l'ambitieuse transition écologique qu'il faut engager, car les enjeux sont tous liés ; ils sont déjà sensibles et le changement climatique constitue un facteur susceptible de les aggraver.

LE FACTEUR 4 À L'HORIZON 2050 ET LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

Des avantages énergétiques liés à la compacité régionale à maintenir

À l'échelle planétaire, l'impact francilien le plus emblématique est celui des émissions de gaz à effet de serre (GES) d'origine humaine, considérées comme étant la principale cause du changement climatique constaté et à venir : entre 1906 et 2005, + 0,74 °C, selon le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC). Or, l'Île-de-France accueille 19 % de la population française et ne représente que 15 % de la consommation d'énergie nationale (hors transport aérien). Elle apparaît, sur ce plan, plus performante que nombre de métropoles de taille équivalente dans le monde.

Le haut niveau de tertiarisation de son économie (moins énergivore que l'industrie), la compacité des tissus urbains (logements plus petits, moindre déperdition énergétique de l'habitat collectif, usage des transports collectifs, pratique de la marche et du vélo, possibilités accrues de développer les réseaux de chaleur, etc.) expliquent pour beaucoup l'avantage relatif de la compacité francilienne en termes d'énergie et de gaz à effet de serre. Or, malgré son caractère compact, les émissions de gaz à effet de serre du territoire francilien continuent d'augmenter, contrairement à la stabilisation observée au niveau national. Les tendances à l'œuvre viennent ainsi limiter les avantages de la compacité : des espaces urbains encore peu adaptés à une mobilité moins dépendante à l'automobile, un étalement urbain continu – même s'il se réduit –, des modes de vie plus consommateurs d'énergies fossiles, une logistique métropolitaine très majoritairement assurée par camions, un parc bâti ancien.

Pour répondre à l'enjeu planétaire de réduction des gaz à effet de serre et participer pleinement aux engagements internationaux de la France, l'Île-de-France doit viser le facteur 4 avant 2050 et assumer sa part de responsabilité.

C'est une profonde transformation de son modèle de développement que la région doit opérer en se fixant un tel horizon, reposant sur une réelle transition économique, sociale et solidaire. Le projet Île-de-France 2030 devra en poser les fondations territoriales : abandonner le modèle extensif, reposant sur l'étalement et le déplacement automobile, et ambitionner un modèle intensif, reposant sur une région métropolitaine moins énergivore.

Une consommation et une dépendance énergétiques à réduire

Près de 90 % de l'énergie finale consommée en Île-de-France sont importés. Elle est issue majoritairement des énergies fossiles (surtout de produits pétroliers, mais aussi de gaz naturels), et de l'électricité (20 %). Cette situation fragilise l'approvisionnement énergétique et nécessite des infrastructures très lourdes.

De plus, les dynamiques de croissance (démographique, urbaine, économique, etc.) induisent, pour partie mécaniquement, une augmentation des consommations énergétiques et des émissions de gaz à effet de serre associées. Surtout, les Franciliens et leurs activités sont très exposés au renchérissement du coût de l'énergie, déjà fortement ressenti et qui devrait s'accentuer encore à l'avenir. Le poids relatif des dépenses liées à l'habitat et au transport est devenu un élément déterminant pour les ménages franciliens : environ 460 000 ménages seraient en situation de précarité énergétique (estimation faite sur la base des revenus, dépenses et confort des ménages), avec des conséquences potentielles sur la santé. Cette dépendance incite avant tout à diminuer les consommations, mais aussi à recourir massivement aux énergies renouvelables et locales, tout en transformant le cadre de vie pour y parvenir. Le recours à l'énergie nucléaire doit être progressivement réduit.

DES RESSOURCES NATURELLES ET UN FONCTIONNEMENT DE L'ÉCOSYSTÈME À PRÉSERVER

Des espaces agricoles, boisés et naturels à valoriser

L'Île-de-France est forte de son socle naturel, valorisé par les hommes au cours des siècles, qui constitue un ensemble de milieux de vie.

ATTEINDRE LE FACTEUR 4

Deux composantes des émissions de gaz à effet de serre sont à distinguer :

- **les émissions des Franciliens et des activités du territoire (79 MtéqCO_2/an, Plan régional pour le climat, 2011), appelées « empreinte carbone », sur lesquelles la planification territoriale a le plus de prise ;**
- **les émissions des visiteurs (44 MtéqCO_2/an) et les émissions indirectes et contenues dans les produits consommés en Île-de-France, encore difficiles à estimer.**

La maîtrise des déplacements est un levier essentiel pour réduire l'empreinte carbone. Le secteur du transport de personnes et de marchandises (48 % des émissions de GES) et le secteur des bâtiments résidentiels et tertiaires (35 % des émissions, chauffage urbain compris) produisent, ensemble, 83 % des gaz à effet de serre et assurent 90 % de la consommation d'énergie finale.

L'atteinte du facteur 4 pour l'Île-de-France, sur le périmètre du schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE), réduit à l'ensemble des émissions de GES liées aux consommations énergétiques franciliennes (hors aérien) et aux émissions non énergétiques du secteur agricole et des déchets, se traduit par la nécessité de réduire les émissions de 50 millions de téqCO2 en 2005 à 12,5 millions de téqCO2 à l'horizon 2050. ■

Ce socle est notamment caractérisé par :

- une part importante d'espaces ouverts (agricoles, forestiers, naturels) et une grande diversité des sols : ces écosystèmes offrent des ressources essentielles comme un air de qualité, de l'eau, des sols productifs ou encore des matières premières, et régulent le système atmosphérique permettant de limiter l'effet de serre et les conséquences du réchauffement ;
- des espaces agricoles bien représentés, sur des sols de grande qualité agronomique, permettant une production agricole importante, orientée vers la grande culture (largement alimentaire) mais diversifiée ; ils contribuent au cadre de vie et jouent un rôle dans la fonctionnalité des milieux ;
- des espaces boisés et forestiers multifonctionnels, très sollicités par la fréquentation du public ;
- une biodiversité riche, accentuée par un positionnement territorial stratégique au cœur du Bassin parisien ;
- un réseau hydrographique dense et riche, drainé principalement par la Seine et ses grands affluents, la Marne et l'Oise ;
- un patrimoine géologique sédimentaire d'importance ;
- de grands paysages qui participent de l'identité de l'Île-de-France et qui reposent autant sur les paysages naturels que sur le patrimoine bâti de l'ensemble des communes franciliennes.

Si ce socle a en grande partie été préservé, on assiste depuis plusieurs décennies à un desserrement de l'agglomération parisienne et à un développement trop souvent disproportionné des bourgs et villages. L'étalement urbain, la construction des infrastructures, la surexploitation ou la surfréquentation entraînent la consommation, la fragmentation, l'altération de ces espaces ouverts, en particulier agricoles, dont la région métropolitaine tire nombre de ses ressources vitales. Les espaces agricoles et le paysage payent le plus lourd tribut (1 900 hectares d'espaces agricoles / an consommés en moyenne depuis vingt ans par l'urbanisation). Le nouveau modèle de développement francilien doit nettement rompre avec cette tendance.

Un fonctionnement des écosystèmes naturels à garantir

Le socle naturel assure l'équilibre de l'écosystème régional, grâce à la diversité des services que se rendent mutuellement la ville compacte – dynamique et économe – et les espaces agricoles, boisés et naturels aux multiples ressources et aménités. La dégradation de toutes les surfaces de contact, bordures, lisières, continuités, y compris les berges par lesquelles passent tous les échanges entre ces espaces, et donc une grande partie du fonctionnement des écosystèmes, est une menace pour la biodiversité qui accuse déjà des pertes au niveau régional. De surcroît, plusieurs phénomènes viennent menacer cet équilibre fragile et la qualité de l'ensemble des ressources naturelles :

- l'imprégnation chimique des milieux (air, sols, eaux) ;
- la perturbation du cycle de l'eau ;
- la disparition de terres fertiles ;
- la dégradation de la qualité de l'air ;
- les besoins accrus en matériaux pour la construction des bâtiments et des infrastructures.

Par sa logique territoriale combinant valorisation et protection, par le choix judicieux des lieux d'accueil du développement urbain, le SDRIF apporte des réponses pour le fonctionnement à long terme du système écologique de la région métropolitaine offert par la Trame verte et bleue.

LA VULNÉRABILITÉ DE LA RÉGION À RÉDUIRE

Une sobriété régionale en ressources à concevoir

Par rapport à sa population ou à son produit intérieur brut, l'Île-de-France consomme moins d'espace, moins d'eau, moins de matériaux, moins d'énergie et produit moins de déchets ménagers que les autres régions françaises. Mais, même si l'Île-de-France dispose d'espaces (notamment agricoles et forestiers) et de ressources naturelles abondantes, l'autosuffisance au regard des besoins est hors d'atteinte. Son taux de dépendance est variable selon les ressources considérées (alimenta-

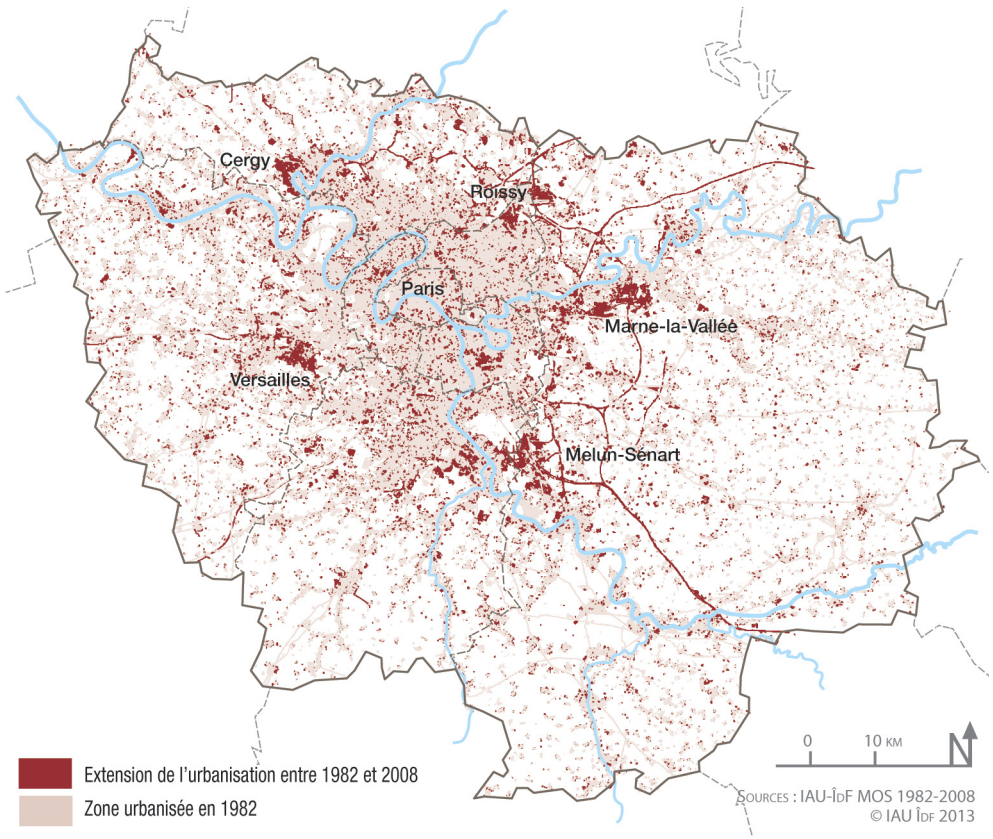
tion, eau, énergie, matériaux, etc., sans oublier les biens de consommation) mais toujours élevé. Pour la soutenabilité du développement régional, il est crucial d'opter pour un modèle de développement plus sobre en énergie et en ressources et de maintenir la qualité et les possibilités d'exploitation futures des ressources franciliennes disponibles.
Avec l'énergie, déjà évoquée, c'est l'ensemble de la consommation de ressources naturelles (eau, produits alimentaires, matériaux/matières, biomasse, etc.) ainsi que la gestion des rejets, déchets et sous-produits après consommation qui est à repenser, dans la voie de la sobriété, du recyclage et de la proximité.

Le recours à l'importation de ressources non franciliennes (89 % de l'énergie, 45 % des granulats, respectivement 97 % et 74 % des fruits et légumes consommés en Île-de-France), comme les impacts environnementaux de l'Île-de-France sur les territoires voisins (rejets en Seine, formation d'ozone, barrages réservoirs, évacuation des boues d'épuration, prélèvements d'eau en régions Centre et Bourgogne, etc.) doivent conforter les liens de solidarité avec le Bassin parisien.

L'impact prévisible des aléas climatiques à anticiper

La gestion durable des ressources naturelles doit intégrer les aléas climatiques et leur évolution. Ainsi, les ruissellements dus à de fortes pluies provoquent d'importants dégâts (érosion des sols, etc.), les épisodes de sécheresse ou de canicules sont autant d'exemples de manifestations climatiques déjà tangibles, susceptibles de se reproduire et de s'amplifier. Il faut s'attendre, à l'avenir, à des précipitations plutôt en baisse, associées à de fortes chaleurs en été. Les épisodes de sécheresse menacent également la disponibilité et la qualité de l'eau, son utilisation et les performances d'assainissement : la récupération des eaux pluviales revêt de fait un intérêt majeur. Face à une probable évolution (fréquence, intensité) de ces aléas climatiques, le rôle des espaces agricoles, boisés et naturels devient particulièrement stratégique. L'impact de la chaleur et de la sécheresse sur les activités agricoles et forestières, les essences et la productivité des récoltes est également à anticiper dans cette perspective. De sur-

L'extension de l'urbanisation entre 1982 et 2008



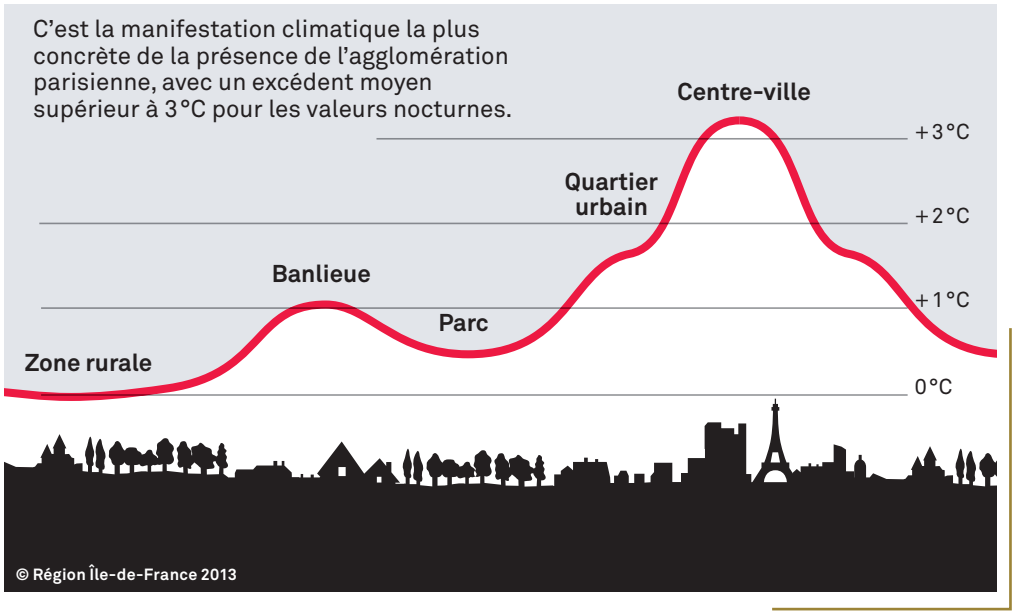
L'ÎLOT DE CHALEUR URBAIN

La forme du tissu urbain, la superficie importante de matériaux artificiels et la raréfaction de la végétation ont un impact sensible sur l'atmosphère environnante. Dans une ville, il fait « naturellement » quelques degrés de plus que dans une zone moins densément peuplée. Ce phénomène, qui persiste la nuit, dénommé « îlot de chaleur urbain », porte atteinte à la qualité de vie des hommes et des espèces animales et végétales lors des étés les plus chauds.

Le risque vital pendant une vague de chaleur est deux fois plus élevé dans un quartier soumis aux effets d'îlot de chaleur urbain. L'imperméabilisation des sols, plus marquée dans la zone dense, diminue fortement les possibilités de rafraîchissement de la ville en période de chaleur (manques de rétention d'eau dans le sol, d'évaporation par les surfaces en eau et d'évapotranspiration par la végétation).

Ce phénomène d'imperméabilisation des sols, doublé de la disparition de zones naturelles d'expansion des crues, accélère le ruissellement et augmente la vulnérabilité face au risque d'inondation, le principal en Île-de-France. Les carences en espaces verts publics, en eau de surface et en lieux de ressourcement de proximité sont manifestes dans certains territoires. ■

L'effet « îlot de chaleur urbain »



croît, l'Île-de-France doit s'adapter face à la vulnérabilité accrue des infrastructures et des services urbains nécessaires à la production et à l'acheminement des ressources vitales, y compris en cas d'urgences sanitaires. Le transport de personnes et de marchandises, mais également celui de l'énergie, les captages stratégiques en eau potable, la gestion des stations d'épuration ainsi que celle des déchets devront intégrer les évolutions du climat et les événements météorologiques extrêmes et leurs effets (tempête, inondation, canicule, etc.).

Il faut, enfin, par les grands choix d'aménagement pour l'Île-de-France en 2030, freiner l'imperméabilisation des sols, car elle diminue fortement les possibilités de rafraîchissement de la ville, accélère le ruissellement, augmentant ainsi la vulnérabilité face au risque inondation.

La ville intense : une ville dense, verte et agréable à vivre

Si l'Île-de-France est la région la plus peuplée et la plus dense de France, ses territoires présentent d'importantes différences de densité entre Paris, les communes limitrophes, les communes en périphérie de l'agglomération parisienne, les bourgs et villages de l'espace rural. La tendance lourde, depuis 40 ans, a été une perte relative de compacité et de densité par desserrement de la population et des activités. L'étalement urbain a été significatif, en partie seulement canalisé par les villes

nouvelles. Le début des années 2000 a vu le processus se renverser, avec un recentrage de la construction dans le cœur de métropole, qui dispose encore d'importantes capacités d'accueil (nombreuses friches délaissées par l'industrie ou espaces sous-utilisés).

Une densité accrue augmente le risque d'exposition des populations aux pollutions, aux nuisances et aux risques, simplement du fait de la concentration : conjugaison des enjeux humains et économiques à des aléas naturels (risques inondation et canicule, etc.) et technologiques de proximité, et par une surexposition à la pollution atmosphérique et aux nuisances sonores. Avec l'intensification annoncée de l'effet d'îlot de chaleur urbain, un risque d'inondation toujours présent et les probables impacts sanitaires du changement climatique, il faut concevoir une région métropolitaine plus résiliente, c'est-à-dire apte à absorber et à se remettre des perturbations environnementales, économiques et sociales majeures. Grâce aux progrès technologiques des véhicules, on peut miser sur une réduction importante des nuisances actuellement provoquées par la mobilité routière, mais au-delà, c'est une politique volontariste de transformation de la ville elle-même qui s'impose.

L'enjeu d'avenir est de redonner une qualité urbaine de haut niveau aux territoires denses pour qu'ils demeurent attractifs pour les habitants et les entreprises. Il s'agit de porter l'effort sur la mutation en profondeur de la ville ordinaire, qui doit être saine et agréable à vivre. Le SDRIF a pour ambition de proposer un modèle de ville intense, faisant rimer densité et qualité de vie par une conception renouvelée des espaces bâtis, par une meilleure intégration de la nature en ville et par une offre de mobilité alternative à la voiture et aux camions. L'enjeu est de ne pas accroître les populations concernées par les nuisances ou les risques et même de les diminuer, par un aménagement plus vertueux et soucieux de corriger les erreurs du passé. Pour atteindre ses objectifs ambitieux en matière de construction de logements et d'accueil de l'emploi, tout en limitant l'étalement urbain, le SDRIF doit conduire à une réelle intensification des espaces, à partir d'une vision régionale cohérente, en veillant toutefois à adapter la densification urbaine aux tissus existants. La densification ne peut pas être uniforme.

Il revient au SDRIF d'offrir un cadre de développement innovant qui renforce et articule robustesse globale et robustesse locale, pour une Île-de-France territorialement et socialement solidaire, qui cultive en tout point la qualité de son environnement pour le bien-être de ses habitants. ■

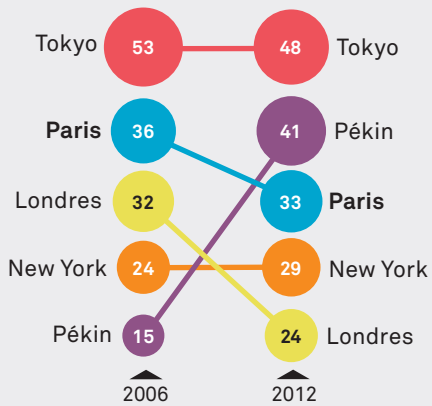
INDICE TEMPOREL DE L'ENVIRONNEMENT

Le suivi-évaluation du défi « Anticiper les mutations environnementales » s'appuiera sur l'indice temporel de l'environnement. 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'Île-de-France dans une économie globale en pleine mutation

Une région attractive dans un monde en mouvement

Classement des régions métropolitaines accueillant le plus de sièges de multinationales (*Fortune Global 500*)



Organisations internationales

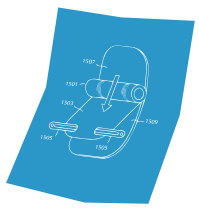
2e métropole dans le monde pour l'accueil de leurs sièges





91 600 chercheurs

1re région européenne en termes d'effectifs de R & D



4 900 brevets

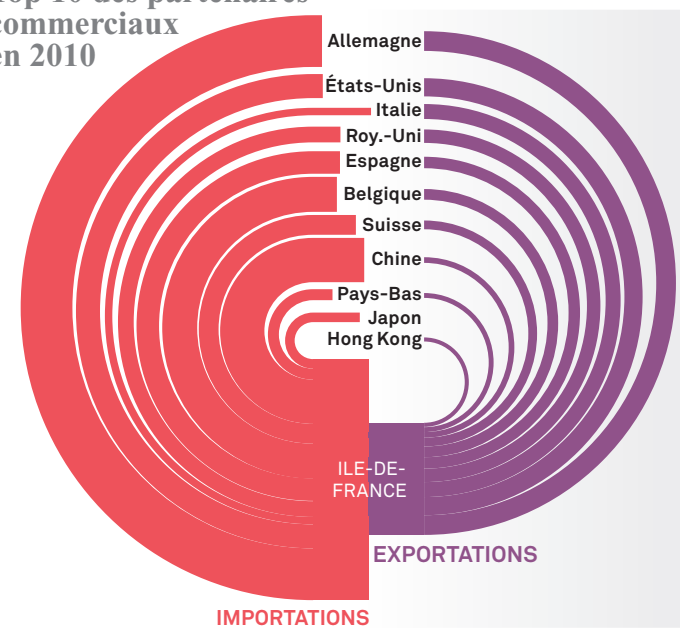
déposés en 2010
1re région européenne en investissement en R & D : 16,9 milliards d'euros



9 pôles

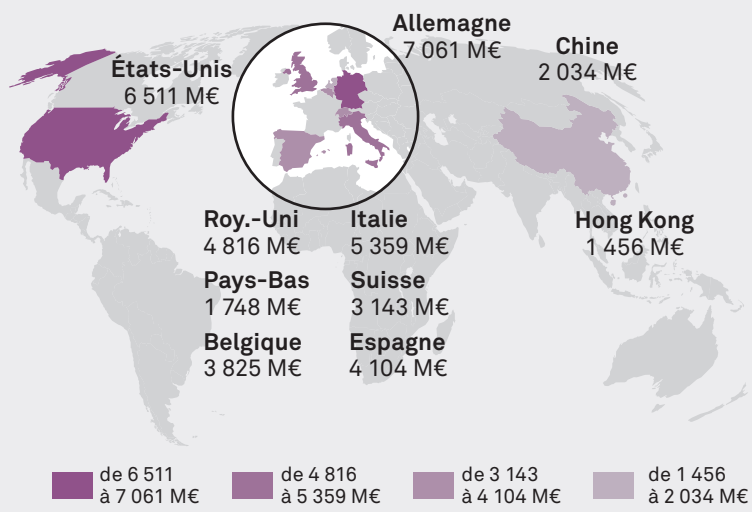
de compétitivité, 17 universités, 55 grandes écoles

Top 10 des partenaires commerciaux en 2010



Les exportations en détail

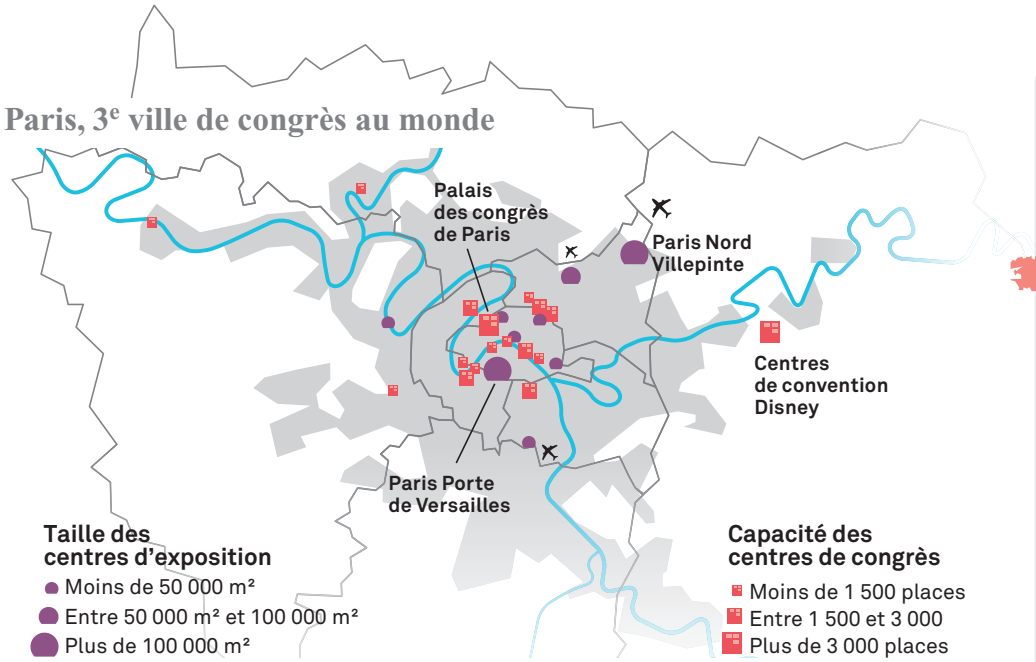
En million d'euros



Sources de la double page : Fortune magazine, ministère de la Recherche et de l'Éducation, EduFrance, Direction interrégionale des douanes, IAU ÎdF, Eurostat, Insee, Assedic-unistatis

© Région Île-de- France 2013

Paris, 3e ville de congrès au monde

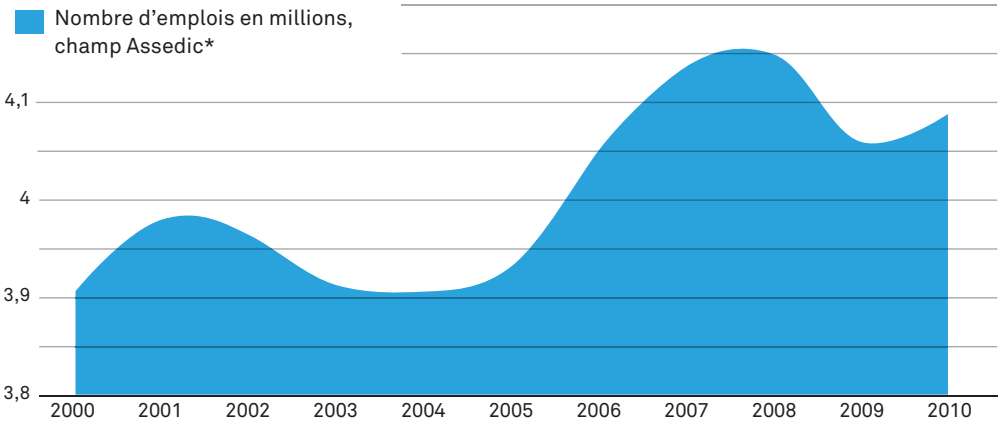


Première destination touristique mondiale

46 %
des 66 millions de nuitées hôtelières sont liées à des congrès ou des salons

505 000
emplois générés par le secteur touristique

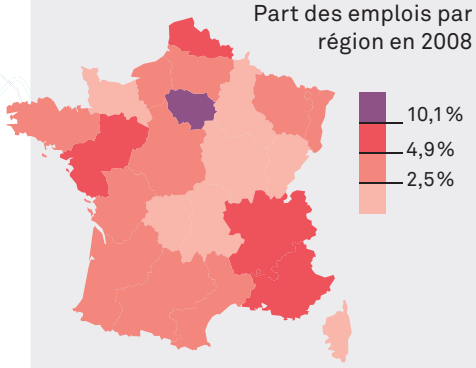
Évolution de l'emploi privé en Île-de-France



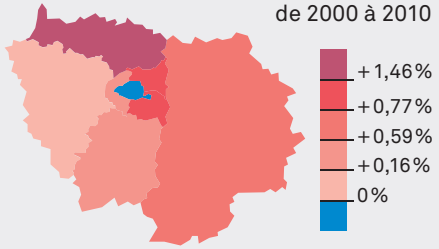
** Le champ d'application de l'assurance chômage exclut le secteur public administratif en totalité, les collectivités territoriales, les établissements publics à caractère scientifique, les entreprises publiques et le secteur agricole.*

22,8 % des emplois en Île-de-France

Part des emplois par région en 2008

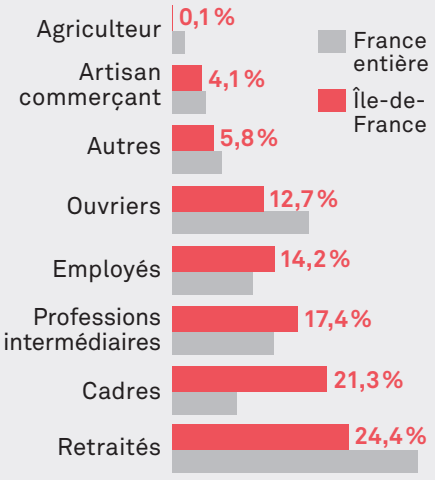


Évolution de l'emploi salarié privé par département francilien de 2000 à 2010



Une main-d'œuvre diversifiée

Catégories socioprofessionnelles en 2006



1.3 CONFORTER L'ATTRACTIVITÉ DE L'ÎLE-DE-FRANCE ET ACCOMPAGNER LA CONVERSION ÉCOLOGIQUE ET SOCIALE DE L'ÉCONOMIE

Paris et, plus globalement, l'Île-de-France jouent un rôle économique international de premier plan, créateur à la fois de richesse et d'emploi. L'ensemble du territoire national en bénéficie. Le dynamisme et le rayonnement de l'Île-de-France sont cependant confrontés à un contexte qui a profondément changé. À la mondialisation et aux défis énergétiques déjà patents, s'est ajoutée une déstabilisation économique sans précédent dont les impacts sociaux sont lourds. La transformation de l'économie régionale s'impose pour juguler les déséquilibres territoriaux croissants, l'érosion de l'activité industrielle, la difficulté pour les entreprises à conquérir de nouveaux marchés et à créer de l'emploi, en répondant de manière urgente aux impératifs environnementaux. Il s'agit de repenser les termes de la croissance pour jeter les bases d'une performance durable et renforcer l'Île-de-France dans son rôle moteur pour l'économie française, européenne et internationale.

UNE ÎLE-DE-FRANCE DYNAMIQUE POUR MAINTENIR SON RAYONNEMENT MONDIAL

Des atouts franciliens historiques à renforcer

Les atouts qui favorisent l'implantation de fonctions stratégiques de très haut niveau international en Île-de-France sont l'environnement socio-économique ouvert, les compétences humaines, le dynamisme entrepreneurial, l'existence de polarités de formation de dimension internationale, la taille du marché, la performance des infrastructures de transport, le haut niveau d'équipement, l'étendue de l'offre immobilière. Ils sont à

l'origine d'une partie importante des créations de richesses et d'emplois.

Avec ses nombreux atouts, la région métropolitaine contribue à la dynamique de développement de l'Europe, au sein de laquelle elle effectue l'essentiel de ses échanges. Les synergies doivent se développer entre les régions de l'Union européenne. Les stratégies de développement durable des villes et des régions sont au cœur des réflexions européennes. L'Île-de-France peut y contribuer par sa dynamique économique tournée vers l'innovation et la recherche et par sa planification territoriale intégrée, dans le sens d'un développement plus durable. C'est dans cette perspective de cohérence à toutes les échelles qu'elle doit élargir son action, par une coopération accrue avec les régions voisines du Bassin parisien, par exemple autour de leurs pôles de compétitivité respectifs, en matière d'innovation, de recherche et d'enseignement supérieur, mais aussi pour un fonctionnement logistique plus vertueux.

Des créations d'emplois en grand nombre à stimuler

Avec près de six millions d'emplois, Paris et sa région concentrent plus de 40 % des cadres du pays. L'emploi francilien montre une grande sensibilité aux cycles conjoncturels. Le ralentissement de l'activité des années 2001-2003 avait conduit à une baisse de l'emploi et pour la première fois à un taux de chô-

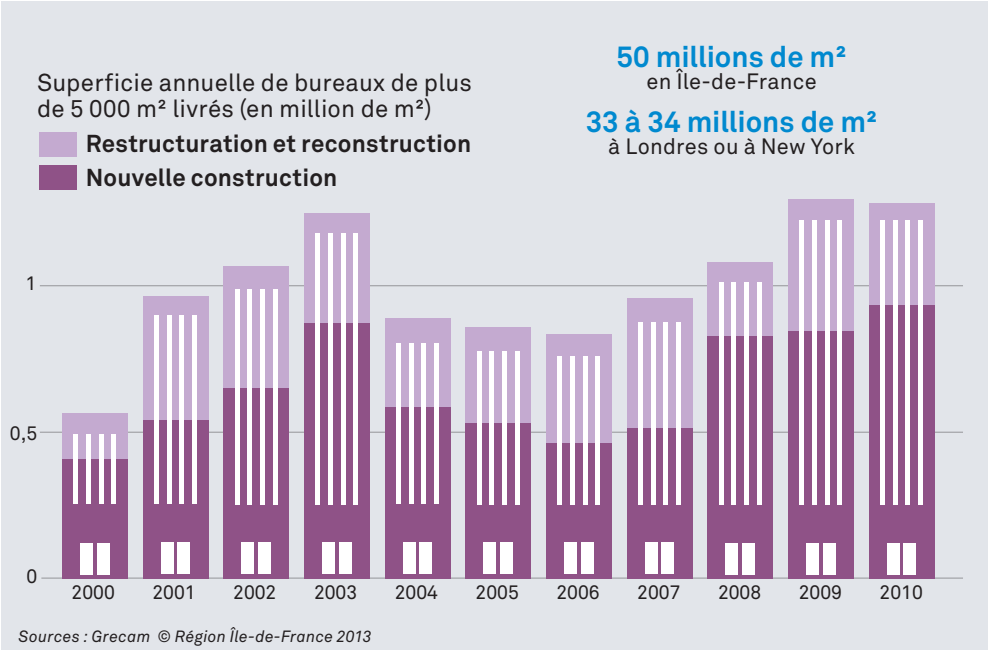
UNE RÉGION PARMI LES PLUS DYNAMIQUES DU MONDE

Indices révélateurs de son ancrage dans la courte liste des grands centres de commandement mondiaux, Paris est la deuxième métropole mondiale pour l'accueil de sièges d'organisations internationales, après Bruxelles, et parmi les principaux lieux d'implantation des 500 plus grandes entreprises du monde (deuxième jusqu'en 2010 après Tokyo, Paris vient toutefois d'être supplantée par Pékin et devient troisième en 2011). L'Île-de-France est la deuxième région en Europe pour les investissements étrangers et se place au premier rang pour les projets d'implantation de centres de recherche.

L'un des déterminants de cette attractivité est la qualité de l'offre d'immobilier d'entreprises. Avec plus de 50 millions de m² de bureaux, l'Île-de-France se place parmi les plus importants parcs dans le monde (Londres comme New York affichent environ 33 à 34 millions de m²). L'enjeu réside dans la mise à niveau du parc le plus ancien, touché par l'obsolescence et très décalé par rapport au niveau de prestations et de performance écologique des réalisations les plus récentes.

Premier site mondial pour l'accueil de visiteurs, l'Île-de-France se doit de poursuivre ses investissements dans les activités culturelles et de loisirs qui lui confèrent une identité unique et une source essentielle de développement économique et de richesse (17,7 milliards d'euros de chiffre d'affaires annuel pour la seule activité touristique) : malgré la crise, le nombre de visiteurs français ou étrangers est en constante progression, avec près de 66 millions de nuitées hôtelières en 2010, dont 46 % grâce aux congrès et salons. Attrait touristique, attrait culturel et développement économique sont ainsi étroitement liés.
L'Île-de-France a aussi su se forger une aura internationale par sa production artistique et ses talents créatifs, de plus en plus déterminants en matière d'innovation. Reconnue pour le haut niveau de ses industries culturelles, elle occupe une place cependant convoitée par d'autres métropoles françaises, européennes ou mondiales, dans la géographie très mouvante des hauts lieux artistiques. ■

Un parc de bureaux leader en Europe



Sources : Grecam © Région Île-de-France 2013

mage plus fort qu'en province. À l'inverse, jusqu'au dernier trimestre de l'année 2008, l'Île-de-France a connu une période de forte progression de l'emploi et de régression du chômage. Ce cycle ascendant a été brisé par la crise.

Ces constats appellent à la prudence pour les exercices de projection économique mais autorisent une réelle ambition. Sur période longue, voyant au-delà des évolutions cycliques, le SDRIF peut s'appuyer sur un scénario volontariste de croissance pour fixer un objectif de création de 28 000 emplois par an, supérieur à la progression annuelle de 25 000 emplois observée lors des vingt dernières années et ambitieux au regard des scénarios de référence au niveau national.

Les conditions pour stimuler l'emploi et pour que son accueil réponde aux exigences nouvelles de la transition économique sont à réunir et représentent un enjeu majeur à l'horizon 2030.

DES CRISES À SURMONTER PAR LA DIVERSIFICATION DE L'ÉCONOMIE ET DE L'INNOVATION

Moteur économique de la France (29 % de la richesse produite pour moins de 20 % de la population), l'Île-de-France est avant tout une grande région de services. Elle maintient toutefois une vocation industrielle qui la singularise parmi les grandes métropoles globales. Elle tire sa force et sa puissance économique de la diversité exceptionnelle de ses activités et filières qui fonctionnent en synergie.

Avec la crise économique, accélérant une évolution défavorable (300 000 emplois industriels disparus en vingt ans), le risque est d'amoindrir ce tissu industriel de façon irréversible. Un secteur comme l'automobile, fer de lance historique de l'industrie francilienne, est sévèrement touché. L'importance de cette industrie est pourtant reconnue, notamment pour les exportations dont elle représente les deux tiers, mais aussi pour ses effets d'entraînement et pour la vitalité de l'emploi, y compris des emplois peu qualifiés précieux sur certains territoires franciliens.

La poursuite de cette désindustrialisation fait courir des risques forts à la diversité de l'économie régionale.

L'emploi industriel génère deux à trois fois son volume en emplois induits. Sa disparition contribue à l'augmentation du chômage qui assèche les possibilités de solvabilisation de l'économie résidentielle. Le maintien de l'industrie et de son savoir-faire, notamment dans des secteurs comme l'automobile dans la zone dense, est un enjeu fort de développement dans le cadre de la conversion écologique et sociale de l'économie.

L'innovation – comprise comme la mise en œuvre d'une idée nouvelle sur le marché – est

un facteur de l'attractivité francilienne. Tant par les effectifs employés (91 500 chercheurs) que par les dépenses de recherche et développement, l'Île-de-France se place au premier rang de la recherche en Europe. La constitution des pôles de compétitivité dont cinq d'envergure mondiale et les réseaux de production de savoir et d'innovation tissés avec l'étranger lui permettent de mieux se positionner dans le peloton de tête international. Leur montée en puissance est d'autant plus cruciale que les développements de l'économie de la connaissance ont un effet d'entraînement sur tous les segments de l'économie et inversement. C'est l'Île-de-France dans son ensemble qui fonctionne en cluster.

Enfin, l'Île-de-France a la chance d'être une grande région naturelle et agricole (53 % du territoire régional sont occupés par la surface agricole). La production agricole régionale, céréalière notamment, s'exporte bien et elle est créatrice de richesse, de même que les industries agroalimentaires résistent à la crise. La vitalité des filières agricoles et sylvicoles est essentielle et doit être soutenue ; elle concourt au maintien des espaces ouverts et à l'équilibre régional. L'agriculture vit une mutation profonde par la diversification et la valorisation de ses produits et par une plus grande maîtrise écologique. Les transformations du végétal comme les agromatériaux, les emballages, les biomolécules, etc., sont aussi des champs d'innovation et peuvent constituer un facteur de différenciation et de progrès par rapport à d'autres métropoles.
Ces atouts sont à mettre à profit pour créer d'autres axes de diversification porteurs de nouvelles dynamiques, spécifiques à l'Île-de-France. Le projet Île-de-France 2030 doit créer les conditions spatiales pour réussir ces redéploiements.

UNE TRANSITION DE L'ÉCONOMIE VERS UN MODÈLE DURABLE À ENGAGER

Les grandes métropoles gagnent tous les jours un peu plus en puissance économique, scientifique, culturelle. Pleinement intégrée dans l'économie mondiale, l'Île-de-France doit marquer des avancées malgré la crise. Il est plus que nécessaire d'accompagner le système productif francilien dans son repositionnement et de renforcer l'ancrage territorial des activités. La mobilité croissante des entreprises comme de la population active impose une ambition : celle d'affirmer sa différence et d'organiser sa transition économique.

Le système productif francilien se trouve face à cinq tendances potentiellement déstabilisantes, à saisir comme des opportunités majeures pour redessiner les contours d'une stratégie économique pour une métropole du XXIe siècle :

- l'intégration accrue de l'Île-de-France à une économie mondiale élargie avec l'arrivée de nouvelles puissances ; ce changement d'échelle, qui a entraîné l'internationalisation des entreprises, l'ouverture de nouveaux marchés et l'intensification des échanges, a pour corollaire une plus grande instabilité de certaines fonctions de production et de services, y compris à forte valeur ajoutée ;
- l'épuisement des ressources en matières premières (notamment l'énergie) et les exigences de lutte contre le bouleversement climatique imposent de miser sur la sobriété, le développement d'énergies renouvelables, la dématérialisation de l'activité, l'introduction d'écoconception du bâti et d'une économie circulaire (basée sur le recyclage, où l'épuisement des ressources n'est plus proportionnel à la croissance économique) ;
- la transition vers l'économie de la connaissance, qui place les activités liées au savoir, à l'innovation et à la créativité au cœur du processus de création de richesses ;
- la poursuite de la tertiarisation des fonctions, alimentée par l'hybridation des activités tertiaires et industrielles, le développement des services aux entreprises et des fonctions décisionnelles, qui prennent le pas sur les tâches administratives ou d'exécution, etc., mais qui laissent de côté tout un pan fondamental de l'économie francilienne : celui de la production industrielle. Celle-ci doit s'adapter, se renouveler et retrouver toute sa place ;
- l'émergence de nouvelles activités et de

NOURRIR 11,5 MILLIONS DE FRANCILIENS, UN ENJEU FORT

Nourrir les Franciliens, tous et bien, est un véritable défi malgré la situation exceptionnelle de l'Île-de-France au cœur d'une grande région agricole. Il s'agit d'assurer, aujourd'hui et demain, quantité, qualité, diversité de produits et de gammes ainsi que l'accessibilité financière pour chacun, en tenant compte des exigences croissantes de qualité sanitaire, gustative et environnementale. Dans un contexte de transition climatique, énergétique, économique, viser un approvisionnement durable, c'est contribuer à la robustesse de la région en assurant la sécurité alimentaire tout en pesant le moins possible, tant en ressources qu'en émissions et en rejets, sur les régions alentour et en étant moins tributaire de l'économie mondiale.
L'alimentation implique les productions agricoles, les industries agroalimentaires, les réseaux de commercialisation et de distribution, auxquels les acteurs franciliens contribuent. Certaines productions couvrent les besoins alimentaires des Franciliens (blé, salades, cresson, persil, etc.) et sont même exportées (France, monde).

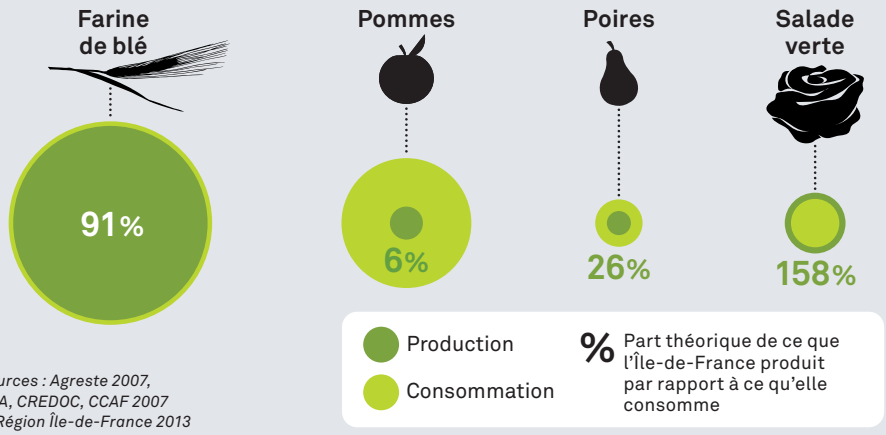
LES FILIÈRES ALIMENTAIRES DE PROXIMITÉ : UN ENJEU DURABLE

L'ensemble des productions franciliennes ne permet pas de fournir la quantité et la variété nécessaires. Les filières alimentaires de proximité, dans toute leur diversité, constituent un véritable enjeu francilien en termes de qualité, en mettant en avant la fraîcheur et la traçabilité, le lien entre territoire et alimentation, entre ville et campagne, entre agriculteurs et citadins. Elles concourent aussi à l'emploi local. Elles peuvent également participer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, à des modes de production et des circuits de distribution plus durables.

Première région agroalimentaire en termes de valeur ajoutée (11 % de la valeur ajoutée nationale), l'Île-de-France bénéficie de la présence du marché d'intérêt national de Rungis, premier marché de produits frais du monde, à pérenniser : l'essentiel des denrées distribuées dans la région, quelle que soit leur origine, passe par Rungis dont le rang tient à son efficacité logistique et à son accessibilité.
Le défi alimentaire, par ses enjeux de solidarité, durabilité, attractivité, s'inscrit pleinement dans les grands défis transversaux que l'Île-de-France doit relever. Il prend une acuité particulière en période de flambée des prix alimentaires. Le SDRIF peut agir, notamment en préservant des espaces agricoles fonctionnels et viables, en permettant la diversité des productions et en créant les conditions d'accueil d'entreprises pour tous les maillons du système alimentaire, en particulier pour la première transformation. ■

Nourrir bien et durablement 11,5 millions de Franciliens

C'est un véritable défi : les volumes produits et ceux consommés ne sont pas toujours en adéquation.



Sources : Agreste 2007, SAA, CREDOC, CCAF 2007
© Région Île-de-France 2013

services publics liés à l'évolution de la société (prise en compte du vieillissement de la population, développement de l'économie sociale et solidaire, activités liées aux questions environnementales, etc.) représente autant de nouveaux gisements d'emploi diversifiés à développer et conforter.

L'ambition est de promouvoir un nouveau modèle de développement et de limiter les effets négatifs potentiels de la mondialisation (ségrégation, congestion, pollution, insécurité, coûts fonciers élevés, dégradations environnementales, etc.). Il s'agit de contribuer à une métropolisation qui privilégie la coopération et la complémentarité des territoires en affirmant mieux ce qui fait l'originalité et l'identité de l'Île-de-France : une économie diversifiée, bien ancrée dans son territoire.

DES DYNAMIQUES ÉCONOMIQUES TERRITORIALES À RÉÉQUILIBRER

Un développement plus équilibré du logement et de l'emploi à rechercher

La population active francilienne de 5,6 millions d'individus est en augmentation constante et l'Île-de-France est très attractive pour les jeunes diplômés, français ou étrangers. L'emploi est le moteur de ces arrivées. Pour autant, l'insertion sur le marché du travail n'est pas aisée.

La région comptait plus de 500 000 demandeurs d'emploi (fin 2011). Certains territoires sont particulièrement touchés et voient une part élevée de leur population exclue du marché du travail. Des déséquilibres historiques perdurent, entre des territoires fortement bénéficiaires de dynamisme économique, plutôt à l'ouest, et d'autres, plutôt au nord et nord-est, qui sont dans une dynamique moindre. Le projet Île-de-France 2030 vise à stopper cette dégradation et trouver la voie d'un développement économique ne laissant aucun territoire à l'écart. Par ses dispositions et ses grandes orientations territoriales, le SDRIF veut déployer une vigoureuse politique de rééquilibrage spatial du développement à l'échelle régionale, notamment à l'est.

La présence de polarités d'emplois dynamiques ne suffit plus : la difficulté à se loger à un coût abordable se traduit par un éloignement, elle freine les mobilités résidentielles et par ricochet les mobilités professionnelles. L'adéquation locale entre les besoins des entreprises et le profil des actifs résidents est de moins en moins garantie. En conséquence, la dépendance aux moyens de transport et à leur régularité s'accroît. La qualité de vie s'en ressent parfois, avec des déplacements domicile/travail trop longs. Le projet Île-de-France 2030, pour permettre une attractivité économique globale, doit répondre

simultanément au développement quantitatif et qualitatif de l'offre de logement, aux conditions de mobilité et d'accessibilité aux emplois et à leur répartition spatiale.
Dans une économie en pleine mutation, et surtout parce que l'Île-de-France a une population qui est et restera jeune, la formation des individus est fondamentale pour permettre une adaptation rapide aux changements. Une part grandissante en sera probablement assurée aussi *via* les réseaux numériques, mais les formes classiques d'enseignement et d'apprentissage vont perdurer. La localisation des lieux de formation et leur accessibilité conservent un caractère stratégique.

Des effets d'entraînement des pôles d'emploi régionaux à maximiser

L'Île-de-France est un territoire aux dynamiques contrastées. Le cœur de métropole est le lieu des plus fortes concentrations d'emploi, environ les deux tiers de l'emploi régional. Les gains d'emploi y ont été importants dans la période récente. Après les Hauts-de-Seine, le département de Seine-Saint-Denis et celui du Val-d'Oise ont connu le plus fort dynamisme depuis dix ans, essentiellement du fait du développement de la Plaine-Saint-Denis et du pôle de Roissy, lequel bénéficie d'ailleurs aussi à la Seine-et-Marne. Le dynamisme de Paris et de sa périphérie immédiate, et le rôle moteur de quelques pôles comme Roissy ou La Défense, démontrent les effets de renforcement spontané des tissus économiques denses, où la présence d'un grand nombre d'activités en attire ou en fait naître d'autres.

Dès lors, le SDRIF vise à impulser l'émergence de nouvelles polarités d'emploi sur des territoires encore en retrait et qui pourraient devenir plus moteurs pour leur environnement. Il s'agit aussi de maximiser l'effet d'entraînement de polarités économiques déjà bien installées, dont l'attractivité doit être confortée à long terme. La disponibilité de locaux d'entreprises est déterminante, à condition qu'ils soient bien reliés par les transports et qu'ils offrent des perspectives de valorisation.

Le tissu économique local doit viser une diversité suffisante pour ne pas subir les contrecoups d'une spécialisation rendue fragile par des cycles économiques rapides et brutaux. C'est aussi par une réelle mixité des fonctions urbaines, permettant l'insertion de l'activité économique au cœur des espaces de vie tirant profit de leur polarité, que la vitalité urbaine de demain sera garantie. Il faut rompre avec la monofonctionnalité qui caractérise trop d'espaces d'activités économiques ou de quartiers d'affaires, qui ne vivent que pendant les heures de travail et offrent une qualité médiocre en termes d'animation, de services, d'architecture et de paysage. Le commerce de proximité et l'artisanat devront être favorisés dans le cœur des villes et des quartiers.

Un système économique francilien à concevoir à l'échelle du Bassin parisien

Le système économique francilien est marqué par une dimension qui dépasse les limites régionales. Les migrations alternantes, par exemple, concernent des populations venant des départements limitrophes et de villes parfois éloignées. Le desserrement des activités se joue également des limites administratives. Les espaces d'activités spécialisés sont interdépendants et connaissent un fonctionnement économique fortement intégré. Plusieurs pôles de compétitivité tissent des relations entre les entreprises et la recherche sur plusieurs régions.

Les grands flux logistiques participent totalement de ces relations interrégionales et européennes, dont le SDRIF doit permettre une synergie performante avec la dynamique francilienne. Leur organisation est un enjeu stratégique, en particulier pour mieux inscrire la région dans les principaux corridors européens (vers l'Europe du nord, vers Le Havre, etc.).
Ainsi, le Bassin parisien doit jouer un rôle important en Europe et dans le monde en tant que mégarégion. Son développement doit s'appuyer sur une vision partagée entre l'Île-de-France et les régions limitrophes, dans une optique de codéveloppement.

L'ESSOR DU NUMÉRIQUE, UN APPUI POUR VALORISER L'INTÉGRALITÉ DU TERRITOIRE

Les réseaux à haut débit offrent un support essentiel au développement des réseaux régionaux et internationaux de production et de savoir. Les flux immatériels sont un carburant essentiel au développement futur de la région métropolitaine. Il s'agit ici de faciliter l'économie en réseaux et les réseaux de l'économie. Ainsi, le numérique constitue un moteur de l'innovation, un levier de la croissance et du développement durable.

Si, dans l'accès au haut débit, la position de l'Île-de-France est favorable grâce à la très large diffusion de l'ADSL, cette position est menacée du fait des avancées technologiques rapides. Avec la généralisation de la fibre optique sur tout le territoire francilien, l'ambition est d'en faire, à court terme, la première région fibrée d'Europe.

C'est un enjeu stratégique pour l'Île-de-France, pour sa puissance scientifique et technologique, son rôle de place financière ou encore les besoins des industries digitales et créatives. Mais c'est aussi un défi pour les modes de vie et de travail de demain : avec l'utilisation toujours plus grande des supports numériques, par le développement du télétravail et des réseaux de télécentres et de *coworking*, et l'espoir qu'ils limitent en partie certains déplacements contraints, les modes d'organisation de l'activité seront profondément modifiés, et les territoires doivent l'anticiper. ■

INDICATEUR DE VITALITÉ ÉCONOMIQUE

Le suivi-évaluation du défi « Conforter l'attractivité de l'Île-de-France et accompagner la conversion écologique et sociale de l'économie » s'appuiera sur l'indice de vitalité économique. Il a pour ambition de faire la synthèse des différents indicateurs mesurant 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 des compétences, renforcer l'innovation et accroître l'attractivité de la région – et 17 indicateurs. ■

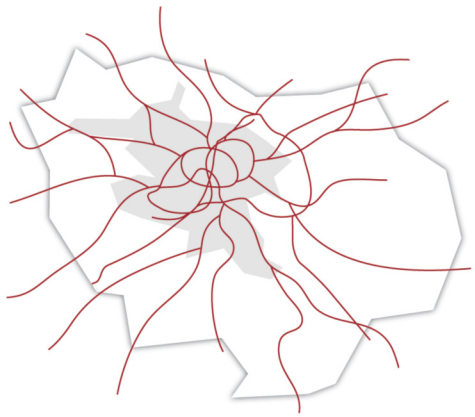
DÉFIS,
PROJET SPATIAL RÉGIONAL
ET OBJECTIFS

2 LE PROJET SPATIAL RÉGIONAL : ÎLE-DE-FRANCE 2030

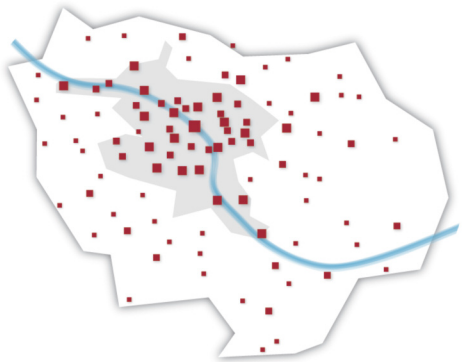
2.1 Le modèle francilien de développement durable 50

2.2 Les trois piliers du projet spatial régional 58

2.3 Les grands enjeux du projet spatial régional 67



RELIER – STRUCTURER



POLARISER – ÉQUILIBRER



PRÉSERVER – VALORISER

Projet spatial régional

Portes d'entrée

- Aéroport
- Gare TGV existante et en projet
- Gare génératrice d'intensification
- Port
- Roissy CDG — Porte métropolitaine

Un système de transport métropolitain maillé

- Réseau de transports collectifs renforcé et fiabilisé, ou optimisé
- Réseau routier principal des grandes voies radiales

Les grands territoires régionaux

- Agglomération centrale
- Bassin de déplacement de l'espace rural
- Parc naturel régional

Une région multipolaire

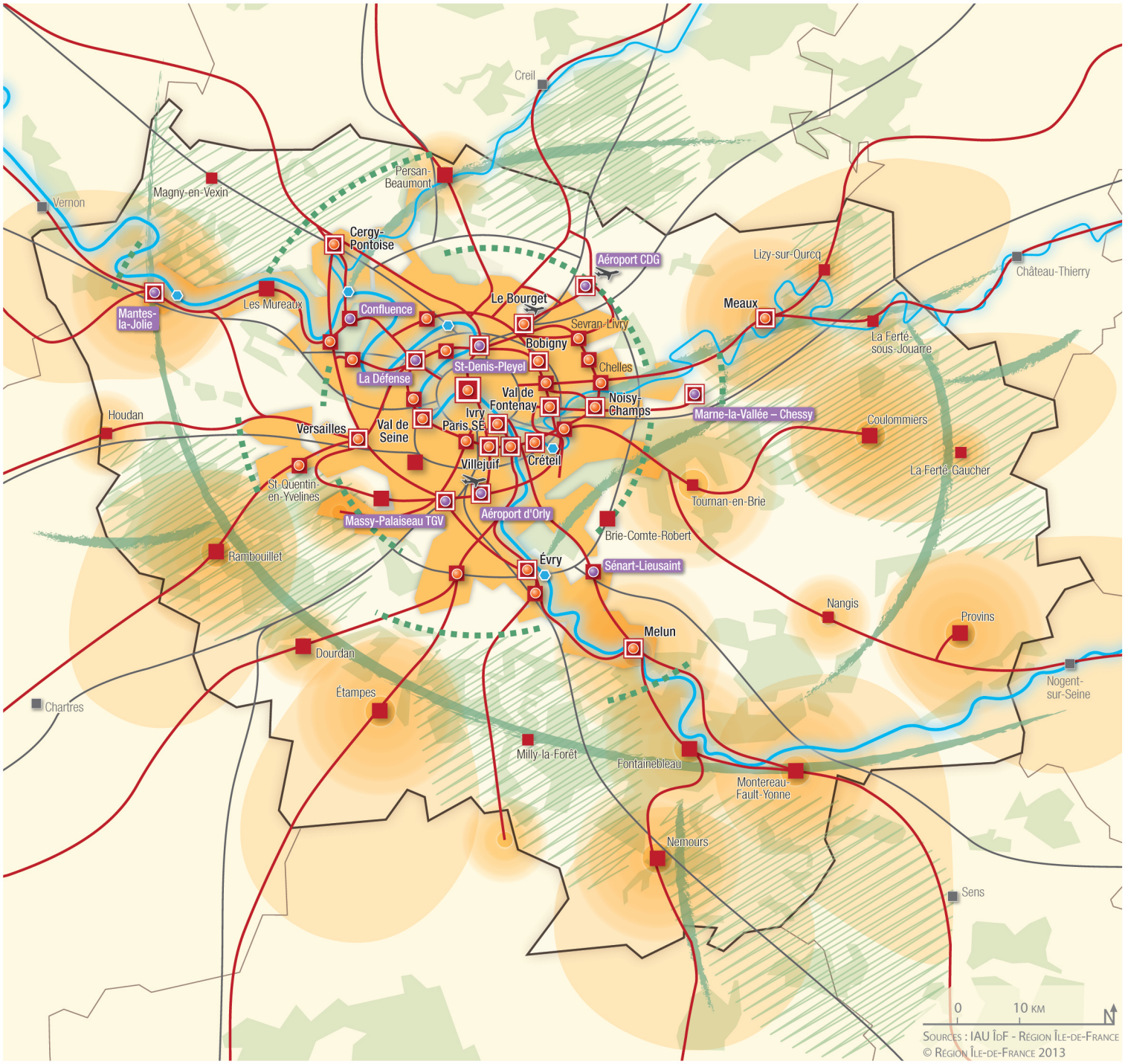
- Pôle d'importance régionale
- Pôle de centralité

Fixer les limites à l'urbanisation de l'agglomération

- Limite d'urbanisation

Garantir les continuités écologiques majeures

- Continuité écologique majeure
- Vallée fluviale


Creil
Persan-Beaumont
Magny-en-Vexin
Vernon
Cergy-Pontoise
Aéroport CDG
Lizy-sur-Ourcq
Château-Thierry
Mantes-la-Jolie
Les Mureaux
Confluence
Le Bourget
Meaux
Sevran-Livry
Bobigny
La Ferté-sous-Jouarre
St-Denis-Pleyel
Chelles
La Défense
Val de Fontenay
Noisy-Champs
Marne-la-Vallée – Chessy
Houdan
Ivry
Paris SE
Versailles
Val de Seine
Coulommiers
Villejuif
Créteil
La Ferté-Gaucher
St-Quentin-en-Yvelines
Tournan-en-Brie
Massy-Palaiseau TGV
Aéroport d'Orly
Brie-Comte-Robert
Rambouillet
Évry
Sénart-Lieusaint
Nangis
Provins
Melun
Dourdan
Nogent-sur-Seine
Étampes
Chartres
Milly-la-Forêt
Fontainebleau
Montereau-Fault-Yonne
Nemours
Sens
0
10 KM
N
Sources : IAU ÎdF - Région Île-de-France
© Région Île-de-France 2013

2.1 LE MODÈLE FRANCILIEN DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

L'Île-de-France doit innover pour apporter des réponses pertinentes aux trois défis qui viennent d'être exposés, c'est-à-dire mener conjointement les grandes transitions nécessaires (climatique, énergétique, démographique, économique, sociale).

Le SDRIF est porteur d'un véritable modèle francilien de développement durable : un modèle équilibré et robuste qui offre à la société francilienne d'aujourd'hui la possibilité de satisfaire ses besoins et ses envies sans compromettre la possibilité des autres territoires (régions voisines ou plus lointaines), et à la société francilienne de demain la possibilité de satisfaire les siens, dans un environnement préservé et valorisé.

UN MODÈLE QUI DOIT ORGANISER LE « VIVRE ENSEMBLE » DANS LE TEMPS LONG

Depuis plus d'un demi-siècle, la planification spatiale est en Île-de-France un moyen privilégié de réalisation matérielle mais aussi d'expression symbolique d'un modèle régional de développement. Depuis l'approbation en 1994 du précédent schéma directeur, le monde a changé et les défis se sont renouvelés : une nouvelle page de la planification s'impose. Mais celle-ci ne peut pas tout : elle est indispensable à la transition qui doit s'opérer et elle doit s'accompagner d'une multitude de politiques de mises en œuvre qui en assureront la concrétisation. Dans le même temps, les approches de la planification spatiale se sont fortement renouvelées ; l'élaboration du présent document y a contribué.

Repenser les fondements spatialisés de l'attractivité de l'Île-de-France

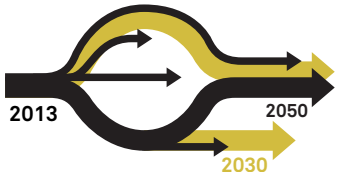


Le développement de l'Île-de-France, indissociable du contexte international, est traversé de multiples tensions : confrontation des dynamiques productives et de consommation avec la disponibilité des ressources ; tensions entre la concentration des richesses économiques et les équilibres territoriaux, entre la performance économique et l'attractivité résidentielle ; distorsion entre une connectivité accrue et des ségrégations sociales.

Créer les conditions d'une attractivité globale

du territoire requiert un modèle de développement qui affirme les atouts d'une métropole de rang mondial et fait de la réduction des déséquilibres sociaux et environnementaux le moteur d'une nouvelle dynamique créatrice d'emplois et de richesses pour le bénéfice du plus grand nombre. La qualité du cadre de vie, la cohésion sociale et la solidarité entre territoires contribuent de manière directe et décisive à l'attractivité de la région. La capacité à penser, anticiper et vivre collectivement des mutations majeures sera demain une composante essentielle de l'attractivité des grandes régions mondiales et, au-delà des contraintes, sera une opportunité d'innovation et de création en réponse aux grands défis. L'attractivité se joue désormais aussi dans les dynamiques collectives, les capacités de développement du lien social, d'anticipation de situations diverses, la qualité des interactions entre acteurs et la circulation de l'information et des talents.

Préparer plutôt que prévoir



Dans un contexte incertain, la planification spatiale vise moins à livrer une image, unique et possible, de l'Île-de-France à un horizon donné, qu'à proposer le cadre et les outils nécessaires pour que s'inventent par touches et retouches successives des images de la région répondant chacune, à l'instant considéré, aux préoccupations de la société francilienne. L'acceptation de cette situation d'incertitude au moment de l'élaboration d'un document visant le long terme est d'ailleurs indispensable pour entreprendre des actions sans attendre de disposer de l'ensemble des éléments de connaissance susceptibles d'en garantir absolument la pertinence. Cette acceptation s'accompagne forcément d'une réelle capacité de souplesse, d'adaptabilité voire de réversibilité des choix opérés au regard de l'évolution des savoirs scientifiques, des possibilités techniques, mais aussi du contexte concret – l'épreuve des faits. Dans cet esprit, le modèle de développement francilien doit combiner robustesse et résilience : la région doit pouvoir résister aux crises et, au-delà, conserver ou retrouver rapidement sa capacité à évoluer afin de s'inscrire dans un développement et un aménagement durables, tant économique, social qu'environnemental.

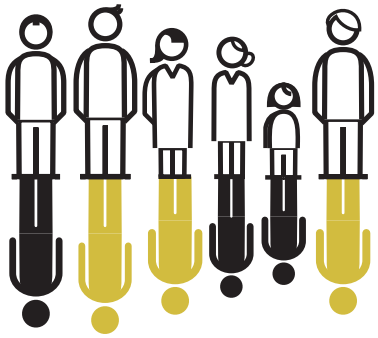
Conforter, compléter, voire revisiter



Les multiples images de l'Île-de-France que la planification spatiale doit rendre possibles incitent à miser sur la transformation de ce qui existe déjà, pour le conforter, le compléter ou, lorsque cela s'avère nécessaire, le revisiter. Par exemple, en matière de déplacements, le modèle de développement doit rechercher tout autant l'amélioration des infrastructures existantes que la création d'infrastructures nouvelles (notamment le métro automatique du Grand Paris Express), ou que la réaffectation de certaines infrastructures dont le rôle au sein du réseau mérite d'être redéfini.

Le modèle de développement doit prendre en compte l'héritage des planifications antérieures et faire évoluer les notions (polycentrisme, ceinture verte, etc.) comme les réalisations (RER, « villes nouvelles », etc.), parfois perçues comme désuètes ou désenchantées, pour en redéfinir le rôle, en expliciter les évolutions et en garantir l'inscription dans le temps long qui est le sien.

Promouvoir une subsidiarité solidaire et équitable



L'Île-de-France promeut une subsidiarité solidaire et équitable, qui suggère ainsi une nouvelle définition – sinon élargie, du moins affinée – de l'intérêt régional, dans laquelle l'échelle locale a toute sa place. La pleine

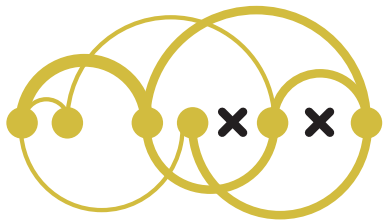
expression de la diversité des espaces, des identités, des énergies et des compétences locales – plus largement, la réinvention du local (autonomie, proximité) au sein de la région métropolitaine – est un enjeu d'intérêt régional. Mais, souvent, la bonne organisation de cette diversité, autre enjeu d'intérêt régional, implique fortement, elle aussi, l'échelle locale. Il s'agit donc tout à la fois de reconnaître, de valoriser et d'organiser la contribution des territoires et des individus au développement de la région métropolitaine. La planification spatiale doit reconnaître également la diversité des individus et de leurs choix de vie, sans les assigner à un mode de déplacement, à un lieu de résidence : l'automobiliste de ce matin est aussi le cycliste de ce soir, l'habitant du périurbain travaille très souvent dans le cœur de la métropole, l'étudiant étranger d'aujourd'hui est aussi le touriste, l'ami ou le partenaire commercial de demain – en tout cas, il fait partie de la société francilienne élargie à laquelle s'adresse le projet de société qui sous-tend la planification spatiale.

Affirmer que tous les territoires sont contributifs



La planification spatiale doit désormais aborder les territoires avec discernement sans les caricaturer, en reconnaissant et valorisant leur diversité et leur « non-interchangeabilité » (caractéristiques, « aptitudes » et « vocations » propres et souvent multiples, « génie, ou identité, du lieu », etc.). Il n'y a pas de territoires exclusivement « servants » (ni d'autres « servis »), il n'y a pas de territoires « en mouvement » (ni d'autres « en dormance ») mais des territoires qui contribuent équitablement au développement régional : tous les territoires franciliens sont « contributifs ». Aucun n'est en périphérie, chacun est au centre. La planification doit limiter les concurrences territoriales et susciter les complémentarités, même entre territoires éloignés les uns les autres. Dans le contexte actuel de mondialisation, qui tend à l'uniformité, l'identité locale est devenue un enjeu majeur. Elle se décline à toutes les échelles.

Encourager mais aussi interdire



La planification spatiale doit désormais moins imposer, contraindre ou interdire que partager, convaincre, permettre. La rencontre, la discussion et la concertation apparaissent dès lors comme des conditions indispensables de réussite des exercices de planification. Il s'agit de faire comprendre plutôt que de contraindre, de donner envie plutôt que d'ouvrir des droits, de responsabiliser plutôt que déresponsabiliser les territoires, de leur permettre plutôt que de leur promettre le développement.

Toutefois, dans bien des cas, l'interdiction stricte demeure nécessaire, non seulement pour assurer la préservation des espaces agricoles, boisés et naturels, mais aussi pour rendre plus cohérent et efficace le développement urbain : interdire les extensions urbaines dans un site pour faciliter la mutation et la densification urbaine d'un site proche et potentiellement concurrent – autrement dit faire prévaloir l'intérêt régional/collectif à moyen ou long terme sur l'intérêt local/individuel à court terme.

Savoir gérer les interfaces



La diversité des territoires mérite d'être organisée comme un tout au sein de la région métropolitaine, en travaillant sur les équilibres, les liaisons et les interfaces entre espaces et entre échelles (articulation entre site et pôle, et entre pôle et territoire). Un principe fort du modèle de développement francilien est d'affirmer les interactions et les nécessaires solidarités entre espace urbain, espace périurbain et espace rural.

La notion d'interface mérite d'être élargie et diversifiée : elle ne doit pas seulement s'appliquer aux lisières forestières, front urbain, mais aussi aux interfaces intra-urbaines (entre quartiers aisés et quartiers populaires, entre quartiers d'habitat et quartiers d'activités, etc.), véritables « fronts de conquête » de la mixité sociale et fonctionnelle qui doivent être clairement identifiés pour accueillir certaines fonctions ou populations pionnières (auberges de jeunesse, logement étudiant, commerce de détail, etc.). Souvent, plus que des interfaces, ce sont des alliances, des synergies, des symbioses qu'il faut opérer :

- pour dépasser l'opposition stérile entre ville et nature. Il s'agit maintenant de faire entrer davantage la nature en ville : archipel d'espaces verts dans la zone dense, parcelle d'agriculture périurbaine, grands espaces forestiers et agricoles, continuités écologiques constituent une armature naturelle verte et bleue qui accompagne le développement urbain régional et conforte sa multipolarité ;
- pour concilier les territoires urbains « consommateurs » de ressources naturelles (eau, énergie, foncier, etc.) et les territoires « producteurs ».

LA RÉPONSE GLOBALE : UNE RÉGION MÉTROPOLITAINE COMPACTE, MULTIPOLAIRE ET VERTE

Le modèle de développement francilien doit orienter sans complexe les dynamiques en cours. La centralité métropolitaine s'élargit. Les synergies avec l'ensemble des territoires interrégionaux, et au-delà ceux du Bassin parisien, se sont renforcées. La poursuite du polycentrisme, inscrit dans les schémas directeurs précédents, doit désormais se faire sous une forme plus compacte, au sein de bassins de vie mieux hiérarchisés autour des pôles urbains, et favorisant la protection et la mise en valeur des espaces agricoles, boisés et naturels.

Ce projet offre l'opportunité de créer une ville plus vivante, plus agréable, plus diverse, plus accessible pour tous, à partir d'une ambition spatiale visant une meilleure organisation et une réelle solidarité territoriale au sein de la métropole francilienne.

Planifier à la fois la proximité et le système régional



C'est à la lumière de la dimension de proximité qu'ont été définis les grands objectifs et les orientations fondamentales du schéma : une complète rupture en matière d'urbanisme pour une ville dense et économe en énergie, une réponse ambitieuse à la crise du logement, des choix historiques en matière de transports collectifs pour une nouvelle politique du système régional de transports, une approche renouvelée du développement économique et de l'innovation, des investissements dans de grandes polarités d'activités et d'emplois, l'accès à la formation, à la santé dans tous les territoires de la région, la préservation et la valorisation d'un environnement de qualité, garant de la santé des populations comme de l'aménité des lieux de vie, enfin le réinvestissement de la Seine et de ses potentialités.

Ces enjeux, ces orientations et la manière dont ils seront mis en œuvre à travers des choix stratégiques et un projet spatial régional, constituent le cœur du SDRIF.

Façonner, transformer et préparer le devenir de la région métropolitaine, c'est d'abord prendre acte d'un fonctionnement métropolitain fait d'interdépendances spécialisées, d'échelles superposées et de polarités multiples.

Le schéma directeur a pour ambition de réduire les contradictions potentielles entre l'échelle de la proximité et l'échelle globale en articulant les différents niveaux d'action territoriale, au profit d'une vision de long terme.

Encourager la densification : intensité, compacité, multipolarité



L'impérieuse et double nécessité de construire massivement des logements et de limiter drastiquement la consommation d'espace implique de mettre fin à la logique extensive de l'aménagement et d'organiser une densification de qualité. Il s'agit d'accueillir l'essentiel de la croissance urbaine dans les territoires déjà constitués, notamment ceux bien desservis par les transports collectifs, et de répondre grâce à cela aux grands défis régionaux.
La densification est le moyen de réaliser une région métropolitaine compacte, économe en espace, en énergie, mais aussi en argent public. Accompagnée d'un développement des transports collectifs de qualité et des modes actifs de déplacement, elle permet d'améliorer l'efficacité environnementale et énergétique. Pour être acceptée, la densification devra intégrer des espaces ouverts urbains (parcs, squares, jardins publics, mais aussi friches, jardins, etc.). Bien menée, elle est un facteur de qualité de la vie urbaine, avec la proximité de services qu'elle peut offrir, sans oublier une meilleure gestion du temps. L'effort de densification doit porter certes sur le logement, mais aussi sur les activités économiques et sur l'ensemble des fonctions urbaines.

Le projet spatial régional organise la densification au travers de notions clés : intensité, compacité, multipolarité.

L'intensité des espaces urbanisés peut être définie comme la conjonction de deux qualités très souvent associées dans les tissus urbains traditionnels franciliens et dans certains plus récents (centres-villes des « villes nouvelles », opérations de renouvellement urbain du cœur de métropole) : la densité et la mixité, sociale et fonctionnelle. Plus l'intensité des espaces urbanisés est forte, plus sont nombreuses les opportunités d'interactions sociales et économiques ; on réduit ainsi, par l'organisation urbaine, la distance moyenne des déplacements, le nombre de déplacements (un même déplacement pouvant répondre à plusieurs motifs) et la propension à recourir à la voiture particulière pour effectuer ces déplacements. L'intensité s'apprécie essentiellement à l'échelle du grand quartier. Au-delà de la densification, raisonnée, adaptée au contexte social et urbain et à ses contraintes, la notion d'« intensification urbaine » exprime ainsi l'offre globale de logements, de transports, d'équipements et de services, de densité d'emplois, de nature en ville et d'espaces verts, qui doit l'accompagner. Elle exprime aussi la recherche d'une plus grande mixité sociale et fonctionnelle dans les tissus urbains.
La notion correspondant à la mixité fonctionnelle pour les espaces agricoles, boisés et naturels, ainsi que pour les espaces ouverts urbains, est la multifonctionnalité, c'est-à-dire la capacité, existante ou potentielle, de ces espaces à remplir une grande mixité de fonctions, que la planification doit aider à garantir.

La compacité des espaces urbanisés, qui s'apprécie surtout aux échelles des bassins de vie et de la région métropolitaine, peut être définie comme le moyen de limiter le mitage urbain et la distance moyenne entre toutes les destinations d'un territoire. Pour conduire à une densification raisonnée, ayant le plus fort effet de levier sur la mobilité automobile, le SDRIF promeut le principe de la ville compacte, par opposition à la ville étalée ou diffuse. En Île-de-France, accroître la compacité des espaces urbanisés à l'échelle régionale consiste à localiser les habitants et les emplois supplémentaires dans les secteurs les plus interaccessibles, notamment en transports collectifs. Or, ces espaces présentent souvent une densité et une mixité supérieures à la moyenne régionale. Accroître la part de ces espaces dans la population et l'emploi régionaux consiste donc à faire croître la densité moyenne régionale. Compacité et densité s'accroissent ainsi simultanément, au bénéfice de la qualité de vie et d'un moindre étalement urbain.

La multipolarité s'apprécie à l'échelle régionale. La croissance urbaine francilienne s'est polarisée jusqu'ici sur un petit nombre de grands pôles dont notamment les villes nouvelles, promues par les schémas directeurs antérieurs. La métropole multipolaire doit s'appuyer à présent sur un polycentrisme hiérarchisé qui renforce l'importance d'un plus grand nombre de pôles. Cette hiérarchie doit valoriser les caractéristiques des territoires, pour éviter l'uniformisation, et se dessiner en lien avec le réseau de transport, distinguant des pôles urbains à l'intérieur du cœur de métropole, des centres historiques et des villes nouvelles intégrées à l'agglomération, et qui sont de véritables villes, et des agglomérations qui structurent les territoires ruraux. Par ces polarités, l'espace peut se structurer et des bassins de vie peuvent s'affirmer.

Le nouveau modèle de développement que promeut le projet spatial régional cherche à mieux articuler les différentes échelles de l'aménagement, de la ville du quotidien à l'organisation multipolaire d'une métropole mondiale. Il intègre, dans une bonne cohérence, les impératifs du développement urbain avec l'organisation optimisée du système de transports, la préservation et la valorisation des ressources et des espaces naturels, la prise en compte des risques.
Le fleuve a un rôle majeur. Il allie toutes les dimensions du développement durable et de l'aménagement du territoire, de la prise en compte de ce vaste écosystème à celle d'un développement économique soucieux des problèmes énergétiques, en mettant en avant des atouts de réouverture sur la ville et de promotion du tourisme.

Le projet spatial régional est la réponse spatiale au modèle de développement francilien, qui s'appuie sur trois piliers interdépendants : relier-structurer, polariser-équilibrer, préserver-valoriser. ■

DENSITÉ LOCALE, COMPACITÉ RÉGIONALE ET EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE

Lorsque la densité s'accroît, les bénéfices énergétiques escomptables proviennent plutôt du fonctionnement local : ce qu'on accroît alors, c'est par exemple la propension, dans chaque grand quartier ou ville moyenne, à pouvoir rallier l'école, le commerce ou la gare à pied ou à vélo plutôt qu'en voiture. C'est aussi l'efficacité thermique des réseaux de chaleur locaux pour le chauffage des quartiers d'habitat ou d'activités.
Lorsque la compacité s'accroît, les bénéfices énergétiques escomptables proviennent du fonctionnement global plutôt que du fonctionnement local : ce qu'on réduit alors, « toutes choses égales par ailleurs », c'est par exemple la distance moyenne des navettes domicile-travail (qui continuent de peser sur la capacité des infrastructures de transport à prévoir). C'est aussi la longueur des circuits d'approvisionnement des supermarchés depuis les grandes plateformes logistiques régionales. C'est encore la distance moyenne entre une zone d'activités et une voie fluviale ou un raccordement ferré. ■

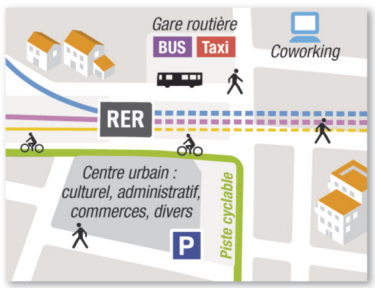
UNE RÉGION CONNECTÉE À L'EUROPE ET AU MONDE



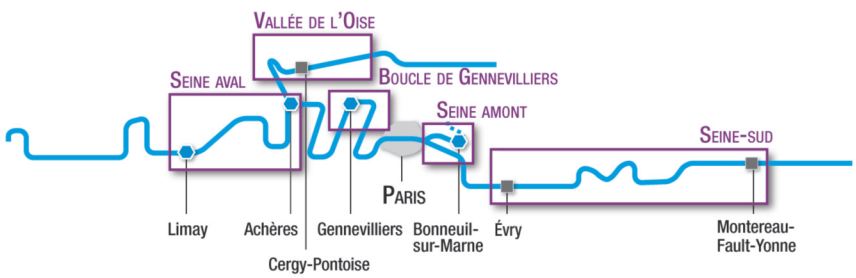
LES TRAMES VERTES ET BLEUES



NŒUD DE CONNEXION



LES VALLÉES FLUVIALES : CINQ GRANDES SÉQUENCES DE SITES INDUSTRIELS APTES À PRIVILÉGIER UN REDÉVELOPPEMENT DES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES



RELIER – STRUCTURER : UNE RÉGION PLUS CONNECTÉE ET PLUS DURABLE

Un système de transport métropolitain maillé

Le réseau

- Réseau ferré radial renforcé et fiabilisé, ou optimisé
- Réseau Grand Paris Express
- Tangentielle tram-train
- Réseau routier principal des grandes voies radiales
- Le fleuve, armature du transport fluvial

Les connexions

Roissy CDG / Gennevilliers — Porte métropolitaine, plaque tournante des échanges de niveau national, européen et mondial

Globales

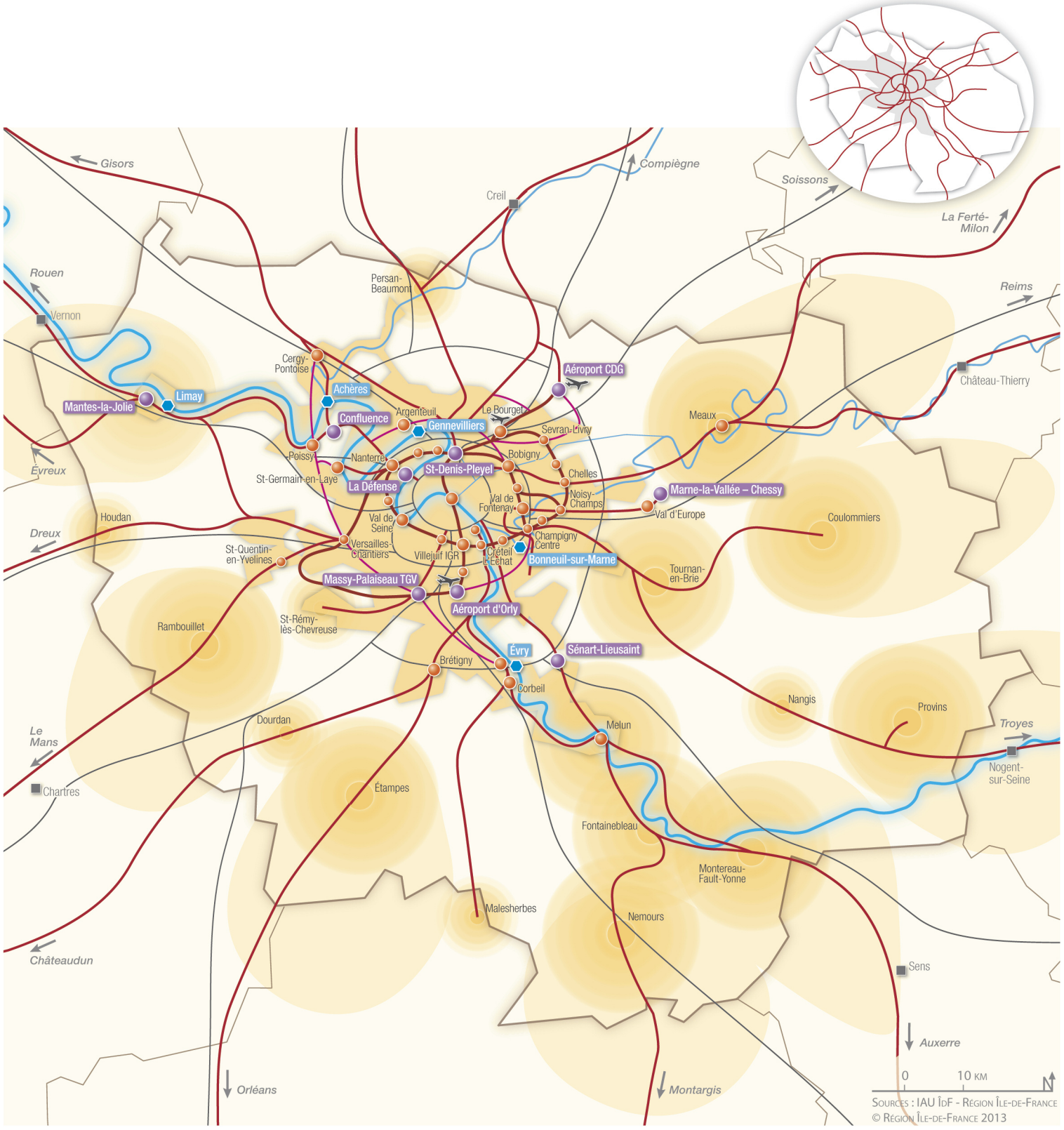
- Aéroport
- Gare TGV existante et en projet
- Port

De proximité

- Pôle d'échange du réseau métropolitain

Des bassins de déplacement organisés et optimisés

- Agglomération centrale
- Bassin de déplacement structuré


Gisors
Compiègne
Soissons
La Ferté-Milon
Creil
Rouen
Persan-Beaumont
Reims
Vernon
Cergy-Pontoise
Aéroport CDG
Château-Thierry
Mantes-la-Jolie
Limay
Achères
Argenteuil
Le Bourget
Meaux
Confluence
Gennevilliers
Sevran-Livry
Poissy
Nanterre
Bobigny
Évreux
St-Germain-en-Laye
La Défense
St-Denis-Pleyel
Chelles
Marne-la-Vallée – Chessy
Val de Fontenay
Noisy-Champs
Houdan
Val de Seine
Val d'Europe
Coulommiers
Dreux
Versailles-Chantiers
Champigny Centre
St-Quentin-en-Yvelines
Villejuif IGR
Créteil L'Échat
Bonneuil-sur-Marne
Tournan-en-Brie
Massy-Palaiseau TGV
Aéroport d'Orly
Rambouillet
St-Rémy-lès-Chevreuse
Évry
Sénart-Lieusaint
Brétigny
Corbeil
Nangis
Provins
Dourdan
Melun
Troyes
Le Mans
Nogent-sur-Seine
Chartres
Étampes
Fontainebleau
Montereau-Fault-Yonne
Malesherbes
Nemours
Châteaudun
Sens
Auxerre
Orléans
Montargis
0
10 KM
Sources : IAU îdF - Région Île-de-France
© Région Île-de-France 2013

2.2 LES TROIS PILIERS DU PROJET SPATIAL RÉGIONAL

RELIER-STRUCTURER : UNE MÉTROPOLE PLUS CONNECTÉE ET PLUS DURABLE

L'Île-de-France sera dotée, en 2030, d'un réseau de transports et de communication diversifié et considérablement amélioré. Il offrira de nouvelles possibilités d'échanges avec le monde pour les hommes et les marchandises, les mobilités économiques, domestiques ou de loisirs étant essentielles et facteurs de mieux-vivre.

Une plus grande ouverture au niveau national et international

Grâce aux aéroports, aux nouvelles gares, à l'amélioration du réseau complet et aux lignes à grande vitesse, il sera possible de se déplacer plus facilement, pour conforter l'ouverture de la région sur l'Europe et le monde. Les ports joueront également un rôle de premier plan, pour le transport des marchandises. Les modes ferroviaire et fluvial seront intégrés au système logistique urbain, pour minimiser le recours à la route et réduire la congestion et la pollution. Des installations logistiques plus proches des quartiers permettront une distribution basée davantage sur le commerce de proximité et les circuits courts. Les zones aéroportuaires seront confortées comme portes d'entrée essentielles au fonctionnement de la région, grâce à une meilleure organisation et une meilleure maîtrise de l'espace. Elles seront aussi génératrices de développement économique. Mais il faudra apaiser les conflits d'usage, notamment en termes de nuisances pour les riverains.

Un système de transport mieux maillé et mieux hiérarchisé

Les transports collectifs permettront de se déplacer plus facilement et plus rapidement à l'intérieur de la région métropolitaine. Le réseau régional constitué du métro automatique du Grand Paris Express, des RER, du métro et des tramways maillera plus finement le territoire métropolitain, rendant notamment plus faciles les déplacements de banlieue à banlieue, sans forcément passer par le centre. Cela se fera à la fois par l'amélioration du réseau ferré existant, en grande partie radial, et par la création de nouvelles liaisons, pour répondre à la croissance prévisible de la demande liée aux évolutions de la ville existante et aux constructions nouvelles.

Dans les territoires plus éloignés du cœur de métropole, la mise en place de nouveaux services de bus, voire de tramway, ainsi que de circulations douces permettra de relier davantage les villes centres entre elles et rapprochera les bourgs et les villages des villes plus importantes. Cela servira l'accès aux services et aux activités urbaines et encouragera une réduction de l'usage de la voiture. Plus particulièrement, les pôles des territoires périurbains et ruraux, c'est-à-dire les villes constituant le centre des bassins de vie, seront mieux connectés à Paris grâce à l'optimisation du réseau existant et à la création du métro automatique du Grand Paris Express et des tangentielles. Ces aménagements donneront ainsi naissance à des bassins de déplacement structurés.

Des déplacements locaux optimisés

Ce maillage en transport collectif, efficace aussi bien en cœur de métropole que dans les territoires ruraux, constituera une amélioration de la qualité de vie des Franciliens. Ces nouvelles lignes de transport auront également un impact sur l'urbanisation : chaque infrastructure de transport, que ce soit un arrêt, une station, ou une gare verra sa création ou son évolution s'accompagner d'un développement urbain dense.

Les coupures physiques dues aux infrastructures seront mieux intégrées dans le tissu urbain. Certains tronçons du réseau à caractère structurant (routes nationales ou départementales) seront transformés en boulevards urbains. En effet, les évolutions conjuguées des véhicules et des techniques de revêtement auront permis, avec la réduction de la vitesse, de diminuer significativement les nuisances sonores et les problèmes de sécurité. Ainsi, ces nouveaux boulevards pourront accueillir l'ensemble des modes de déplacement, y compris les liaisons douces, et, autour de ces voies, pourront se développer des nouveaux quartiers.

Une accessibilité numérique généralisée

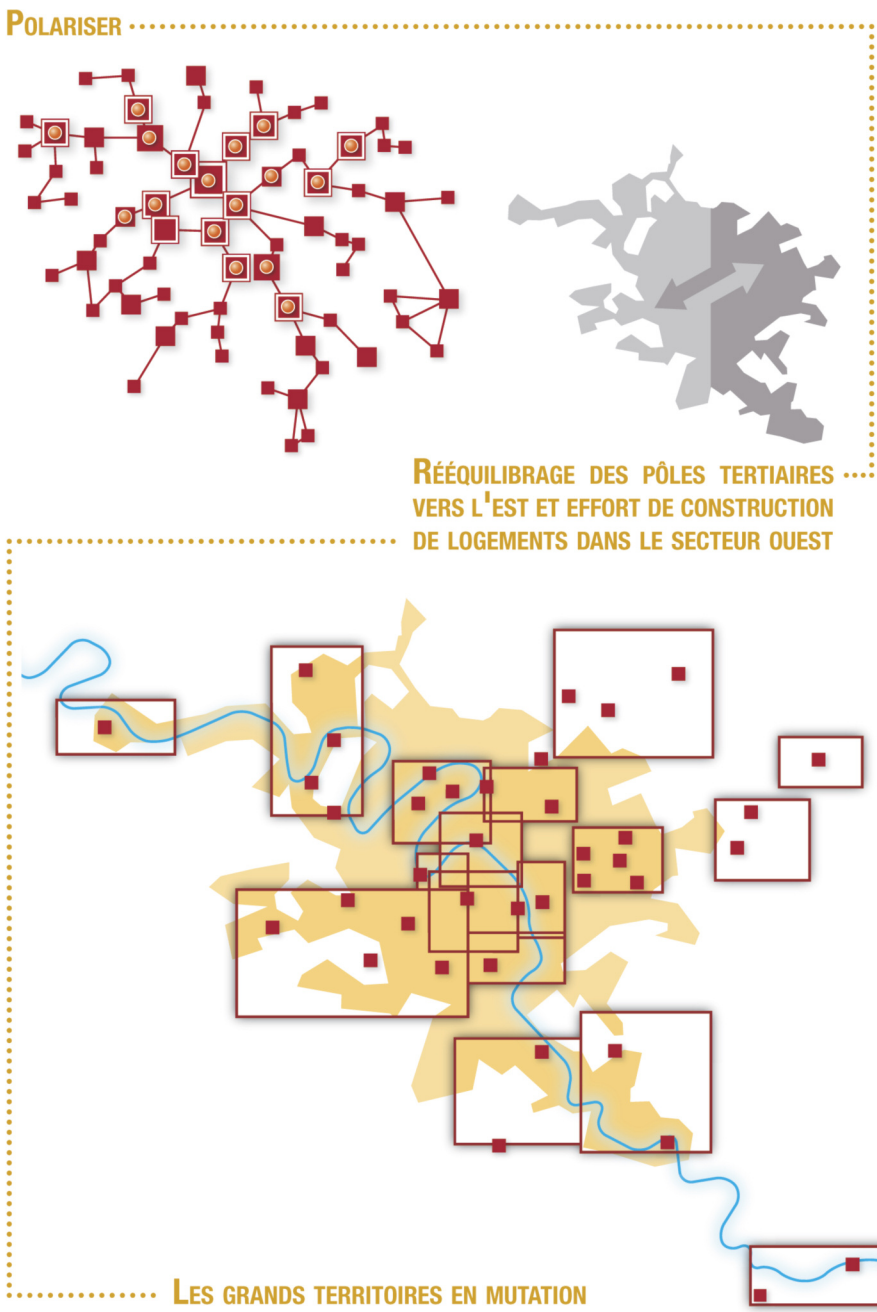
De nouveaux échanges s'amplifieront par le développement de la communication numérique. L'usage intensif des Technologies de l'information et de la communication (TIC) participera activement au développement de nouveaux liens sociaux, économiques, à la circulation d'information et à de nouvelles manières de travailler et d'habiter. L'utilisation accrue de ces technologies aura une influence sur l'organisation spatiale de la région métropolitaine, générant des besoins en lieux d'échanges et de rencontres physiques, dont peut d'ores et déjà témoigner le développement de locaux communs à plusieurs entreprises *(coworking)* ou de centres de télétravail.

Ces nouvelles mobilités seront les conditions d'une région métropolitaine plus durable, plus vivable, pour faciliter la vie des Franciliens.

AINSI, EN 2030, L'ÎLE-DE-FRANCE DEVRAIT BÉNÉFICIER DE :

- un réseau francilien qui présentera 930 gares et stations, avec un total de 77 gares et stations nouvelles liées au métro automatique du Grand Paris Express ;
- 69 gares du réseau existant qui verront leur desserte nettement améliorée par de nouvelles lignes ;
- 21 % des gares et des stations du réseau ferré qui offriront une ou des correspondances, jouant ainsi un rôle de connecteur métropolitain (contre 15 % en 2012).

En outre, en matière d'accessibilité numérique, environ 5 millions de foyers supplémentaires seront raccordés au Très Haut Débit (THD) (Source : IAU-ÎdF) ■



POLARISER – ÉQUILIBRER : UNE RÉGION PLUS DIVERSE ET ATTRACTIVE

Optimisation de tous les tissus

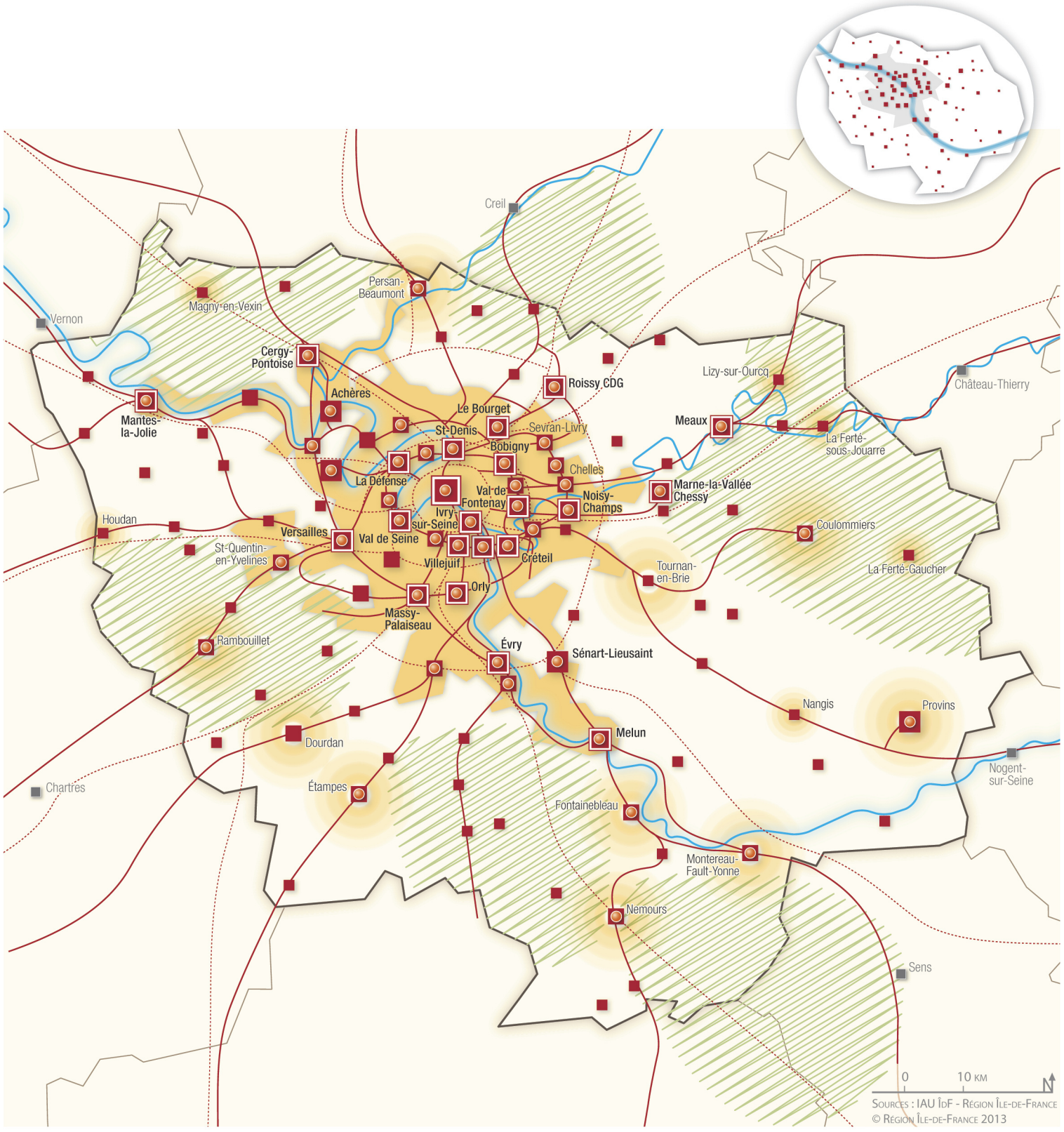
- Agglomération centrale
- Bassin de vie de l'espace rural
- Parc naturel régional

Une région multipolaire

- Pôle d'importance régionale
- Pôle de centralité

Connecteur générateur d'intensification

- Gare (TC, GPE, TGV)
- Réseau de transports collectifs
- Réseau routier principal
- Le fleuve


Creil
Persan-Beaumont
Magny-en-Vexin
Vernon
Cergy-Pontoise
Achères
Mantes-la-Jolie
Le Bourget
St-Denis
Bobigny
Sevran-Livry
Roissy CDG
Lizy-sur-Ourcq
Château-Thierry
Meaux
La Ferté-sous-Jouarre
La Défense
Chelles
Val de Fontenay
Noisy-Champs
Marne-la-Vallée Chessy
Houdan
Versailles
Val de Seine
Ivry-sur-Seine
Villejuif
Créteil
St-Quentin-en-Yvelines
Coulommiers
Tournan-en-Brie
La Ferté-Gaucher
Orly
Massy-Palaiseau
Rambouillet
Évry
Sénart-Lieusaint
Nangis
Provins
Melun
Dourdan
Chartres
Étampes
Nogent-sur-Seine
Fontainebleau
Montereau-Fault-Yonne
Nemours
Sens
0
10 KM
Sources : IAU ÎdF - Région Île-de-France
© Région Île-de-France 2013

POLARISER-ÉQUILIBRER : UNE RÉGION DIVERSE ET ATTRACTIVE

Une région plus équilibrée autour de plusieurs bassins de vie

La région métropolitaine aura évolué dans la perspective d'un équilibre habitat/emploi plus juste et d'un déploiement des filières économiques sur tous les territoires, pour atténuer la spécialisation économique ou résidentielle. En effet, des activités nouvelles seront notamment développées dans les territoires aujourd'hui en déficit (le nord, l'est et le sud de la région), tandis que des efforts de construction de logements seront effectués dans les secteurs connaissant une forte dynamique d'emploi. Ce nouvel équilibre régional permettra de réduire les distances domicile-travail et de créer des quartiers mixtes et vivants à toute heure de la journée. La ville ne sera plus conçue sur le principe du « zonage » des activités et des fonctions urbaines. Seront construits des quartiers dans lesquels les Franciliens pourront travailler, faire leurs courses, se divertir et se ressourcer près de leur habitation : la ville compacte sera intense, mixte, active et dynamique.

En 2030, tous les espaces urbains auront un rôle à jouer, du cœur de métropole aux polarités des espaces ruraux. Chaque territoire de l'Île-de-France sera reconnu au même titre que les grandes polarités comme des morceaux de ville à aménager. Parce que de véritables centralités, points de concentration de plus grande intensité urbaine, auront été créées, les espaces agricoles, boisés ou naturels des zones périurbaines ou rurales de l'Île-de-France pourront être préservés. Cette organisation spatiale offrira des façons différentes de vivre en réponse aux besoins divers des Franciliens.

Une multipolarité plus affirmée, notamment autour des gares des RER et du métro automatique du Grand Paris Express

Paris demeure le centre de la région métropolitaine, alors que de nouveaux quartiers et de nouvelles centralités émergeront ou se renforceront autour de plusieurs bassins de vie. Le développement urbain s'effectuera principalement autour des gares d'interconnexion du RER, des nouvelles stations de métro, et des futures gares du métro automatique du Grand Paris Express. Des centralités comme Cergy-Pontoise, Évry et Saint-Quentin-en-Yvelines, mais aussi Meaux, Mantes, Melun, Montereau seront confortées, ainsi que Marne-la-Vallée et Sénart, qui présentent un potentiel foncier important. Ces pôles urbains auront évolué pour offrir une qualité de vie en adéquation avec les attentes des Franciliens.

Le riche réseau des villes moyennes et les nombreux bourgs et villages des zones rurales d'Île-de-France continueront d'offrir une qualité urbaine, respectueuse de leur environnement immédiat largement naturel (forêts, champs, etc.). Le développement de ces polarités, telles que Nangis, Houdan, Ablis, Dourdan, Persan-Beaumont, La Ferté-Gaucher, Tournan-en-Brie, etc., sera conforté grâce au développement de nouvelles filières économiques (industries durables, innovation numérique, développement de productions locales), créatrices d'emplois et de progrès écologique et social.

Développer l'emploi dans les territoires en assurant une diversité économique

Cette polarisation de la région métropolitaine aura un impact important sur le développement économique régional. Les grands pôles, positionnés sur les carrefours de transports collectifs et individuels, auront vocation à concentrer les fonctions stratégiques de la région. Des pôles dotés d'une vocation économique déjà affirmée et d'un rayonnement international, comme La Défense ou Roissy, seront confortés et resteront des leviers d'entraînement du développement régional. D'autres pôles seront renforcés par des activités, services et équipements nouveaux (Cergy-Pontoise, Mantes/Seine-Aval, Évry ou Massy/Saint-Quentin-en-Yvelines) et les pôles de Marne-la-Vallée/Meaux et Sénart/Melun feront l'objet d'une attention particulière dans une logique de rééquilibrage (est-ouest notamment).

Certains territoires, notamment dans les espaces périurbains et ruraux, seront redynamisés à travers, d'une part, un processus de réindustrialisation par l'implantation de PME/PMI innovantes ou d'artisanat et, d'autre part, la recherche d'une diversification des emplois avec l'accueil des services publics et de proximité et un déploiement de l'emploi local. L'enjeu est de rapprocher bassins de vie et bassins d'emploi dans la volonté de favoriser la dynamique économique de circuits courts. Les zones d'activités économiques seront densifiées, permettant leur revitalisation économique dans une logique de rationalisation de l'espace en réponse aux besoins locaux. Ainsi revitalisés et bien desservis, ces secteurs permettront l'accueil de nouveaux locaux adaptés, de nouveaux emplois et permettront de nouveaux échanges. Ce développement de l'emploi de qualité et cohérent avec les objectifs de développement économique tiendra compte des évolutions du tissu productif et se fera en lien avec les besoins en formation professionnelle, initiale ou tout au long de la vie. Il s'agira non seulement de développer de nouvelles filières de production, mais aussi d'accompagner la transformation des emplois, dans le cadre de la conversion écologique et sociale.

Des tissus urbains densifiés pour une mixité urbaine renforcée

De manière générale, sera encouragée la construction de quartiers denses et mixtes, sur des secteurs privilégiés tels que les quartiers de gares, les grandes zones mutables, les quartiers dégradés d'habitat social, les grands axes urbains ou encore les façades fluviales, en tenant compte des risques, des nuisances et des conflits d'usage. Ainsi, certains terrains difficilement constructibles ou délaissés jusqu'alors seront davantage valorisés. Densifier permettra de construire plus dans ces secteurs pour donner accès à des activités et des services urbains, dans une plus grande proximité.

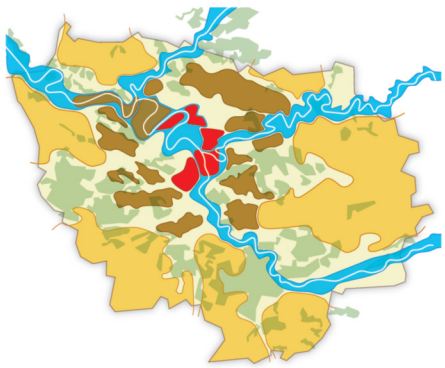
Ces centralités multiples auront fait l'objet de recompositions fonctionnelles, sociales, économiques et environnementales afin d'offrir des équipements commerciaux, culturels, sportifs, universitaires et économiques riches et variés. Les quartiers dans leur diversité seront mieux intégrés au développement régional, permettant des opportunités résidentielles accrues pour tous, et une atténuation de la spécialisation sociale croissante des marchés immobiliers. Les déséquilibres socio-économiques pourront se réduire en visant une meilleure répartition territoriale : développer une offre en logements sociaux dans les territoires qui en comptent peu, mais aussi implanter une offre diversifiée dans les territoires qui en comptent déjà beaucoup.

Ces pôles seront mis en relation, en tirant profit de l'armature francilienne de transports collectifs tout comme des infrastructures numériques. En effet, aucun pôle ne peut fonctionner en parfaite autonomie. Les lieux concentrant des fonctions économiques dites supérieures dépendent de ceux où se trouvent des fonctions supports. Les complémentarités entre ces différents espaces (entre pôles ou avec leurs espaces environnants) seront encouragées.

AINSI, EN 2030, L'ÎLE-DE-FRANCE POURRA BÉNÉFICIER DE :

- 932 secteurs à fort potentiel de densification ;
- 732 secteurs d'urbanisation préférentielle ;
- 80 secteurs d'urbanisation conditionnelle ;
- un potentiel maximal d'un peu moins de 29 000 hectares pour accueillir les extensions urbaines. ■

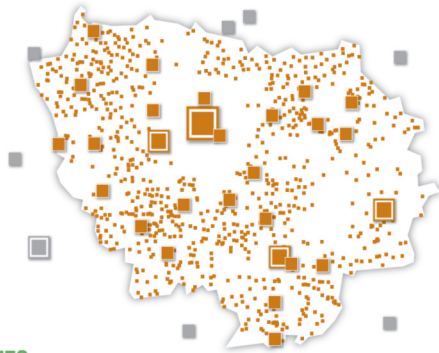
Les grandes unités paysagères



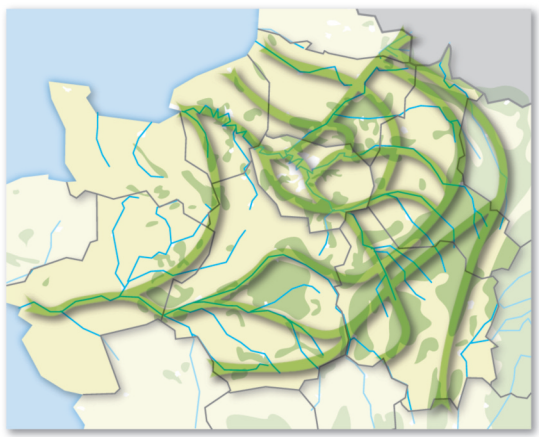
- Grand plateau agricole
- Grande vallée urbaine et rurale
- Interface ville-campagne
- Espace urbain en mutation

Le patrimoine francilien

- Ville inscrite au patrimoine mondial de l'Unesco
- Ville historique
- Bourg ou village de caractère



Les continuités écologiques à l'échelle du bassin parisien



- Continuité écologique majeure

0 100 km

Sources : IAU ÎdF, INPN 2008, MNHN 1999
© Région Île-de-France 2013

Préserver – Valoriser : une région plus vivante et plus verte

Protéger et valoriser les espaces naturels

- Espace boisé
- Espace agricole

Fixer les limites à l'urbanisation

- Ceinture verte
- Limite d'urbanisation
- Pôle de centralité de l'espace rural

Conforter la trame verte d'agglomération

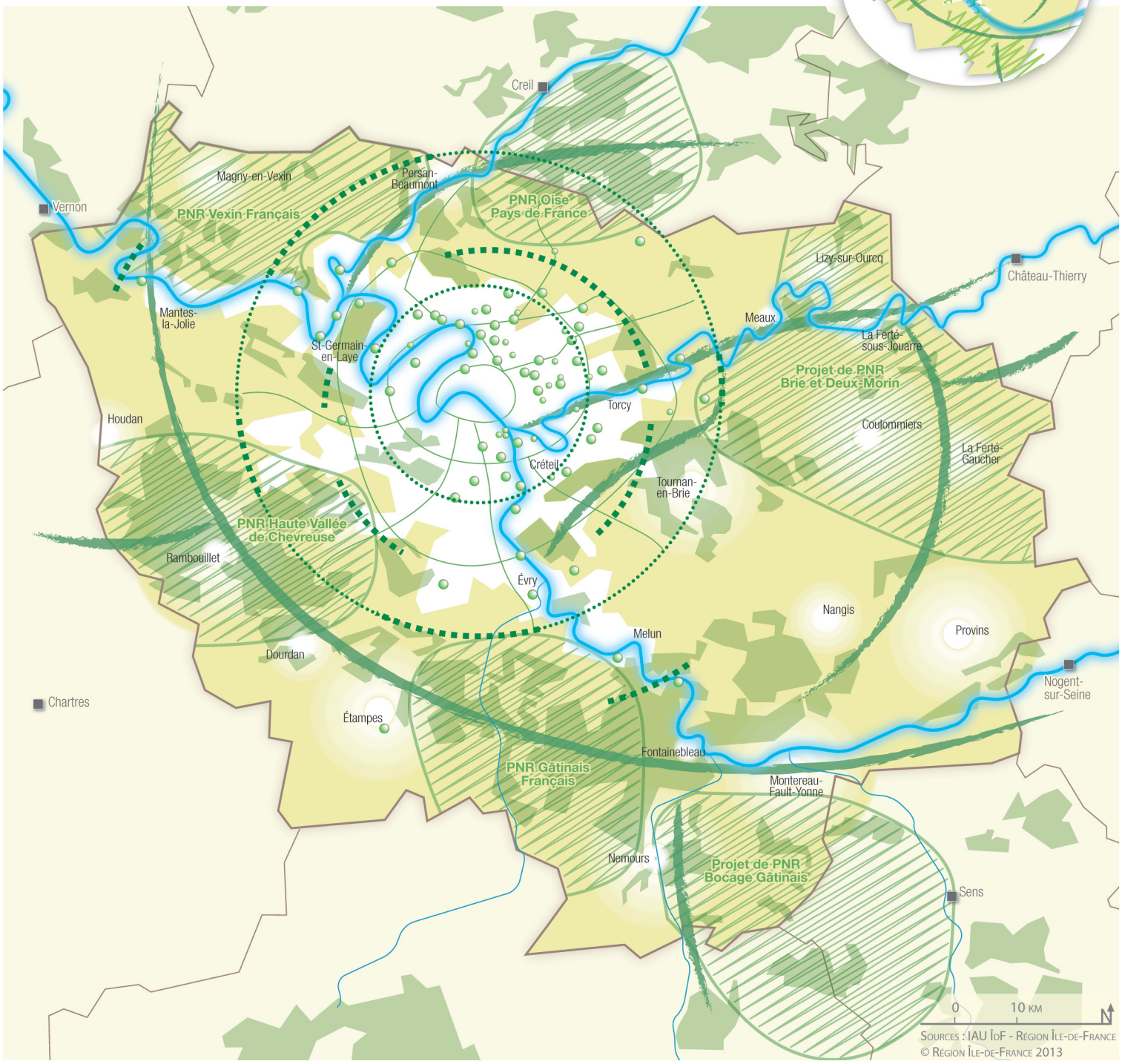
- Agglomération centrale
- Liaison verte majeure
- Espace vert et de loisirs à créer

Renforcer et compléter le système des parcs naturels régionaux

- PNR existant, en extension ou en projet

Garantir les continuités écologiques majeures

- Continuité écologique majeure
- Vallée fluviale


Creil
Magny-en-Vexin
Persan-Beaumont
Vernon
PNR Vexin Français
PNR Oise Pays de France
Lizy-sur-Ourcq
Château-Thierry
Mantes-la-Jolie
Meaux
La Ferté-sous-Jouarre
St-Germain-en-Laye
Projet de PNR Brie et Deux-Morin
Torcy
Houdan
Coulommiers
La Ferté-Gaucher
Créteil
Tournan-en-Brie
PNR Haute Vallée de Chevreuse
Rambouillet
Évry
Nangis
Melun
Provins
Dourdan
Nogent-sur-Seine
Chartres
Étampes
Fontainebleau
PNR Gâtinais Français
Montereau-Fault-Yonne
Nemours
Projet de PNR Bocage Gâtinais
Sens
0
10 KM
N
Sources : IAU îdF - Région Île-de-France
© Région Île-de-France 2013

PRÉSERVER-VALORISER : UNE RÉGION PLUS VIVANTE ET PLUS VERTE

Une nouvelle relation ville/nature

Les espaces agricoles, boisés ou naturels (espaces ouverts) seront préservés pour leur permettre d'assurer leurs multiples fonctions au sein de la région métropolitaine : fonction paysagère, fonction de détente, fonction nourricière, éducative, sociale, environnementale, urbaine. Que ce soit en cœur de métropole ou au-delà, la préservation ou l'aménagement des espaces verts, naturels, agricoles et forestiers seront pensés de manière intégrée et conjointe à celui des quartiers. Ceci permettra de mieux répondre aux objectifs doubles de ville compacte et verte, d'extensions urbaines denses et de préservation des espaces ouverts.

Des espaces ouverts valorisés dans le cadre d'un système régional

La place des espaces ouverts dans la ville sera renforcée, réduisant ainsi les zones de carence, grâce à la mise en œuvre effective du système régional des espaces ouverts. La nature sera considérée, notamment dans le tissu urbain, comme un élément incontournable du développement et non comme une variable d'ajustement de l'extension urbaine. Les espaces verts, boisés et naturels seront davantage protégés, et leurs rôles de support de la biodiversité mais également social et économique davantage valorisés. De plus, l'activité agricole sera confortée, grâce à la préservation des espaces agricoles et au maintien d'exploitations fonctionnelles, plus particulièrement dans la ceinture verte.

Les grands paysages de l'Île-de-France, lieux singuliers aisément identifiables, seront valorisés. Ces espaces de ressourcement de grande ampleur que sont les grands massifs boisés, les plaines et les plateaux agricoles, ou les fonds de vallées, aux portes de la ville, seront davantage pensés en cohérence et en réseau avec celle-ci. Les reliefs (coteaux, buttes, corniches) seront aménagés pour préserver et valoriser ces belvédères naturels qui offrent une vue sur la région.

Enfin, les Parcs naturels régionaux (PNR) franciliens, territoires à forte valeur patrimoniale, formeront une couronne autour de l'agglomération, essentielle à la qualité de vie de tous les Franciliens.

Des continuités écologiques et des fronts urbains pour limiter l'extension urbaine

Les continuités écologiques, un des éléments constitutifs de la Trame verte et bleue, seront maintenues ou rétablies pour permettre la circulation des animaux et des espèces végétales et les migrations des espèces qui accompagnent les mutations climatiques. La nature tissera également sa trame dans les espaces urbains qu'elle traversera. Un véritable réseau de liaisons vertes et d'itinéraires doux sera ainsi développé.

La valorisation des quelque 13 000 kilomètres de linéaire de fronts urbains, en limite urbaine ou en lisière de bourg, permettra de maîtriser l'étalement urbain au profit de l'intégration paysagère, grâce à de nouvelles formes de bâti mieux adaptées à l'environnement naturel et à de nouvelles activités et fonctions (meilleure accessibilité, espaces publics de qualité, etc.).

La création de nombreux espaces verts publics et la valorisation des grands espaces régionaux, la préservation des ressources naturelles et la réduction des nuisances confirmeront l'attrait de la région métropolitaine en termes de qualité de vie, de développement économique, de tourisme, de patrimoine et de loisirs. ■

EN 2030, L'ÎLE-DE-FRANCE AURA BÉNÉFICIÉ DE LA CRÉATION DE :

- environ 2 300 hectares de parcs et jardins ;
- environ 500 hectares de forêt.

DE LA PRÉSERVATION DE :

- 46 fronts urbains d'intérêt régional et 75 espaces de respiration ;
- 157 continuités écologiques ;
- 132 liaisons vertes ;
- 92 liaisons agricoles et forestières. ■

2.3 LES GRANDS ENJEUX DU PROJET SPATIAL RÉGIONAL

Le projet spatial pour l'Île-de-France de 2030 repose sur une vision intégrée de l'ensemble de la région métropolitaine, basée sur une contribution de tous les territoires à sa transformation. Il reconnaît et valorise leur diversité et leur singularité. Il vise à mettre fin à la dichotomie entre centre et périphérie, à limiter les concurrences territoriales et à favoriser les complémentarités. Il tend à construire une Île-de-France qui tient compte des interactions et d'une nécessaire solidarité entre espaces urbains, périurbains et ruraux, entre échelles locales et métropolitaines, et qui valorise les interfaces entre ces espaces.

STRUCTURER LE CŒUR DE MÉTROPOLE COMME PIÈCE MAÎTRESSE DU DÉVELOPPEMENT RÉGIONAL

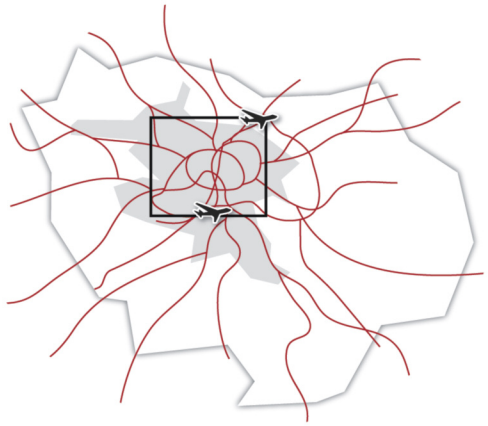
Le cœur de la métropole correspond à l'espace urbanisé dense en continuité avec Paris. Cet espace de renouveau démographique, de maillage et d'intensification, devra jouer un rôle de porte d'entrée et de redistribution au sein de la région.

Soutenir le dynamisme des coopérations entre la capitale et ses voisins

Le projet spatial régional promeut une vision élargie d'un cœur de métropole jouant dans son ensemble un rôle d'accueil démographique. Le début des années 2000 a vu un renforcement du poids démographique du cœur de métropole, y compris de Paris (qui a regagné de la population dans les dernières années après 40 ans de dépeuplement). Il s'agit d'un territoire jeune, en renouveau, destiné à garder et à accroître sa population. Cela implique de penser son organisation, ses équipements, ses services à hauteur de la place que ce large espace occupera dans l'ensemble régional.

Le cœur de métropole recèle une part déterminante des facteurs d'attractivité économique et de rayonnement culturel et touristique de l'Île-de-France. Il est en forte mutation. Le centre décisionnel métropolitain reste étroitement attaché à Paris-Ouest et à La Défense, mais les fonctions nationales, les fonctions économiques supérieures et les fonctions de rang mondial en matière de recherche, de création ou de médias seront réparties sur un espace plus large et sur de

Cœur de Métropole



RELIER – STRUCTURER

Portes d'entrée

- Aéroport
- Gare TGV (existante ou en projet)
- Gare génératrice d'intensification

Un système de transport métropolitain maillé

- RER A — Réseau RER
- GPE — Réseau et gare du Grand Paris Express
- Réseau Transilien
- Tangentielle tram-train
- Boulevard métropolitain



POLARISER – ÉQUILIBRER

Des espaces clés pour l'intensification urbaine

Des pôles de développement rééquilibrés et dynamiques

- Roissy CDG — Pôle doté d'un rayonnement international
- Pôle d'importance régionale
- Pôle de centralité

Espace de densification

- Emprise mutable
- Espace urbanisé à optimiser



PRÉSERVER – VALORISER

Une trame verte au service de la ville dense

- Liaison verte
- Espace vert et de loisirs d'intérêt régional à créer
- Espace vert et boisé


Cergy
Pontoise
Persan-Beaumont
Persan-Beaumont
Orry-la-Ville
Mantes-la-Jolie
Confluence
Ermont-Eaubonne
Sarcelles
Roissy CDG
Mitry-Mory
Épinay-sur-Seine
Argenteuil
Sartrouville
Asnières-sur-Seine
Bezons
Colombes
St-Denis-Pleyel
Le Bourget
Aulnay-sous-Bois
Sevran-Livry
Mantes-la-Jolie
Aubervilliers
Bobigny
Clichy-Montfermeil
Nanterre
Courbevoie
St-Ouen
Pantin
Bondy
St-Germain-en-Laye
Clichy
Levallois-P.
Noisy
Rosny-sous-Bois
La Défense
Gare du Nord
Gare de l'Est
Chelles
Rueil-Malmaison
Puteaux
Neuilly-sur-Seine
St-Lazare
Montreuil
Meaux
Châtelet-Les Halles
Paris
Val de Fontenay
Vincennes
Noisy-Champs
Montparnasse
Gare de Lyon
Pont-de-Sèvres
Issy-Val de Seine
Noisy-le-Gd
Marne-la-Vallée-Chessy
Houdan
Charenton
Issy-RER
Montrouge
Ivry Paris SE
Champigny-Centre
Versailles
Arcueil-Cachan
Vitry
Tournan
Villejuif
Créteil
St-Maur-des-Fossés
Les Ardoines
Vélizy-Villacoublay
Rambouillet
Antony
Massy-Palaiseau
Orly
Orsay-Saclay
Étampes, Dourdan
Melun
Melun
0
2 KM
Sources : IAU IdF - Région Île-de-France
© Région Île-de-France 2013

multiples pôles en émergence. De plus, les deux plateformes aéroportuaires de Roissy et d'Orly jouent une fonction essentielle de « rotule » entre le cœur de la métropole et les espaces périurbains et ruraux. Le dynamisme économique de ces polarités particulières doit bénéficier à l'ensemble du territoire régional sans obérer la maîtrise des nuisances environnementales dans les territoires limitrophes.

De nouvelles dynamiques de projets et de coopérations territoriales entre la capitale et les territoires voisins sont à l'œuvre. Elles se poursuivront et s'amplifieront d'ici 2030, soit par la mise en œuvre de projets urbains partagés permettant d'atténuer les frontières physiques et historiques entre Paris et sa banlieue, soit par des coopérations thématiques (canaux, eau, déchets, cimetières, etc.). Ces coopérations permettront d'assurer le bon fonctionnement du cœur de métropole, d'y renforcer la qualité de vie, mais aussi de réduire les tensions, les fractures, et les inégalités territoriales, en s'appuyant sur l'amélioration du réseau de transport existant et la réalisation du métro automatique du Grand Paris Express. Conjuguées aux projets de développement de Paris intra-muros, ces coopérations territoriales dessinent un cœur de métropole qui joue un rôle de nouvelle centralité élargie pour l'Île-de-France et d'entraînement pour l'économie nationale, en particulier vis-à-vis des régions voisines.

Renforcer l'accessibilité en transports collectifs

L'ensemble du cœur de métropole sera doté d'une bonne accessibilité permettant d'accéder à des espaces stratégiques de la région. Aujourd'hui, le réseau de transports collectifs francilien, dense et maillé à l'intérieur de Paris, est moins complet dès que l'on s'en éloigne, dans des secteurs qui accueillent pourtant des densités de plus en plus importantes d'habitants et d'emplois. L'utilisation de la voiture y est alors quasi indispensable, même si l'usage des transports collectifs a déjà fortement augmenté dans la dernière décennie. C'est pourquoi le réseau structurant existant, essentiellement radial, sera considérablement renforcé et complété et permettra l'émergence de pôles urbains et économiques forts, autour de l'amélioration et des prolongements de lignes de RER et de métros, complétées d'ici à 2030 par la réalisation du métro automatique du Grand Paris Express. Les tramways et bus en site propre, développeront un maillage plus fin, les circulations douces, venant compléter ce réseau afin de constituer un ensemble cohérent.

Rééquilibrer les bassins de vie autour de pôles de développement

D'ici 2030, les centres urbains historiques et les nombreuses polarités (quartiers d'affaires, centres de recherche et d'innovation, pôles touristiques, gares et carrefours d'échanges, villes préfectures, grands équipements, etc.) du cœur de métropole seront aménagés comme autant de moteurs d'avenir pour le dynamisme régional. Des grands secteurs d'importance métropolitaine, confirmés comme La Défense, ou émergents comme la Plaine Saint-Denis ou le secteur de Boulogne-Issy-les-Moulineaux, s'affirmeront. Le fonctionnement en réseau de tous ces pôles (La Défense, Saint-Denis-Plaine de France/Roissy/Bobigny, Noisy-le-Grand/Val-de-Fontenay, Créteil/Seine-Amont/Orly-Rungis, Vallée scientifique de la Bièvre/Saclay, Boulogne/Issy) sera favorisé par les nouvelles liaisons de transports collectifs. Le potentiel métropolitain de certains de ces territoires, en particulier à l'est, sera consolidé, dans un but de rééquilibrage régional et pour servir de levier de redynamisation de territoires en difficulté (Seine-Amont, Clichy-Montfermeil, Val de France, Val-de-Fontenay/Noisy-le-Grand, Bobigny/axe Ourcq-RN3, secteur du Bourget, etc.).

Émergeront également des sites de taille moyenne et susceptibles de former un réseau entre Paris et les territoires plus éloignés (Roissy, Saint-Quentin – Versailles/Massy – Saclay, Marne-la-Vallée – Meaux, Évry/Sénart – Melun ou Cergy/Mantes – Seine-Aval).

Ces pôles accueilleront des emplois plus diversifiés, notamment des emplois industriels, et des PME/PMI, permettant une plus grande mixité des fonctions et des activités et un déploiement de l'emploi local. La présence de

grands espaces nécessaires aux fonctions de logistique et de services urbains sera assurée en cœur de métropole, parallèlement à la construction de bureaux et d'activités.

Favoriser l'intensité en valorisant la Trame verte et bleue

Le processus d'intensification déjà à l'œuvre dans le cœur de métropole tendra à s'amplifier d'ici à 2030. Sur la durée, avec des projets urbains attractifs et adaptés aux situations locales, le cœur de la métropole contribuera de manière conséquente au défi de la construction de 70 000 logements par an. Si Paris et quelques communes limitrophes (égalisant ou dépassant un seuil de 220 logements par hectare, soit le double de la densité moyenne présente dans le cœur de métropole) disposent de faibles disponibilités foncières et atteignent déjà de fortes densités, une marge de densification existe dans le tissu urbain diffus (10 % du territoire de Paris fait l'objet de projets de renouvellement urbain) et sur de grandes opportunités, comme Paris nord-est ou Bercy-Charenton. Mais l'essentiel de la densification du cœur de métropole, s'effectuera hors de Paris intra-muros, sur les grandes emprises mutables, dans l'ensemble des tissus urbains constitués les mieux desservis, et en tenant compte des nuisances et risques liés au fleuve, aux industries, aux voies ferrées, etc.

Cette densification ira de pair avec une offre ambitieuse en espaces verts. Malgré l'importance du patrimoine végétal hérité des siècles passés, et des politiques importantes d'acquisition et de création d'espaces verts publics, de vastes zones de carence en espaces verts persistent (ouest du Val-de-Marne, centre de la Seine-Saint-Denis, centre et nord des Hauts-de-Seine). C'est pourquoi de nouveaux espaces verts seront créés dans le cœur de la métropole. La trame verte d'agglomération sera consolidée par un important réseau de liaisons vertes entre les principaux espaces de respiration, support de continuités écologiques renouvelées, en réponse à une attente sociale. C'est une des conditions de réussite d'une ville plus compacte. Les aménagements en bord de fleuve contribueront également à cet objectif.

CONFORTER LES GRANDES POLARITÉS ENTRE CŒUR DE MÉTROPOLE ET ESPACE RURAL

Les territoires en limite de l'agglomération, interface sensible entre ville et campagne, autour du cœur de la métropole, constituent un espace complexe d'ajustements entre développement urbain et préservation des espaces agricoles, naturels, et boisés dans le but de garantir le bon fonctionnement du système régional des espaces ouverts. Ils sont soumis à de très fortes pressions liées au développement urbain.

Imaginer un nouvel urbanisme à l'interface ville/nature

La ceinture verte régionale est constituée de près de 60 % d'espaces ouverts, pour moitié espaces agricoles et pour moitié espaces naturels et boisés, ce qui représente une proportion exceptionnelle pour une métropole mondiale. Elle offrira une grande diversité d'interactions entre espaces ouverts et espaces construits, étant donné la présence des principaux pôles d'extension urbaine de la région (polarités du cœur de métropole, villes nouvelles, aéroports de Roissy et d'Orly, etc.).

Cette zone d'interface aura, d'ici 2030, pour ambition :

- de développer une agriculture périurbaine assurant en partie la gestion de ces espaces et profitant de la proximité de l'agglomération pour organiser une valorisation des productions en circuit court ;
- d'ouvrir de nouveaux espaces naturels ou boisés au public au plus près des habitants ;
- de préserver les continuités écologiques pour permettre le retour de la nature au cœur de la ville dense ;
- de valoriser et développer le réseau des bases de loisirs.

Elle permettra surtout de nouer de nouveaux liens entre la ville et la campagne, en offrant à la ville une limite claire par le respect des fronts urbains d'intérêt régional permettant le traitement de cette limite comme un

espace de valorisation commun. Pour donner de l'épaisseur et une existence à ces lisières, des équipements spécifiques pourront être aménagés (jeux pour enfants, promenades plantées, pistes cyclables) en respectant l'environnement naturel qui les entoure.

Améliorer l'accessibilité aux polarités par les transports collectifs

La plupart des extensions urbaines se situent dans la zone d'interface entre le cœur de métropole et les espaces ruraux, en raison à la fois du niveau prévu de desserte en transports collectifs et des densités relativement élevées que l'on peut y escompter. Pour autant, l'étalement urbain devra être maîtrisé, pour préserver des espaces ouverts fonctionnels. Au niveau des pôles de Marne-la-Vallée–Meaux, Melun-Sénart, Évry-Brétigny ou Mantes-Seine-Aval, concentrant la plupart des extensions futures, l'urbanisation devra être exemplaire. Ces territoires seront les lieux de l'expérimentation d'un nouvel urbanisme durable garantissant l'équilibre des espaces urbanisés et des espaces ouverts par un renforcement de l'intensité et un traitement particulier des espaces de respiration. D'ici 2030, l'accent sera mis, pour ces territoires, sur la requalification urbaine et le renouvellement du parc d'immobilier d'entreprise. Y sera également renforcée la présence de services et d'équipements de proximité, dans un objectif de mixité fonctionnelle, essentielle à la qualité de vie.

Les réseaux ferrés nationaux et européens n'aboutiront plus seulement aux gares parisiennes ou du cœur de la métropole, mais également à Marne-la-Vallée, à Roissy, à Orly, à Massy, à Lieusaint, constituant de nouvelles portes d'entrée métropolitaines régionales.
Les liaisons en transports collectifs entre ces pôles seront facilitées notamment par l'amélioration des RER et la réalisation des tangentielles ouest et sud, connectées avec le métro automatique du Grand Paris Express. Les lignes de transports collectifs en site propre (TCSP) trouveront leur pertinence au centre des agglomérations secondaires, sur les axes de concentration de flux, là où les trafics attendus sont aujourd'hui importants et où les difficultés de circulation le justifient.

RÉVÉLER LES ATOUTS MÉTROPOLITAINS DES TERRITOIRES RURAUX

Les territoires ruraux de la région métropolitaine dépendent à la fois du cœur de métropole et des régions voisines de l'Île-de-France (Bassin parisien). En effet, le cœur de métropole qui concentre la majorité des emplois franciliens induit une zone d'influence qui dépasse largement les limites de la région francilienne, générant des migrations pendulaires (domicile-travail). Le Bassin parisien est aussi marqué par des continuités physiques (hydrographiques – bassin de la Seine –, écologiques ou agricoles) et des réseaux et flux importants (TIC, grands équipements liés aux fonctions urbaines). C'est sur ces bases que l'espace rural francilien devra se développer en complémentarité et en articulation avec les territoires limitrophes, évitant toute concurrence ou spécialisation excessive du territoire, dues notamment aux potentialités foncières disponibles à un moindre coût.

Renforcer les villes centres pour structurer des bassins de vie

L'organisation de l'espace rural s'effectuera à travers une structuration plus affirmée de grands bassins de vie. Au-delà des agglomérations autour des villes historiques (Meaux, Melun, Mantes, Rambouillet, Étampes, Fontainebleau, Montereau-Fault-Yonne, Provins), les territoires seront maillés par un réseau de pôles assurant traditionnellement une fonction de centralité par le regroupement des services indispensables à la vie quotidienne. L'effet de polarisation de ces villes (notamment Coulommiers, Dourdan, Milly-la-Forêt, La Ferté-sous-Jouarre, Nangis, Louvres-Puiseux) sera renforcé par des capacités de densification forte et d'extension qui en feront des territoires contribuant à l'effort régional de construction de logements et garants de la mixité sociale et fonctionnelle.

Cette structuration territoriale plus affirmée permettra également de répondre à l'enjeu d'une offre urbaine renforcée et diversifiée en termes d'équipements et de services publics

à destination des habitants des territoires ruraux les plus fragiles.

Prioriser le développement urbain dense autour des axes du réseau ferré

Les territoires desservis par les transports collectifs régionaux auront vocation à accueillir, de manière discontinue tout au long des réseaux ferrés, la croissance urbaine de l'espace rural, celle-ci devant être très limitée dans les secteurs non desservis ni équipés. Desservies par des gares du réseau francilien, ces villes verront leurs fonctions économiques ainsi que leur offre de services et d'équipements renouvelées et renforcées, consolidant leur lien avec le cœur de la métropole et avec les pôles du Bassin parisien. Au sein de chaque bassin de vie, et afin de renforcer ces pôles et de mieux répondre aux attentes des populations, une amélioration en matière de transport sera effective grâce à un renforcement des réseaux de bus. De plus, les efforts de fiabilisation (fréquence, respect des horaires, etc.) et d'amélioration des réseaux ferrés seront poursuivis.

Maîtriser la croissance des bourgs, des villages et des hameaux au profit des villes

Le développement urbain et économique de ces espaces sera garanti par des projets de territoire, établis dans un esprit de coopération, permettant la mutualisation des objectifs et des capacités d'extension urbaine. L'urbanisation des bourgs et villages du territoire rural francilien sera maîtrisée, afin d'éviter le mitage des espaces ouverts par le développement anarchique du tissu pavillonnaire ou la réalisation de zones d'activités économiques diffuses et mal insérées dans le paysage. Leur développement sera possible par la densification des centres bourgs, à travers le comblement des espaces vides que ce soit des friches ou des dents creuses, la réhabilitation, la restructuration (mutation, espaces libres) et l'extension raisonnée, dans le respect des formes urbaines caractéristiques de ces secteurs ruraux et de la trame urbaine existante. La densification des tissus bâtis existants devra porter sur les centres anciens des villages qui concentrent une forte « densité patrimoniale », mais devra également concerner les espaces pavillonnaires et ceux voués aux activités. Ces évolutions tendront à accroître la mixité sociale et fonctionnelle des bourgs et des villages (contrairement aux lotissements pavillonnaires et zones d'activités qui sont actuellement majoritairement monofonctionnels), afin de répondre aux besoins de vivre-ensemble dans des conditions sociales, économiques, culturelles et environnementales satisfaisantes.

Valoriser toutes les fonctions de l'espace rural

Les fonctions assurées par les espaces ruraux sont multiples : gestion durable des ressources naturelles et de la biodiversité, contribution à la qualité du cadre de vie, production alimentaire, adaptation à la crise énergétique, dynamisme économique et touristique, création de lien social. Elles seront garanties ou rétablies afin de permettre aux acteurs économiques (agriculteurs, sylviculteurs, artisans, acteurs du tourisme) de maintenir et de développer leurs activités.

Les continuités écologiques seront renforcées, notamment celles de l'arc sud forestier, afin de préserver la biodiversité (ordinaire et remarquable). De même, la prévention des risques naturels et technologiques et la protection des ressources naturelles (les forêts franciliennes ont par exemple un rôle dans la régulation de microclimats régionaux) seront prises en compte pour garantir la qualité de vie de l'ensemble des Franciliens.

Les ressources naturelles de l'espace rural participent directement de l'attractivité métropolitaine et doivent à ce titre être préservées et valorisées : alimentation en eau, carrières, biodiversité, etc., mais aussi espaces naturels (forêts, berges, lacs, etc.) qui sont autant d'espaces d'agrément, de ressourcement et de loisirs pour l'ensemble de la population francilienne.

Le riche patrimoine des espaces ruraux, naturel et culturel (qu'il soit vernaculaire ou exceptionnel : Vaux-le-Vicomte, Écouen, Barbizon, Villarceaux, etc.), comme les bases de plein air et de loisirs régionales, seront le support d'un développement économique résidentiel important en matière de tourisme et de loisirs, notamment pour accroître les capacités d'hébergement en

courts séjours pour tous les Franciliens.
À cet égard, le réseau des parcs naturels régionaux sera renforcé grâce aux quatre parcs existants (Oise Pays de France, Vexin français, Haute Vallée de Chevreuse et Gâtinais français) et aux projets en cours (Brie et Deux-Morin et Bocage gâtinais) et permettra un développement touristique important, mais aussi la valorisation de l'artisanat local, des terroirs, du patrimoine, des loisirs et des espaces naturels.

Enfin, l'activité artisanale et industrielle des espaces ruraux devra être maintenue et développée, notamment en ce qui concerne les PME industrielles et de construction ou encore agroalimentaires, à proximité d'un marché de consommation important.

Anticiper les mutations des productions agricoles et agro-industrielles

Ses espaces ruraux font de l'Île-de-France une des premières régions agricoles françaises, notamment pour la production céréalière. Cette vocation doit bien sûr être maintenue et la fonctionnalité préservée pour conserver des exploitations agricoles dynamiques. Mais les potentialités de l'agriculture doivent aussi être valorisées en termes de filières économiques créatrices de plus d'emploi et de productions contribuant au fonctionnement métropolitain.
La production maraîchère sera développée afin de favoriser des circuits courts de distribution et d'alimentation et mettre en valeur les terroirs franciliens. La mutation, à terme, de certaines superficies agricoles vers de la production alimentaire locale, notamment dans les territoires périurbains où les enclaves agricoles pourront être ainsi valorisées, permettra un développement de l'emploi agricole. Cette transformation devra se faire en lien avec les exploitants et le monde agricole.
La production agricole et forestière représente également un important gisement d'innovation industrielle et d'emplois à développer au plus près de l'agglomération afin de participer pleinement à la demande et à la dynamique régionale. À la faveur de l'essor des agromatériaux et des écomatériaux, des filières spécifiques pourront se constituer, par exemple pour l'industrie alimentaire mais aussi pour le secteur des travaux publics (matériaux isolants et constructifs : chanvre, laine, bois, etc.).

FAIRE DU RÉSEAU FLUVIAL L'ÉLÉMENT FÉDÉRATEUR DE L'AMÉNAGEMENT RÉGIONAL

La Seine, ses principaux affluents (Marne et Oise), les rivières, les canaux (Ourcq, Saint Martin, Saint-Denis, Loing) et leurs berges sont les axes historiques et identitaires du paysage francilien et du développement économique et urbain de la région.
La géographie et l'histoire qu'ils ont créées en font des éléments fédérateurs, des liens entre les territoires et les hommes, au-delà des limites franciliennes. Ils sont également un réservoir de biodiversité, un espace d'agrément, de sport et de loisirs, et un corridor de transport pour les marchandises, les déplacements quotidiens et les touristes. Localisation historique des grandes industries et des grands services urbains, le réseau fluvial offre des potentialités de développement urbain et économique très importantes. Mais il peut aussi être facteur de risque naturel lors des crues et être une coupure infranchissable.

Ainsi, l'aménagement en bord de Seine devra tendre vers une complémentarité entre les fonctions économiques du fleuve et son rôle paysager de corridor biologique. Le bassin de la Seine englobant rus et rivières jusqu'à l'estuaire de la Seine constituera une nouvelle échelle de la métropole qui transcende le territoire régional, et lui confère une nouvelle dynamique économique et culturelle.

Valoriser le fleuve en tant que territoire dynamique et d'échanges

L'aménagement du réseau fluvial favorisera les échanges et les activités en permettant l'implantation et le développement de nouveaux services de transport fluvial, notamment de fret et de marchandises. Les ports de la Seine seront amenés à devenir de véritables portes d'entrée de la métropole. En particulier, le développement de l'axe Seine à l'aval de Paris permettra de nouveaux développements vers la façade maritime normande : la mise en service progressive du

nouveau terminal à conteneurs Port 2000 au Havre engendrera une croissance et un plus grand report modal des flux à destination de l'Île-de-France et renforcera sa position de carrefour européen pour le fret fluvial, qui pourrait être confirmée par la réalisation du canal Seine Nord Europe. Les sites portuaires d'Île-de-France devront être consolidés, par le développement de Limay, Bruyères-sur-Oise, Achères, Gennevilliers, Bonneuil-sur-Marne, Évry et Montereau-Fault-Yonne.

Ces plateformes seront complétées par le réseau actuel de ports urbains dont les emprises, sur les fleuves comme sur les canaux, devront être maintenues, afin de faire pénétrer jusqu'au cœur de l'agglomération des marchandises par voie d'eau. L'intermodalité « eau-fer-route » sera privilégiée pour créer un maillage d'échanges efficaces entre les plateformes multimodales, les ports urbains et le reste du territoire. Le développement de ce fret fluvial international devra en effet s'envisager dans le cadre d'une réflexion globale allant jusqu'à la livraison du dernier kilomètre par l'implantation de plateformes logistiques en bord de fleuve jusque dans Paris.

Au-delà, lieu historique d'implantation de l'industrie francilienne, le corridor fluvial concentre près de la moitié des surfaces des sites industriels régionaux, dont 28 % en bord de Seine. Cette vocation participe directement de la diversité de l'économie francilienne et devra être maintenue. La valorisation des sites majeurs d'activités riveraines du fleuve sera encouragée pour assurer la réhabilitation des sites d'activités en friche et le redéveloppement économique et urbain. Ainsi, cinq grands sites industriels en mutation seront privilégiés pour redévelopper les activités économiques associées au fleuve : la Seine-Sud de Montereau à Évry, la Seine-Amont, la boucle de Gennevilliers, la Seine-Aval et les sites industrialo-portuaires de la vallée de l'Oise. La nature des activités (énergie, stockage, usines des eaux usées, traitement des déchets, production d'eau potable, industries de production et industries de haute technologie, etc.), leur localisation à proximité de la voie d'eau, de la route et du fer, donnent à ces sites un caractère stratégique. D'autres sites pourront avoir vocation à connaître une redynamisation industrielle liée au fleuve : par exemple Villeneuve-le-Roi, Nanterre ou Poissy.

Enfin, la voie d'eau devra trouver toute sa place dans l'offre touristique francilienne, à travers le développement du tourisme fluvial (plaisance fluviale, loisirs nautiques, etc.) notamment via la mise en valeur des canaux Saint-Denis et de l'Ourcq. Les activités liées au fleuve sont, en effet, vecteur d'une image de qualité, et l'amélioration du cadre de vie, liée à l'implantation d'une halte ou à l'aménagement des berges et des quais, tend à générer des retombées pour l'économie locale.

Ouvrir la ville sur le fleuve en préservant ses fonctions écologiques et paysagères

Les projets d'aménagement, qu'ils soient dédiés exclusivement aux activités portuaires et industrielles, ou qu'ils concernent de nouveaux développements urbains, notamment en cœur de métropole, devront répondre au double enjeu d'insertion urbaine et paysagère et de participation aux objectifs de continuité écologique. Longtemps considérées comme supports de transport, les rives du fleuve et de ses principaux affluents constitueront, d'ici 2030, un enjeu fort de reconquête urbaine et paysagère du projet spatial régional notamment dans les territoires les plus densément peuplés de la région, dont Paris. Les projets urbains devront viser la valorisation des berges, notamment dans leurs fonctions écologiques et d'agrément : renaturation, coulées vertes, itinéraires de promenade, pistes cyclables, etc. Ils devront répondre aux risques d'inondation par des formes urbaines et des processus constructifs permettant de les réduire. La requalification des voies routières en berge de fleuve, dans Paris et le cœur de métropole, sera un élément indispensable de la mise en valeur du patrimoine et du paysage urbain.

La Seine, ses principaux affluents et les canaux offrent en effet de nombreux ensembles paysagers, sites et bâtis remarquables à valoriser, mais sont aussi des lieux de pratiques culturelles, sociales et sportives singulières, à réapproprier par les habitants, de

manière éphémère ou pérenne : piétonisation, plages urbaines, bases nautiques, compétitions sportives, représentations artistiques, etc. Ils sont autant d'accroches pour développer l'ouverture du fleuve sur la ville et cette valorisation permettra un partage plus grand de la culture de l'eau en ville. Cette ouverture reposera également sur la capacité à tisser des liens entre le fleuve et les territoires traversés, en s'appuyant sur les sites de coteaux, les points hauts, les perspectives longitudinales et transversales, les grands axes de composition naturels et urbains (les allées des parcs et forêts, les routes, chemins, etc.).

Le réseau fluvial constitue également à lui seul une Trame verte et bleue exceptionnelle qui irrigue les zones urbaines et participe à ce titre à l'objectif de diminution des effets d'îlot de chaleur urbain sur les territoires riverains et à la préservation de la biodiversité. Cette fonction devra être préservée et renforcée dans le cadre des projets urbains, par exemple par la végétalisation des berges, la création d'espaces verts en bord de fleuve, la valorisation des continuités écologiques, autant d'aménagements paysagers qui permettent par ailleurs d'atténuer le risque d'inondation.

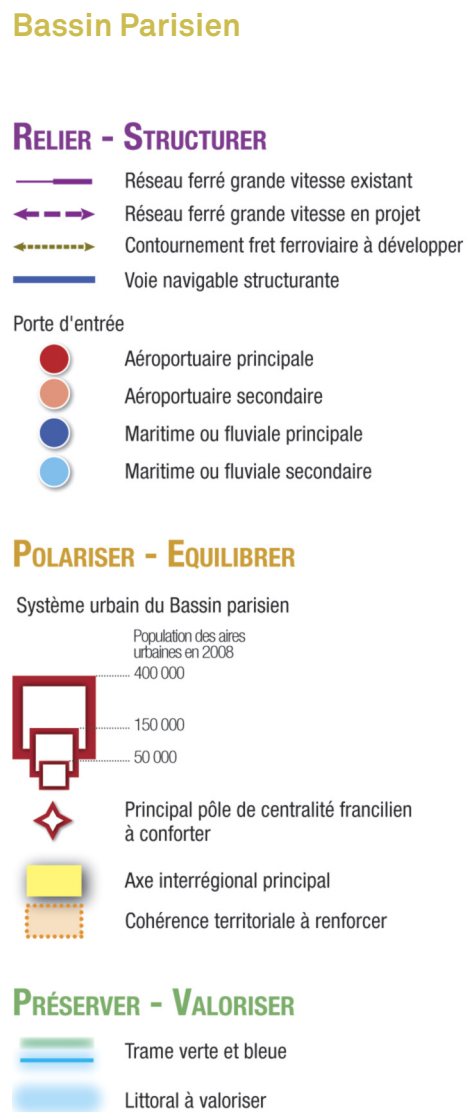
PROMOUVOIR UNE NOUVELLE COHÉRENCE INTERRÉGIONALE

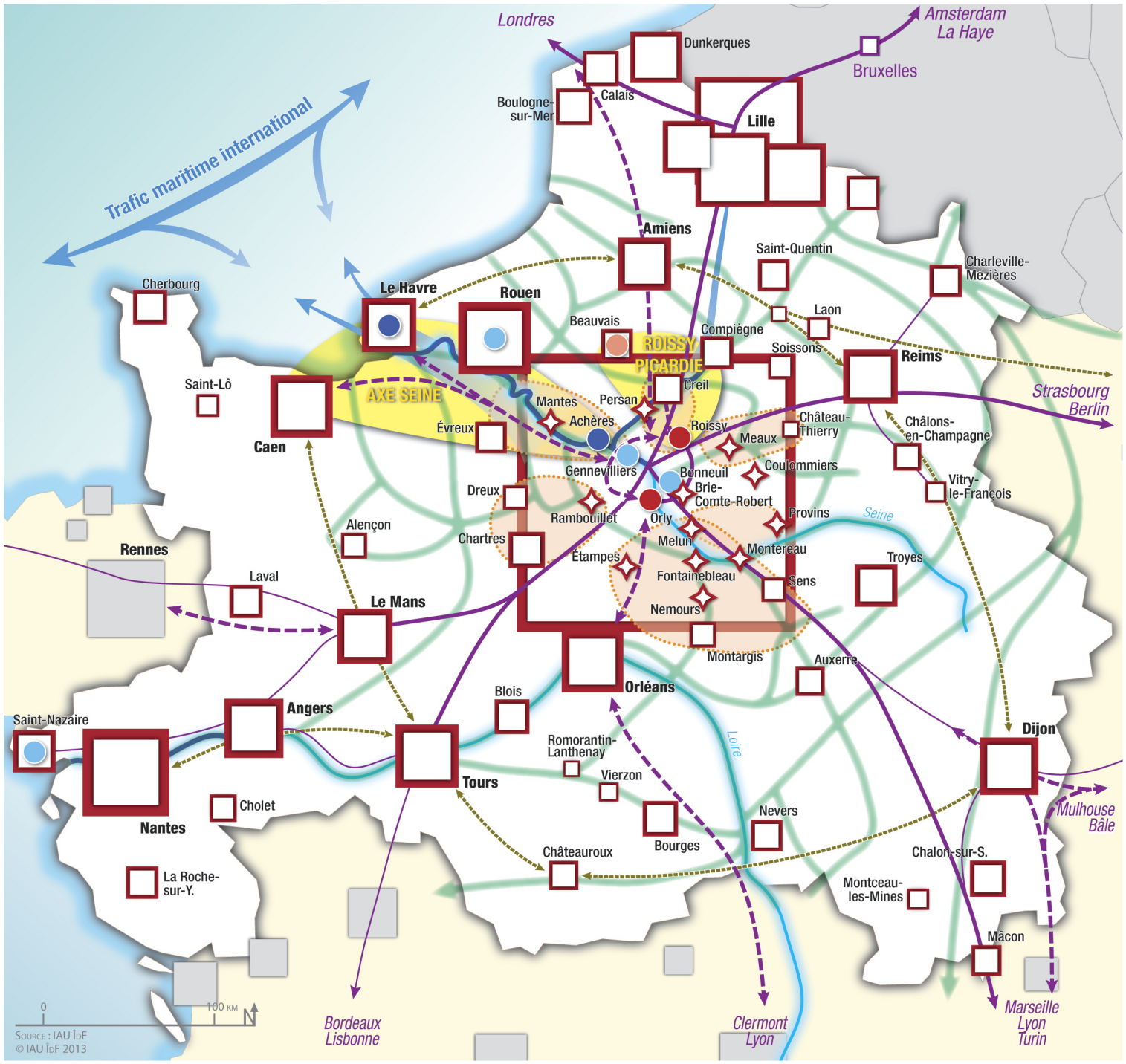
L'Île-de-France rencontre un certain nombre d'enjeux communs avec les Régions voisines. Les effets de la métropolisation francilienne se font sentir au-delà des limites régionales, notamment par le report d'une partie de l'urbanisation francilienne sur les territoires limitrophes. Ils conduisent à déplacer et aggraver l'étalement urbain et à renforcer les migrations pendulaires.

Polariser le développement des territoires interrégionaux

Les villes centres des territoires interrégionaux et, prioritairement celles bénéficiant d'une liaison ferrée vers l'Île-de-France, devront servir de point d'appui à la polarisation de logements, d'activités économiques et d'équipements structurants. La structuration polycentrique du Bassin parisien basée sur une offre de transports collectifs adaptée sera davantage affirmée. Autour de ces villes se formeront de véritables bassins de vie, remparts nécessaires à l'étalement urbain et aux longs déplacements domicile-travail, pour offrir une ville de la proximité de part et d'autre des limites administratives.

Cette polarisation aura pour objectif d'enrayer les dynamiques de perte de la population francilienne au profit des départements limitrophes (depuis 2001, l'Île-de-France a perdu environ 150 000 habitants), et notamment de l'Oise et l'Eure-et-Loir, qui, à eux seuls, contribuent pour près de la moitié à l'accueil de ces nouveaux arrivants. Parallèlement, cette nouvelle structuration spatiale tendra à contrer le processus d'artificialisation des sols. En effet,




Londres
Amsterdam
La Haye
Bruxelles
Trafic maritime international
Dunkerques
Calais
Boulogne-sur-Mer
Lille
Amiens
Saint-Quentin
Charleville-Mézières
Cherbourg
Le Havre
Rouen
Beauvais
ROISSY PICARDIE
Compiègne
Soissons
Laon
Reims
Saint-Lô
AXE SEINE
Creil
Mantes
Persan
Achères
Roissy
Évreux
Château-Thierry
Meaux
Châlons-en-Champagne
Strasbourg
Berlin
Caen
Gennevilliers
Coulommiers
Bonneuil
Brie-Comte-Robert
Vitry-le-François
Dreux
Rambouillet
Orly
Provins
Seine
Alençon
Chartres
Melun
Montereau
Étampes
Fontainebleau
Troyes
Rennes
Laval
Le Mans
Sens
Nemours
Montargis
Auxerre
Orléans
Blois
Saint-Nazaire
Angers
Romorantin-Lanthenay
Loire
Dijon
Tours
Vierzon
Cholet
Nantes
Nevers
Bourges
Mulhouse
Bâle
Châteauroux
Chalon-sur-S.
La Roche-sur-Y.
Montceau-les-Mines
Mâcon
0
100 KM
N
Source : IAU ÎdF
© IAU ÎdF 2013
Bordeaux
Lisbonne
Clermont
Lyon
Marseille
Lyon
Turin

depuis 2001, ce sont près de 14 000 hectares, soit plus que la superficie de Paris, de milieux naturels et d'espaces agricoles dans les départements limitrophes qui ont été artificialisés pour la réalisation d'infrastructures, de zones d'activités économiques ou de logements. Ce processus de polarisation et de relance de la construction de logements initié à l'échelle de l'Île-de-France gagnera à trouver son prolongement au-delà des limites régionales pour garantir une cohésion territoriale, solidaire et durable à plus grande échelle.

Offrir une meilleure connexion au réseau ferré francilien

Le maillage du réseau de transport collectif francilien devra être développé (TER, pôles de correspondance, maillage RER/métro), afin de proposer des solutions alternatives à la voiture individuelle, souvent seule possibilité dans les déplacements du Bassin parisien vers l'Île-de-France. En effet, le nombre d'actifs travaillant en Île-de-France et résidant hors des limites régionales n'a cessé d'augmenter : de 86 000 en 1982, ils sont désormais 232 800 actifs à résider dans une des régions du Bassin parisien (environ 187 000 pour les seuls départements limitrophes). Pour réaliser ces déplacements, le recours à la voiture individuelle est souvent nécessaire. Or, l'offre en transports collectifs reste déficiente sur de nombreux territoires et est difficile à développer au regard des faibles densités à desservir.

Une meilleure complémentarité des offres de transport interrégional sera recherchée afin d'améliorer la qualité du service offert aux usagers (tarification, cadence). L'amélioration du réseau existant ainsi que la réalisation du métro automatique du Grand Paris Express permettront de renforcer l'accessibilité à la région métropolitaine depuis le Bassin parisien, notamment en amplifiant le développement de liaisons de rocade en Île-de-France, ce qui permettra la formation de pôles d'échanges. L'accessibilité aux pôles d'emploi franciliens et aux plateformes aéroportuaires sans passer par le centre de Paris devrait s'en trouver facilitée. À terme, une nouvelle vision d'ensemble de l'exploitation du réseau ferroviaire francilien verra le jour, qui pourra bénéficier aux usagers du Bassin parisien en cherchant à séparer les voies pour les dessertes omnibus fréquentes et pour les dessertes rapides, induisant plus de capacités de transport et de fiabilité de tous les services.

Garantir l'accessibilité aux *hubs* franciliens (aéroports/TGV)

D'ici 2030, la performance et l'accessibilité du *hub* aéroportuaire francilien au bénéfice de l'ensemble des habitants et des entreprises du Bassin parisien seront garanties. En effet, véritables portes d'entrée métropolitaines, les aéroports de Roissy et d'Orly assurent aujourd'hui 94 % du trafic passagers aérien et 97 % du trafic fret aérien des huit régions du Bassin parisien, et constituent ainsi un outil important au service de l'attractivité et du développement économique des régions limitrophes.

Pour ce faire, les liaisons interrégionales structurantes seront repensées à l'échelle du Bassin parisien pour accéder de manière plus efficace au hub aéroportuaire francilien ainsi qu'à l'ensemble des gares du réseau TGV européen. Cette évolution se fera à travers le développement des voies de contournement et des futures lignes telles que la liaison nouvelle Paris-Normandie, mais également grâce à la mise en œuvre de la ligne nouvelle Roissy-Picardie permettant aux trains venant de Picardie d'accéder à la gare de Roissy. Concernant l'aéroport d'Orly, l'accès sera favorisé par la création d'une gare TGV desservie par la liaison Interconnexion sud et, en fonction des études, par la ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Lyon.

Cette accessibilité renforcée au *hub* aéroportuaire offrira par ailleurs de meilleures opportunités de diversification économique par l'implantation d'entreprises et d'unités de recherche, nécessitant une connexion européenne ou mondiale, dans des territoires limitrophes aux fonctions productives parfois fragilisées par la crise.

Penser une organisation logistique globale

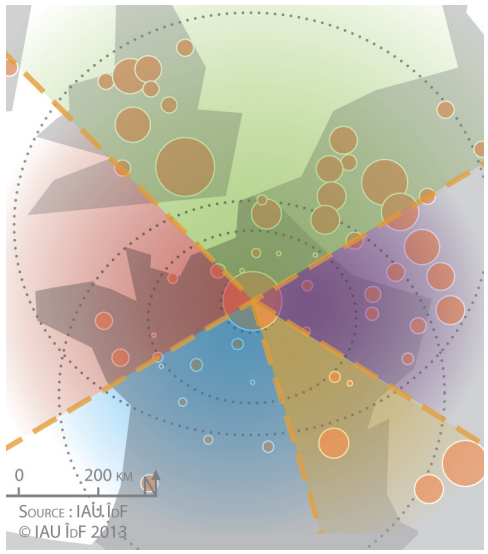
L'échelle du Bassin parisien, compte tenu de son positionnement dans l'Europe du Nord-Ouest et de la présence sur son territoire du Grand Port Maritime du Havre, apparaît per-

LECTURE DU FONCTIONNEMENT DE LA RÉGION MÉTROPOLITAINE PAR FAISCEAUX

Dans sa forme, l'espace régional francilien est structuré autant en couronnes concentriques («assiettes» géologiques empilées, couronnes boisées imbriquées, gradients de densités urbaines décroissantes, etc.) qu'en «faisceaux» (grandes vallées fluviales, axes urbanisés, couloirs de mobilité – autoroutes ou RER – larges pénétrantes rurales, etc.). Dans son fonctionnement, la logique des «faisceaux» est dessinée par des mouvements ou échanges, quotidiens ou plus occasionnels : migrations alternantes vers les pôles d'emploi ou les équipements universitaires, déplacements pour les achats et les loisirs, convergence et traitement des flux logistiques ou, à un autre rythme, trajectoires résidentielles, desserrement des activités dans la fidélité géographique à leur environnement économique. À l'intérieur de ces faisceaux s'articule toute une chaîne de bassins de vie, dessinant un système métropolitain en réseau.

Les limites (toujours approximatives) des «faisceaux» varient selon le type de relations observé, mais on distingue cinq grands faisceaux, hérités d'un fonctionnement ancien de la région métropolitaine et de la géographie physique. Chacun de ces faisceaux comprend l'intégralité du cœur de la métropole, car il a une fonction spécifique pour l'ensemble de la région et se trouve prolongé dans le Bassin parisien. L'axe Seine, de Paris au Havre, est un exemple emblématique de la logique des faisceaux. ■

Les faisceaux



tinente pour répondre aux saturations des grands corridors historiques de transport de fret (axe nord-sud, Europe centrale).

L'émergence de l'axe multimodal ouest-est au départ du port du Havre s'imposera progressivement comme une alternative aux axes historiques nord-sud qui desservent Anvers, Rotterdam et Hambourg, en ce qui concerne la circulation des marchandises à l'échelle de l'Union européenne. En effet, les ports du Bassin parisien restent très majoritairement desservis par la route, ce qui les pénalise incontestablement sur le plan économique et environnemental. Dans le même temps, le projet du canal Seine Nord Europe aurait pour objectif de favoriser l'implantation de centres logistiques intermodaux (route-fer-eau) dans le nord de la France et dans le Bassin parisien.

L'Île-de-France dispose aujourd'hui, avec la Seine, de la seule connexion au port du Havre, à grand gabarit et non saturée. Cela lui permet d'anticiper la croissance, modérée mais continue, du trafic fret. D'ici 2030, la région métropolitaine bénéficiera d'un canal à grand gabarit qui la connectera aussi aux ports de la mer du Nord. Ainsi, l'enjeu pour l'Île-de-France et pour le Bassin parisien est de répondre à cette croissance par le développement d'un port à conteneurs et le déploiement d'un réseau de terminaux à conteneurs situés au plus près des grands secteurs logistiques franciliens. Pour accompagner cette dynamique, certains sites multimodaux à vocation nationale et européenne, devront être aménagés à l'échelle du Bassin parisien, en lien avec les grandes portes d'entrée maritimes et positionnés sur les grands corridors de fret existants ou en projet.

Une biodiversité d'enjeu national à préserver

Les continuités écologiques de la plaine du Bassin parisien s'appuient sur les axes des grands cours d'eau, sur les massifs boisés et sur la bordure orientale du Bassin (les cuestas). Ces continuités écologiques appellent une planification prudente et cohérente en Île-de-France pour la préservation de la biodiversité. Le Bassin parisien se trouve en effet au croisement de continuités écologiques importantes : au nord, à l'est et au sud-est venant des massifs boisés des Ardennes, de la Lorraine et du Morvan ; à l'ouest des bocages entourant le massif armoricain et le bassin ligérien.

AFFIRMER DES TERRITOIRES D'INTÉRÊT MÉTROPOLITAIN

Déclinés du projet spatial régional et de la carte de destination générale des différentes parties du territoire, les Territoires d'intérêt métropolitain (TIM) révèlent une échelle de réflexion infrarégionale pour inciter les principaux acteurs de ces territoires à partager une vision commune et solidaire. Sur ces territoires se posent des enjeux de développement et d'aménagement à l'échelle d'un bassin de vie. L'approche régionale privilégie leur mise en réseau pour développer des synergies et complémentarités.

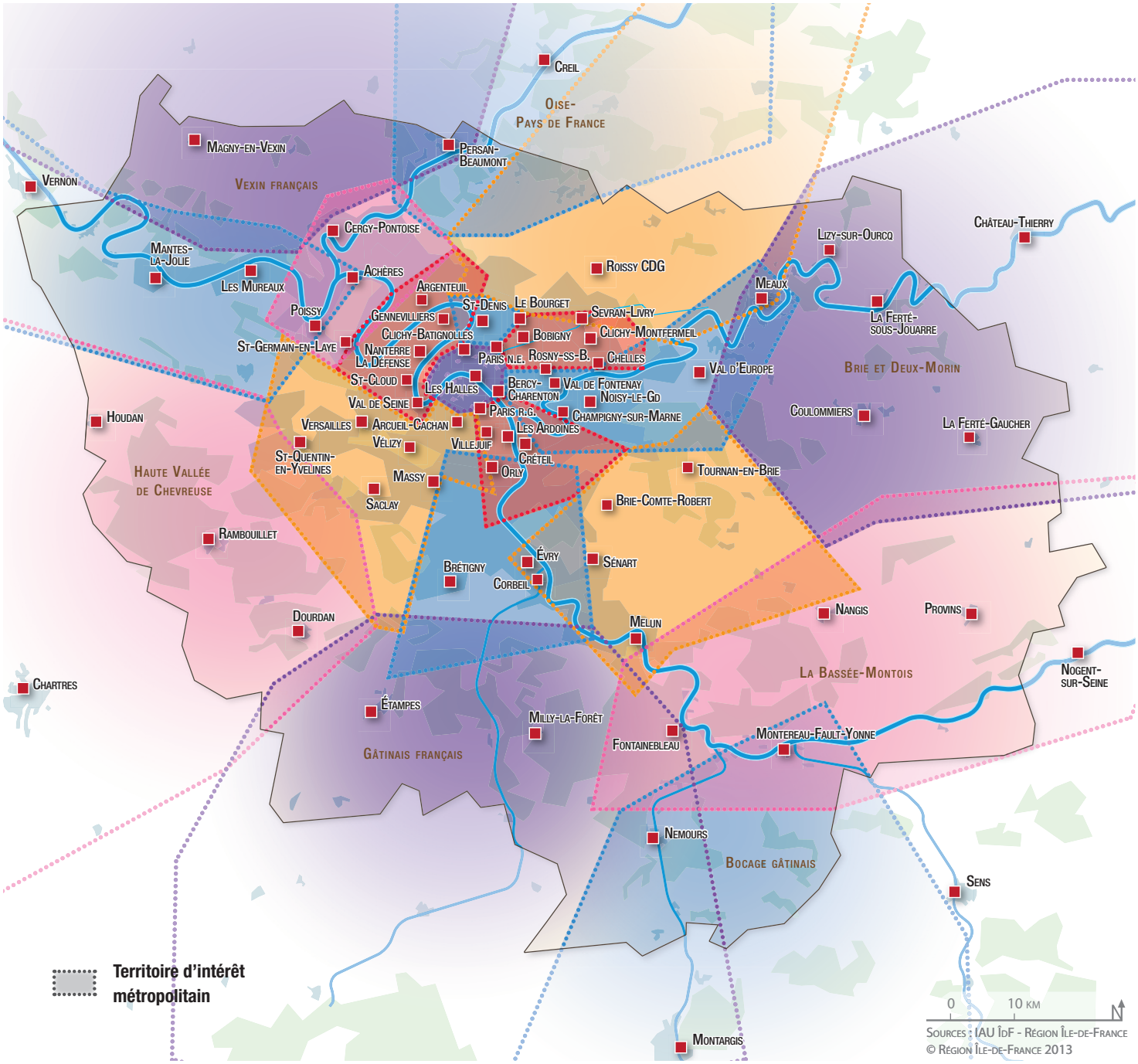
Des territoires singuliers constitutifs de la métropole régionale

Ces territoires, chacun avec leurs spécificités, interagissent entre eux et fonctionnent en dynamique avec l'ensemble de l'Île-de-France et bien souvent au-delà. Les réflexions autour du Cône sud de l'Innovation, des secteurs de Plaine de France-Roissy, du cadran sud-est francilien ou encore des réflexions interrégionales sur les PNR contribuent à les positionner autour d'objectifs communs dans le cadre des grands enjeux métropolitains de rééquilibrage est-ouest, de recherche de complémentarité ville-campagne, de gestion des espaces périurbains ou d'ouverture vers le Bassin parisien et enfin, d'organisation des grandes fonctions métropolitaines.

Des échelles de territoire permettant à la fois de contribuer au développement francilien et d'apporter une réponse locale aux enjeux régionaux

Leur échelle territoriale, leurs dimensions démographiques et les dynamiques locales qui les façonnent sont autant d'atouts pour mettre en cohérence leur développement avec la dynamique régionale. Ces territoires doivent conjuguer harmonieusement qualité de vie de leurs habitants et participation au rayonnement international de l'Île-de-France. Ils portent les grandes fonctions de la métropole (fonctions tertiaires, supports, domestiques) leur permettant de poursuivre leur développement et leur mutation. Ils doivent offrir un meilleur équilibre entre l'habitat et l'emploi, par une forte augmentation de l'offre de logements et de l'ensemble des services qui les accompagnent, permettre de corriger les disparités territoriales et sociales, et de renforcer les liens entre espaces urbanisés et milieux naturels. ■

La géographie stratégique



INTRODUCTION AUX OBJECTIFS DU SCHÉMA DIRECTEUR

La réponse aux grands défis que doit relever l'Île-de-France doit trouver une réalité tant à l'échelle globale de la région et du Bassin parisien, qu'à l'échelle locale des bassins de vie. Il s'agit de répondre autant à l'enjeu de l'attractivité et du rayonnement international de l'Île-de-France qu'à l'amélioration des conditions de vie des Franciliens.

Le Schéma directeur doit, par son projet spatial et ses objectifs, mettre en cohérence ces échelles globale et locale, dans un perpétuel aller-retour. Les réponses ne peuvent bien sûr être similaires mais elles doivent, à toutes les échelles et dans tous les territoires, concourir aux mêmes objectifs. La planification territoriale ne peut plus suivre seulement une logique d'équipement et de structuration du territoire ; elle doit désormais répondre aussi aux besoins quotidiens des Franciliens.

Le SDRIF se fixe ainsi deux objectifs transversaux fondamentaux :

- améliorer la vie quotidienne des Franciliens ;
- améliorer le fonctionnement métropolitain de l'Île-de-France.

3 AMÉLIORER LA VIE QUOTIDIENNE DES FRANCILIENS

3.1 Construire 70 000 logements par an et améliorer le parc existant pour résoudre la crise du logement 84

3.2 Créer 28 000 emplois par an et améliorer la mixité habitat/emploi 91

3.3 Garantir l'accès à des équipements et des services publics de qualité 93

3.4 Concevoir des transports pour une vie moins dépendante à l'automobile 98

3.5 Améliorer l'espace urbain et son environnement naturel..... 110

3.1 CONSTRUIRE 70 000 LOGEMENTS PAR AN ET AMÉLIORER LE PARC EXISTANT POUR RÉSOUDRE LA CRISE DU LOGEMENT

RÉALISER UN EFFORT DE CONSTRUCTION SANS PRÉCÉDENT

Viser la construction de 70 000 logements par an pour répondre aux besoins actuels de logements des ménages et anticiper leurs demandes futures est une urgence absolue, sociale et économique. C'est l'objectif premier du schéma directeur.

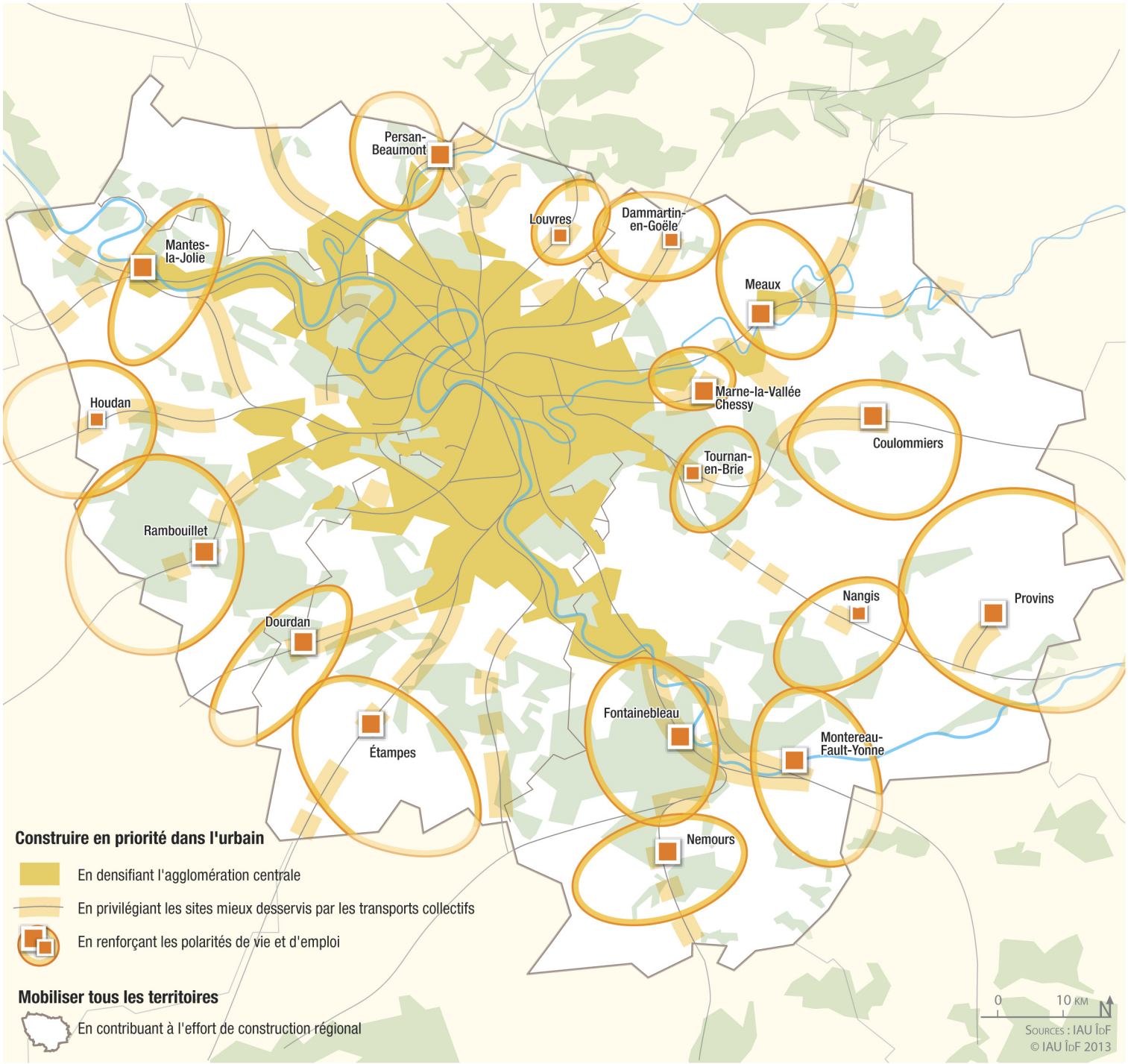
La construction de logements est en effet en déclin régulier en Île-de-France depuis près de vingt ans. Faiblesse de la construction, spéculation foncière, hausse du coût des logements et croissance continue des besoins conduisent à une dégradation des conditions de vie de nombreux Franciliens et fragilisent le développement de la région et sa cohésion sociale.

La crise du logement ne concerne plus seulement les plus pauvres des Franciliens ; elle atteint également les classes modestes et moyennes qui rencontrent elles aussi des difficultés et sont contraintes de se tourner vers des logements plus éloignés, dans les territoires périurbains et ruraux, alimentant des dynamiques ségrégatives, l'étalement urbain et de nouvelles fractures territoriales.

Cet objectif de construction de 70 000 logements par an doit ainsi être le socle d'une dynamique nouvelle en faveur de l'attractivité et du développement régional, notamment dans les territoires d'intérêt métropolitain. Par ailleurs, dans un contexte de réduction de l'offre accessible et d'exacerbation des tensions dans l'ensemble de la chaîne du logement, certains publics spécifiques sont particulièrement fragilisés par la pénurie. La construction doit donc permettre le développement :

- de l'offre de logements pour étudiants, en priorité à caractère social ;
- de logements adaptés aux personnes âgées et/ou handicapées ;

Réussir une mobilisation solidaire de tous les territoires pour la relance de la construction de logements

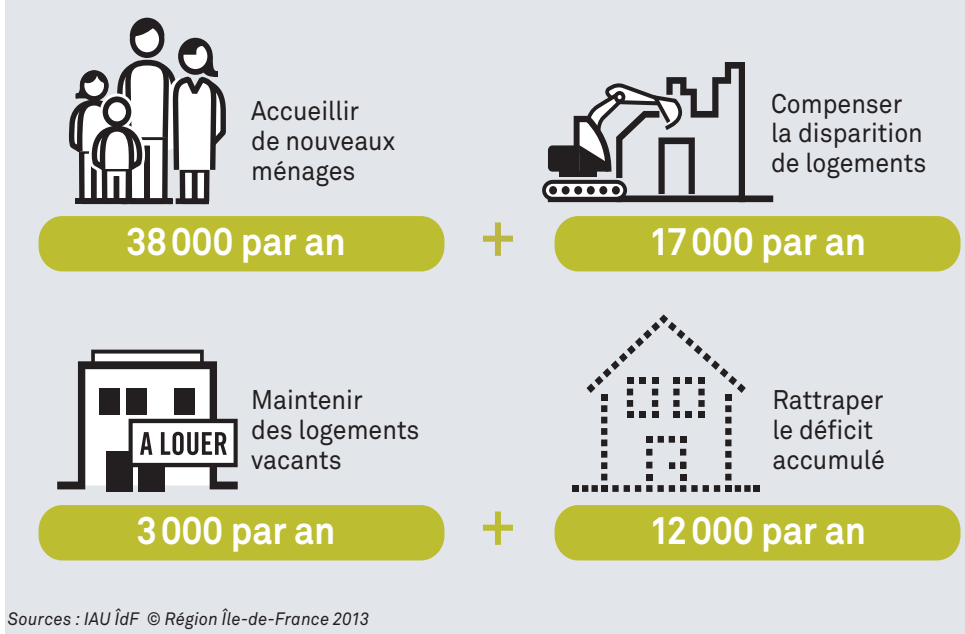


DOUBLER LE RYTHME DE CONSTRUCTION DE LOGEMENTS : CONSTRUIRE 70 000 LOGEMENTS PAR AN EN MOYENNE ENTRE 2010 ET 2030

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

- 38 000 logements, pour répondre aux besoins liés à la croissance de la population estimée à l'horizon 2030. Selon un scénario d'évolution tendancielle de la population francilienne, de son vieillissement et de ses comportements résidentiels à l'horizon 2030, cohérent avec les projections démographiques nationales de l'Insee, la population francilienne devrait en effet progresser au même rythme que la population française, son poids démographique restant constant ;
- près de 12 000 logements par an, pour ne pas aggraver le déficit de production de ces dernières décennies conduisant au blocage progressif des parcours résidentiels d'un nombre croissant de Franciliens. Cela permettra notamment à l'Île-de-France de rejoindre les tendances nationales en matière d'évolution des modes de vie et de baisse de la taille des ménages, actuellement sensiblement freinées ;
- un peu moins de 17 000 logements, pour compenser les disparitions de logements dans le parc ancien (démolitions, fusions de logements et changements d'usage). Ce renouvellement immobilier progresse en volume lorsque la production s'accroît ;
- enfin, environ 3 000 logements, pour maintenir la part actuelle de logements vacants à son niveau actuel. Parc vacant, déjà au niveau le plus faible depuis 40 ans, pourtant essentiel pour garantir la souplesse et la fluidité du marché. ■

Pourquoi un objectif de 70 000 logements ?



Sources : IAU ÎdF © Région Île-de-France 2013

- de places d'hébergement à destination des jeunes travailleurs, apprentis et salariés ;
- de structures d'hébergement d'urgence et de logement temporaire ;
- des aires d'accueil pour les gens du voyage.

Le développement d'une offre d'habitat spécifique, indispensable à l'échelle locale, doit répondre à l'objectif de rééquilibrage des territoires à l'échelle régionale.

VISER 30 % DE LOGEMENTS LOCATIFS SOCIAUX POUR ACCROÎTRE L'OFFRE DE LOGEMENTS ABORDABLES ET LA MIXITÉ SOCIALE

Face aux fortes tendances de ségrégation sociale du territoire, il faut rétablir la fluidité de la chaîne du logement et recréer les conditions de la mobilité résidentielle des ménages. La relance de la construction répondra aux besoins des habitants et aux exigences de mixité si elle s'accompagne d'une diversification du parc tout en garantissant une offre de logements accessibles financièrement.

Il faut renforcer et rééquilibrer l'offre locative sociale au sein de la région. L'Île-de-France compte en effet plus de 400 000 demandeurs de logements sociaux (en 2010), pour près de 75 000 logements sociaux disponibles chaque année. Les délais d'obtention d'un logement social ne cessent de s'allonger et la mobilité des locataires du parc social est de plus en plus faible. Dans ce contexte, le ratio de 25 % de logements locatifs sociaux dans le parc de résidences principales, posé par les articles L.302-5 et suivants du code de la construction et de l'habitation, est un niveau minimal mais insuffisant au regard des besoins. Le SDRIF vise ainsi un taux de 30 % de logements locatifs sociaux dans le parc à l'horizon 2030. La relance de la construction doit être un vecteur de rééquilibrage et de développement du parc locatif social : seulement 200 communes franciliennes comptent à elles seules près de 90 % du parc social de la région. Les secteurs déficitaires en logements locatifs sociaux doivent être appelés à faire un effort particulier de développement de ce parc.

Plus généralement, les politiques de l'habitat doivent favoriser la diversification de l'offre de logements à l'échelle intercommunale. Chacun doit pouvoir accéder à une offre adaptée à ses besoins au sein de son bassin de vie ou d'emploi. Il s'agit aussi de lutter contre la spécialisation de certains marchés immo-

UN SCÉNARIO DE CONTRIBUTION DE TOUS LES TERRITOIRES À L'EFFORT DE PRODUCTION ANNUELLE DE LOGEMENTS LOCATIFS SOCIAUX

Pour rééquilibrer et développer le parc social au sein du territoire régional et pour qu'il atteigne un taux de 30 % du parc total en 2030, il faudrait que tous les territoires fassent un effort sensible en faveur de ce parc, chacun tenant compte du contexte spécifique de la grande entité géographique à laquelle il appartient.

Sont ainsi déclinés ci-dessous les éléments d'un scénario permettant d'atteindre ces objectifs dans le respect du projet spatial régional. Les hypothèses communales retenues ne sont pas normatives et pourront s'apprécier dans un cadre intercommunal (SCoT, PLH…). De même, les parts de la construction et de l'acquisition dans la production sociale pourront varier selon les communes dans le respect des objectifs totaux de production sociale.

Pour tous les territoires, un effort d'acquisition-amélioration sociale devrait s'ajouter à cet effort de construction sociale, afin d'atteindre les objectifs totaux de production :

- **dans les communes du cœur de métropole, l'objectif est de passer de 22 % en moyenne à 31 % de logements sociaux dans le parc total entre 2008 et 2030 ;**
- **dans les autres communes urbaines, c'est-à-dire celles de l'agglomération centrale et celles des agglomérations des pôles de centralité, l'objectif est de passer de 21 % à 30 % de logements sociaux dans le parc total entre 2008 et 2030 ;**
- **dans les communes rurales (« bourgs, villages ou hameaux »), l'objectif est de passer de 2 à 10 % de logements sociaux dans le parc total entre 2008 et 2030.** ■

biliers qui alimente les mécanismes de ségrégation.

La production de logements doit ainsi permettre de mieux répondre aux ressources des ménages et intégrer un volant conséquent de logements locatifs très sociaux et sociaux, à côté de l'offre locative intermédiaire ou de l'accession. À l'inverse, dans certains quartiers populaires, l'enjeu peut consister à faire monter en gamme l'offre nouvelle de logements du territoire pour favoriser la mixité résidentielle.

La production de logements doit également favoriser la disponibilité d'un secteur locatif important à proximité des nœuds de transports car il répond à une fonction métropolitaine d'accueil de la mobilité des ménages (décohabitation des jeunes, accueil des personnes en mobilité pour des motifs professionnels ou personnels). Le parc locatif privé tendant à se réduire, le développement d'une offre de petites surfaces à loyers modérés, de statut privé ou social, connectées au cœur de la métropole est ainsi de nature à apporter une réponse à la grande diversité de besoins.

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

Outre la construction neuve, la réhabilitation du parc existant est un enjeu de premier ordre. Les logements existants doivent s'adapter aux évolutions des modes de vie et à la diversification des besoins en logements, et permettre à chacun de disposer d'un logement aux normes de confort actuelles.

La dégradation du bâti et le traitement des poches de pauvreté et d'insalubrité, constatées dans certains quartiers et certaines copropriétés dégradées, sont un enjeu à la fois sanitaire, social et environnemental. Le retour sur le marché de logements auparavant inoccupés, au détriment du renouvellement urbain, est un signe inquiétant quant à la qualité et la pérennité des habitations. Les efforts importants en matière de résorption de l'habitat insalubre sont confrontés à la réapparition des formes d'habitat précaire. L'amélioration globale du parc doit être le moyen de lutter contre le mal logement et ses effets négatifs potentiels sur la santé (saturnisme, etc.), la précarité énergétique et de renforcer les performances environnementales du parc francilien.

Des projets de requalification et de rénovation urbaines s'attachent à rendre aux quartiers populaires, grands ensembles et anciens quartiers dégradés, les attributs caractéristiques d'une offre urbaine de qualité. La planification régionale et la politique de la ville doivent continuer à favoriser leur désenclavement, le traitement et la valorisation de leurs espaces publics, la diversification et la revalorisation du parc immobilier ainsi que l'introduction d'une plus grande mixité fonctionnelle. Ainsi, la revalorisation foncière de ces quartiers permettra d'en faire de nouveaux espaces potentiels de densification et de diversification du parc.

CONSTRUIRE LA VILLE SUR LA VILLE, RENFORCER LES CENTRALITÉS

L'ensemble des territoires franciliens doit participer à l'effort de construction. Mais certains territoires sont appelés à en prendre une part plus importante pour respecter les principes de densité et d'intensification urbaine au cœur du projet spatial du SDRIF. Entre réduction de l'étalement urbain et besoins de logements, le choix de reconstruire la ville sur la ville et celui d'une densification maîtrisée des pôles urbains desservis par les transports s'imposent, avec un effort concentré en cœur de métropole et adapté aux spécificités des différents tissus franciliens.

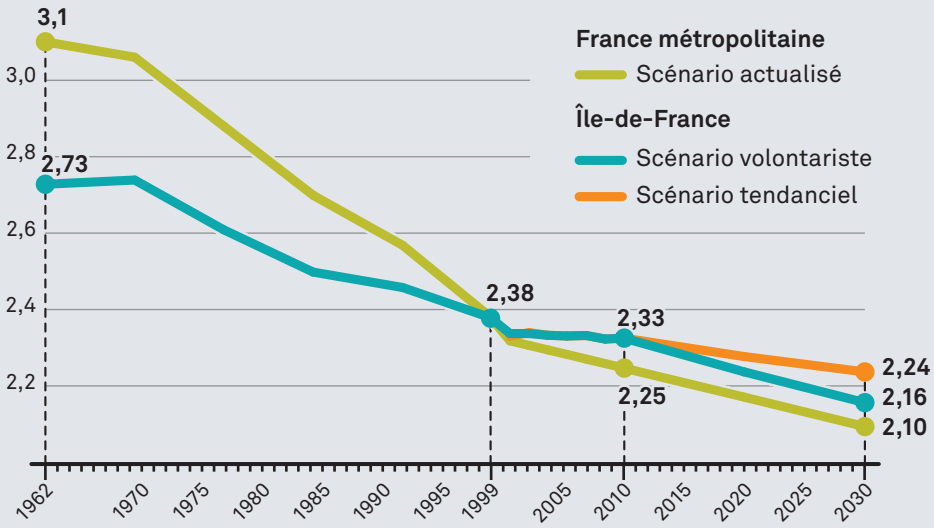
Afin de permettre la réalisation de l'objectif annuel de construction de 70 000 logements et de favoriser une meilleure régulation des prix fonciers, il est nécessaire de favoriser la mobilisation optimale des différentes ressources foncières en faveur du logement. La répartition de la production de 70 000 logements par an implique l'adhésion et la mobilisation de chaque territoire. Certains

territoires, répondant à des critères de priorité au titre de la cohérence du projet spatial régional, seront appelés à partager un effort supplémentaire de construction selon une répartition francilienne tenant compte de plusieurs facteurs :

- la capacité du territoire à accueillir de l'urbanisation, celle-ci étant estimée à la fois en fonction du potentiel foncier en densification, en mutation ou en extension mais aussi en fonction d'éventuelles contraintes à l'urbanisation qui pèsent sur chaque territoire ;
- la qualité de la desserte en transports collectifs actuelle et future, prévue par le SDRIF ;
- les territoires porteurs de développement économique où une croissance de l'emploi est attendue et en particulier certains territoires d'intérêt métropolitain.

Le renforcement du réseau de transports et le choix qui l'accompagne de compacité de la région métropole doivent être l'occasion de recréer ou de renforcer des centralités de proximité autour desquelles organiser la vie quotidienne des habitants. La densification doit permettre l'intensification des services publics rendus aux habitants. Pour être acceptée, elle doit s'articuler avec une offre renforcée de commerces et de services, etc. Cette intensification est un enjeu fort, en particulier, dans certains quartiers de grands ensembles ou dans des quartiers mêlant pavillonnaire et îlots de copropriétés des années 1960 et 1970 en proximité de Paris.

Ralentissement de la baisse de la taille moyenne des ménages



Sources : Kévin de Biasi et Philippe Louchart, « De 680 000 à 1,1 million de ménages franciliens en plus à l'horizon 2030 », IAU îdF, note rapide n° 598 (juillet 2012) *© Région Île-de-France 2013*

UNE AMBITION FORTE EN FAVEUR DE LA DENSIFICATION DES ESPACES DÉJÀ URBANISÉS

Le SDRIF vise, dans les espaces urbanisés, à accroître progressivement et à l'horizon 2030 les capacités d'accueil des tissus déjà existants, en augmentant et diversifiant l'offre de logements dans les espaces d'habitat, mais aussi en matière d'emploi en renforçant la mixité des fonctions, notamment le maintien et l'accueil d'une économie de proximité (services, PME-PMI, artisanat).

Les territoires les mieux desservis par les réseaux de transports collectifs, les quartiers de gare doivent constituer des lieux privilégiés de la densification, tant en termes d'offre d'habitat que d'emploi, afin de favoriser la mobilité par les transports collectifs et de mieux rentabiliser les investissements publics réalisés ou à venir.

À l'échelle régionale, cette ambition de densification devrait se traduire à l'horizon 2030

par une augmentation moyenne de la densité des espaces d'habitat déjà urbanisés qui passerait :

- de 70 à 79 logements/ha dans les quartiers de gare bien desservis par les réseaux de transports collectifs ;
- de 18 à 21 logements/ha dans les tissus urbains plus diffus.

L'évolution du parc de logements à l'horizon 2030 devrait se répartir entre les espaces déjà urbanisés et les espaces d'urbanisation nouvelle :

- près de 75 % de l'effort régional de construction pourraient être réalisés dans les espaces déjà urbanisés dans le cadre des opérations de densification et de mutation du tissu urbain constitué ;
- environ 25 % de l'effort régional de construction pourraient être réalisés dans les secteurs d'urbanisation nouvelle inscrits au SDRIF.

Le rapport entre le nombre de logements construits dans les espaces déjà urbanisés et dans les secteurs d'urbanisation nouvelle devrait toutefois varier fortement selon le type de territoire :

- dans le cœur de métropole où quasiment aucune extension urbaine n'est envisageable, l'évolution du parc de logements s'inscrira en quasi-totalité dans le tissu déjà urbanisé ; à Paris, et dans quelques communes proches, l'effort de densification sera adapté aux densités déjà très élevées en matière de logements, d'habitants et d'emploi, et à l'espace urbain très contraint ;
- dans le reste de l'agglomération et de la région, le parc nouveau de logements pourrait s'inscrire pour moitié dans le tissu déjà urbanisé et pour moitié dans les secteurs d'urbanisation nouvelle inscrits au SDRIF. ■

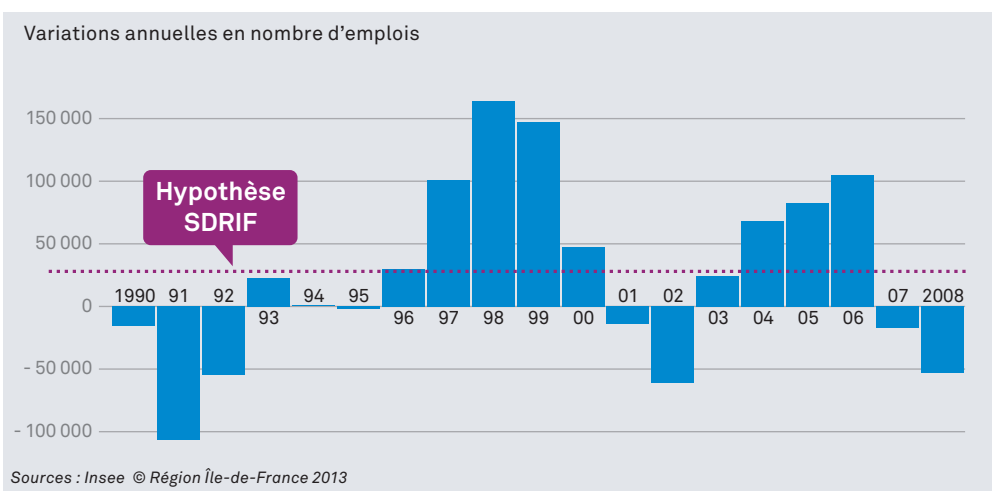
3.2 CRÉER 28 000 EMPLOIS PAR AN ET AMÉLIORER LA MIXITÉ HABITAT/EMPLOI

CRÉER 28 000 EMPLOIS PAR AN : UN OBJECTIF AMBITIEUX POUR LUTTER CONTRE LE CHÔMAGE

En 2008, l'Île-de-France comptait six millions d'emplois. L'emploi connaît une évolution cyclique fortement sensible à la conjoncture économique. Sur vingt ans (1990-2010), en incluant la période de crise récente, la progression annuelle se situe autour de 25 000 emplois par an. Ce n'est pas suffisant pour faire baisser le nombre de chômeurs et permettre au plus grand nombre d'accéder à un emploi stable et durable. La réduction des inégalités sociales passe par un objectif de création d'emplois important, cohérent avec les perspectives démographiques.

Au cours des vingt prochaines années, la population active progressera plus lentement que l'ensemble de la population francilienne, notamment du fait du vieillissement de la population. L'évolution tendancielle des taux d'activité prévoit une forte hausse de l'activité des seniors et des femmes. Conjugué avec l'ambition de réduire les échanges migratoires de l'Île-de-France vers les autres régions, de maintenir le flux d'immigration au rythme actuel et d'œuvrer à une forte baisse du chômage, le SDRIF définit un objectif ambitieux et volontariste de création de 28 000 emplois par an en moyenne d'ici 2030.

Variation de l'emploi total et hypothèse du SDRIF d'ici à 2030



Sources : Insee © Région Île-de-France 2013

Il se situe dans une hypothèse de croissance nationale du PIB de 2 à 2,5 %, avec une part de l'Île-de-France dans l'emploi en France se maintenant à 23 %, notamment dans une volonté de solidarité territoriale à l'échelle du Bassin parisien. L'ampleur de la crise actuelle (crise financière, poids de la dette, impact sur les finances des collectivités, etc.) rend incertaine la perspective d'une reprise économique rapide. Les perspectives nationales de croissance d'emplois restent éloignées à court terme des objectifs du SDRIF. Le rattrapage nécessitera par conséquent une croissance soutenue et durable de l'emploi en sortie de crise. Les objectifs d'emplois du SDRIF sont réalistes dans une perspective de longue période et s'inscrivent au-delà des fortes fluctuations cycliques auxquelles est soumise l'évolution de l'emploi. L'objectif de 28 000 emplois par an constitue donc une moyenne à atteindre à terme.

Parallèlement à la création d'emplois, il convient de développer la formation afin de répondre aux enjeux tant économiques que démographiques. La formation doit s'inscrire dans une logique d'investissement visant à produire de la compétence, car elle est un facteur essentiel de développement de l'individu et des entreprises. La capacité à attirer, à former et à retenir les compétences passe autant par la qualité du cadre de vie que par la capacité financière et réglementaire à prendre en charge une part de l'investissement relatif à la formation des individus. Il s'agit d'objectifs importants pour l'ensemble du territoire régional.

AMÉLIORER LES ÉQUILIBRES HABITAT/EMPLOI AU SEIN DES BASSINS DE VIE

Le bassin d'emploi francilien couvre l'ensemble du territoire régional. Il serait donc illusoire et impossible d'atteindre un parfait équilibre entre l'habitat et l'emploi à l'échelle locale. Il faut néanmoins revenir sur les déséquilibres historiques du développement régional qui, en spécialisant certains territoires selon différents zonages, ont empêché un développement cohérent et durable des territoires.

Ainsi les territoires très riches en emplois devront voir leur création d'emplois maîtrisée en faveur d'un effort de création de logements accru, et, réciproquement, les territoires exclusivement ou essentiellement résidentiels devront connaître un effort de création d'emplois très significatif. C'est un enjeu d'équilibre d'échelle régionale tout autant qu'intercommunale : le développement de l'économie résidentielle est une condition sine qua non du développement local, de la mixité sociale et de la mixité des fonctions urbaines. Il peut couvrir de multiples réalités : polarités d'emploi tertiaire local, économie de services à la personne, tissu industriel de PME/TPE, tourisme, commerce et artisanat, économie sociale et solidaire. Une meilleure répartition de l'emploi sera favorisée par les nouvelles infrastructures de transport prévues par le SDRIF et les capacités qu'elles offriront en termes de polarisation de l'aménagement et de désenclavement des territoires.

L'objectif est de favoriser un rapprochement de la géographie de l'emploi et du développement de l'offre résidentielle afin d'améliorer les conditions d'accès à l'emploi des Franciliens et de réduire le temps moyen consacré aux navettes domicile-travail par les actifs de la région. Cela doit faciliter le recrutement des habitants d'un bassin de vie par les entreprises locales, en diversifiant l'offre de logements proposée au sein de chaque bassin d'emplois. Cela sera rendu possible, en particulier, par la localisation des capacités d'urbanisation du SDRIF, par la densification des espaces urbains existants et par des extensions urbaines maîtrisées. ■

3.3 GARANTIR L'ACCÈS À DES ÉQUIPEMENTS ET DES SERVICES PUBLICS DE QUALITÉ

CONFORTER À L'ÉCHELLE DES BASSINS DE VIE L'ARMATURE DES POLARITÉS D'ÉQUIPEMENTS ET DE SERVICES, NOTAMMENT PUBLICS

Les équipements et les services publics jouent un rôle structurant pour l'aménagement de l'espace. Leur création ne se réduit pas à leur simple implantation, mais aussi à leur accompagnement par des services, une animation, un environnement qui les rendent proches et praticables pour tous les Franciliens.

Ils participent directement de la mixité sociale et de la mixité des fonctions urbaines, en encourageant une proximité et un équilibre entre logements, activités et équipements – que cela soit dans les espaces de densification ou d'extension urbaine – afin de garantir des lieux de vie fonctionnels et agréables à partager. Les équipements et services, notamment publics, de proximité, de nature très diverse (de santé, sociaux, culturels, de formation, commerciaux, numériques, les espaces verts et de loisirs, etc.) contribuent fortement à la qualité de vie et à l'animation des quartiers.

Éléments de cohésion sociale, ils doivent répondre aux besoins de toutes les générations (équipements pour la petite enfance, maisons de retraite) et être accessibles à tous afin de réduire les inégalités et d'améliorer la solidarité. La réduction des inégalités passe aussi par la prise en compte des personnes à mobilité réduite afin de leur permettre une facilité d'accès aux principaux équipements. Cette meilleure accessibilité s'étend à toutes les activités de la vie quotidienne des personnes (logements, transports, travail, sports ou loisirs), et constitue un facteur essentiel de cohésion sociale pour ces personnes qui éprouvent des difficultés à se déplacer.

Par une localisation pertinente, dans un objectif de rééquilibrage territorial à l'échelle des intercommunalités, de limitation de la consommation d'espace et de l'exposition des

populations aux risques, les équipements et services doivent renforcer la robustesse de la région.

Malgré un nombre d'équipements considérablement accru depuis quarante ans, des disparités et carences demeurent, voire se creusent : certains secteurs géographiques présentent une offre insuffisante en termes d'accès à la formation, à la culture, à l'offre de soins, ou encore aux commerces de base. Les inégalités d'accès, qu'il s'agisse de l'accessibilité en transports, comme de l'accessibilité sociale, financière, culturelle, participent aux inégalités territoriales et se conjuguent souvent avec des inégalités sociales (quartiers en difficulté, etc.) ou concernent des territoires excentrés (certaines urbanisations nouvelles, certains territoires ruraux, etc.). Ces secteurs impliquent une attention et un soutien particuliers, tant pour les actions de programmation et d'accès aux équipements que pour le maintien des services publics en place.

Dans la perspective d'un aménagement durable et pour renforcer la cohésion sociale, il est important de développer, de hiérarchiser et de rationaliser l'offre d'équipements en s'appuyant sur quelques principes forts : réduction des carences et des disparités, proximité, polyvalence, accessibilité en transports collectifs, localisation économe d'espace et d'énergie.

Afin de réduire les inégalités d'accès aux équipements, il sera nécessaire pour les implantations nouvelles de privilégier des sites autres que le seul cadre résidentiel : lieux de formation, lieux de travail, lieux de transit, en les ouvrant sur la ville et le quartier. C'est notamment un enjeu pour l'aménagement des nouvelles gares du réseau de transport.

La réalisation d'équipements et de services groupés, de type maisons de services, ou d'autres expérimentations (services publics itinérants, etc.), peut répondre à l'exigence d'accessibilité pour les habitants, de pérennité des services publics, tout en offrant une possibilité de réduire le nombre de déplacements.

À l'échelle des bassins de vie, les polarités d'équipements et de services devront être confortées par une offre diversifiée dans le cadre de projets urbains de qualité, valorisant le cas échéant le caractère patrimonial et historique. L'offre de transports collectifs desservant ces pôles de centralité, en particulier ceux des territoires hors agglomération, devra être pensée de manière à garantir l'accessibilité des équipements et services (offre de soins, culture, commerces, etc.) à l'ensemble de la population.

ORGANISER LES ÉTABLISSEMENTS D'ENSEIGNEMENT

Les lycées correspondent actuellement à une double réalité. Pour la majorité, il s'agit d'établissements de proximité et de petite taille qui répondent aux besoins des habitants riverains en matière de scolarité. Parallèlement, une autre conception inscrit certains lycées dans une dimension structurante, en lien avec les projets de territoire. Désormais, la priorité est donnée à la création de ce type de lycées, de plus grande taille, accessibles par les réseaux de transports collectifs et proposant une offre de formation polyvalente. Les publics accueillis sont plus divers : lycéens des filières générales, technologiques ou professionnelles, étudiants en BTS ou classe préparatoire, adultes en formation continue. Certains de ces établissements sont amenés à devenir des lieux de développement local voire régional en dispensant des formations rares ou spécifiques (lycées internationaux). L'attractivité du territoire, pour les familles et les entreprises, en est modifiée. L'implan-tation de tels établissements doit répondre aux enjeux d'équilibre entre les territoires, et agir pour favoriser les mixités sociale et fonctionnelle.
L'apprentissage, destiné au 16-25 ans, est une voie de formation attractive qui connaît une forte progression de ses effectifs. Cette évolution impacte le dynamisme économique et

s'accompagne d'une diversification et d'une extension de l'offre de formation, permettant son développement et son rééquilibrage sur le territoire francilien. Dès lors, les centres de formation d'apprentis sont confrontés aux mêmes impératifs d'accessibilité ; les jeunes apprentis devant pouvoir faire un lien efficace, en coût et en temps de déplacement, entre leur lieu de résidence, leur école et leur entreprise.

Avec cette nouvelle organisation de l'offre d'enseignement secondaire et professionnel, mais aussi supérieur avec les seize universités franciliennes et les écoles du territoire, des besoins nouveaux sont identifiés en matière de logements spécifiques. La mise en place de ces établissements structurants, mais également la carence actuelle, rendent indispensable le développement de l'internat. Il offre à des jeunes un cadre de travail plus favorable que celui de leur environnement familial et social, et permet également à tous d'accéder à une offre de formation diversifiée.

FAVORISER UNE OFFRE DE SOINS ACCESSIBLE À TOUS

En matière d'offre de soins, l'amélioration de l'accessibilité, la desserte par les transports collectifs et une meilleure coordination de la localisation des équipements de proximité (centres de santé, professionnels de santé libéraux, etc.) s'imposent, notamment dans les secteurs carencés. En effet, la tendance est à la réduction des densités de professionnels de santé, médicaux et paramédicaux, et à la concentration et la mise en réseau des établissements hospitaliers. Cela porte un grand risque de disparités sociales et territoriales accrues.

Les réflexions sur les nouvelles implantations d'équipements de santé, en particulier d'hôpitaux, doivent ainsi intégrer cette dimension nécessaire de l'amélioration de l'accès aux soins. Il importe de répondre aux besoins de tous, en particulier ceux qui ont des préoccupations spécifiques (âge, handicap, etc.). Les services de soins de suite et de réadaptation, les structures de santé mentale, ainsi que les équipements pour personnes âgées et handicapées qui relèvent pourtant de la proximité, sont trop souvent situés en périphérie urbaine, notamment pour des raisons de coût du foncier. Il faut les insérer dans les espaces denses.

De plus le vieillissement de la population francilienne va créer de forts besoins en établissements et services sociaux et médico-sociaux, et il devrait conduire, d'ici 2030, à une augmentation de 26 % du nombre de personnes âgées dépendantes. Il convient :

- de combler les déficits d'offre aussi bien en santé mentale que dans les domaines du handicap ou des structures d'hébergement pour personnes âgées ;
- de diversifier cette offre pour permettre un plus grand choix de vie aux personnes concernées ;
- et de mieux répartir ces équipements sur le territoire régional en les développant notamment en cœur de métropole.

RENFORCER L'ACCÈS DES FRANCILIENS À DES ESPACES VERTS ET DE LOISIRS DE PROXIMITÉ

En tant qu'espaces publics de proximité, les espaces verts et de loisirs participent de la qualité urbaine et sont facteurs de santé et de bien-être. Espaces de loisirs et de ressourcement pour les habitants, ils constituent un facteur de choix résidentiel important. Leur présence est essentielle pour accompagner la densification des espaces urbanisés, et leur répartition équilibrée au niveau des territoires est une nécessité pour répondre aux attentes de tous les Franciliens. Du fait de leur usage, nombre de ces espaces présentent une surface non imperméabilisée. À ce titre, ils remplissent des fonctions écologiques importantes en plus de leurs fonctions sociales initiales.

Si les espaces verts urbains, squares et jardins publics, sont nécessaires, ils ne sont pas suffisants pour répondre à la demande de nature des habitants. Ainsi, une offre complète d'espaces de nature accessibles au

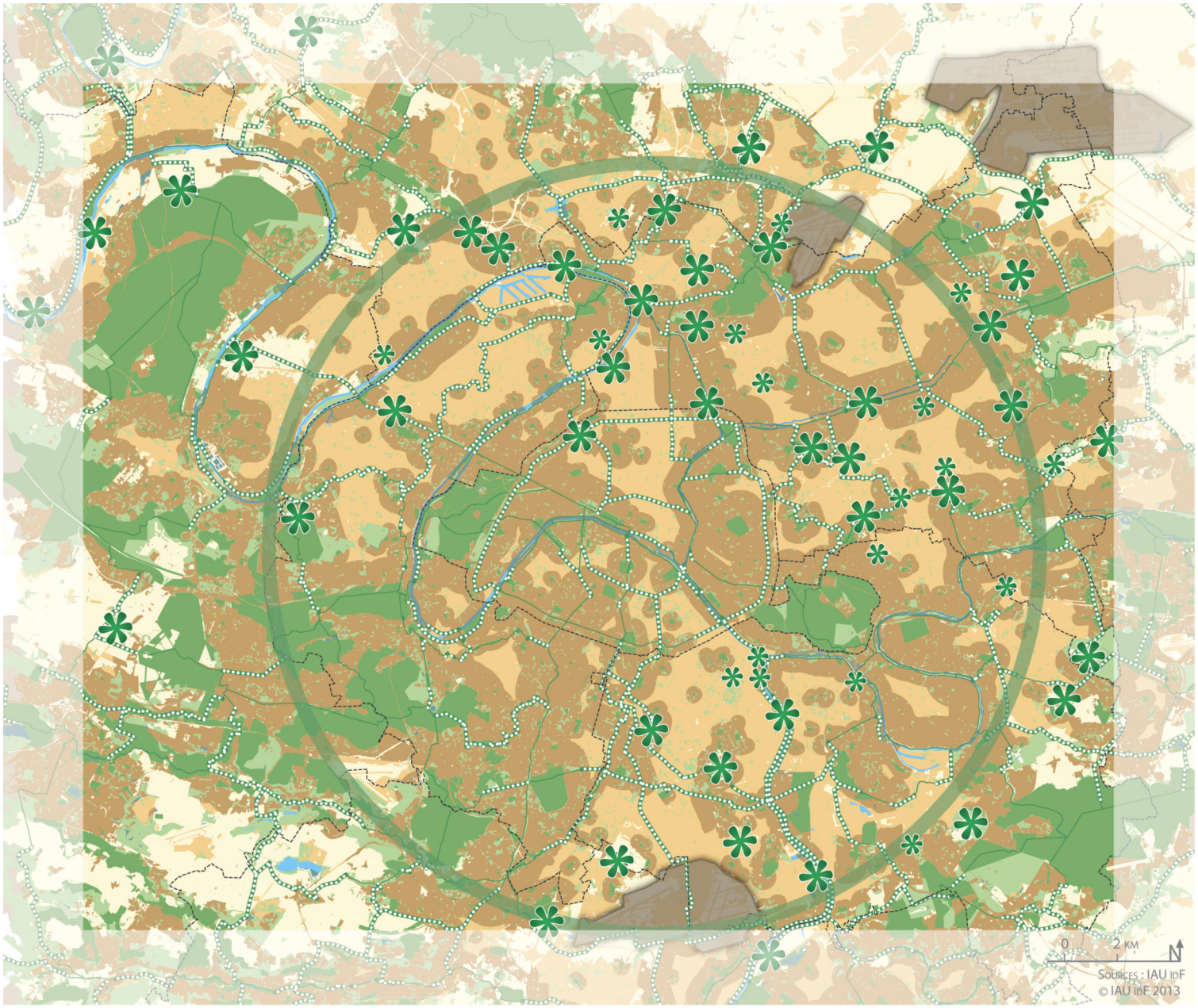
public doit être proposée : espaces verts urbains, mais aussi jardins partagés, jardins solidaires, cueillettes, berges de cours d'eau, pépinières, forêts périurbaines, etc. Malgré les efforts menés, les territoires les plus carencés en espaces verts le sont restés, notamment du fait de la difficulté à libérer du foncier. Les deux tiers des communes du cœur de métropole ont une offre inférieure à 10 m² d'espaces verts publics par habitant, notamment dans la partie nord de l'agglomération.

Le SDRIF prévoit donc la préservation des espaces verts existants mais aussi la création de nouveaux espaces dans les territoires carencés, afin d'atténuer les inégalités territoriales. Il définit aussi un réseau de liaisons vertes, permettant un accès facile et agréable à ces espaces. Espaces verts et liaisons vertes constituent la composante publique d'une véritable Trame verte d'agglomération. Dans le cœur de métropole, le réseau de liaisons vertes peut offrir une compensation à un déficit local en espaces verts, mais ne suffit pas à satisfaire les mêmes besoins que la création d'un espace public de proximité. La petite ceinture offre un espace de respiration sur certaines sections et assure ainsi une fonction écologique qui pourra être confortée.

Les bases de plein air et de loisirs permettent également de répondre aux besoins des Franciliens en matière d'espaces verts et de loisirs, d'autant que leur localisation est équilibrée dans toute la région, tant dans l'agglomération que dans les espaces ruraux. Leurs capacités d'extension, d'adaptation et de renouvellement, de développement de nouvelles activités ou de nouveaux équipements doivent être soutenues. Leur accessibilité en transports collectifs et en modes actifs doit être renforcée. La création de la base régionale de plein air et de loisirs de la Corniche des Forts en Seine-Saint-Denis participe notamment au développement de cette offre de loisirs de proximité, dans des secteurs carencés en espaces verts et de loisirs. Le SDRIF prévoit également de préserver, à l'horizon 2030, la possibilité de créer de nouvelles bases dans les secteurs qui en sont dépourvus, en particulier dans la partie est du Val-d'Oise.

La composante publique de la Trame verte d'agglomération




0
2 KM
Sources : IAU îdF
© IAU îdF 2013

3.4 CONCEVOIR DES TRANSPORTS POUR UNE VIE MOINS DÉPENDANTE À L'AUTOMOBILE

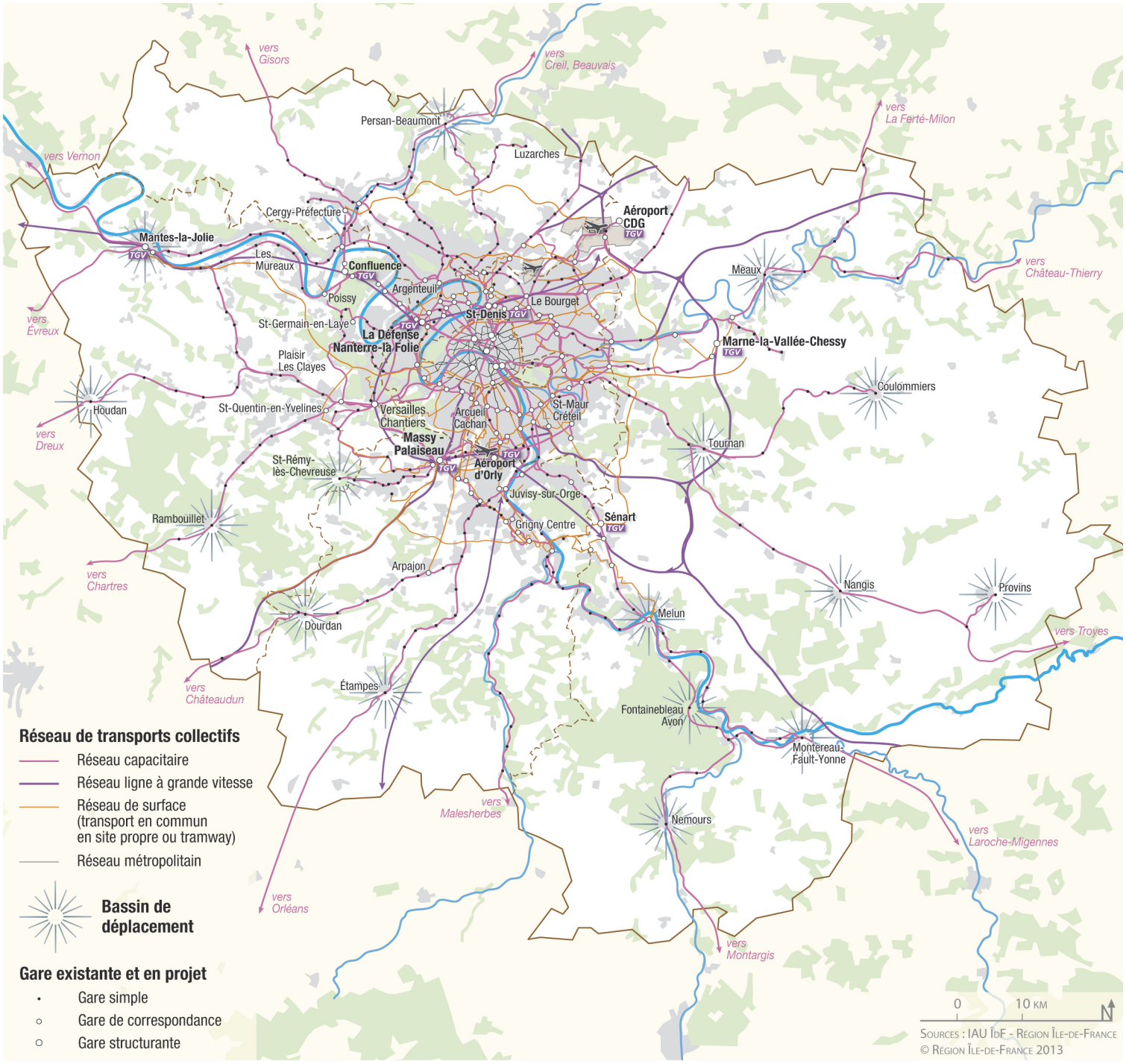
RENOUVELER LE MODÈLE DE TRANSPORT

L'Île-de-France est dotée d'un système de transport de personnes (infrastructures routières et de transports collectifs) performant, fruit de la planification et de plusieurs décennies de politiques publiques. Il constitue un atout indéniable pour la région. Cependant, ce système reste territorialement déséquilibré et limité en capacité face à l'évolution de la demande de déplacements. En effet, sa construction a longtemps reposé sur une logique de croissance des vitesses de déplacement garante d'efficacité économique et sociale. Les transports étaient devenus la variable d'ajustement par la création de nombreuses liaisons radiales vers un hypercentre très équipé, tandis que la première couronne restait mal desservie et que le réseau de transport ne disposait pas de liaisons performantes en rocade qui auraient pourtant permis des déplacements de banlieue à banlieue. Le territoire francilien est devenu déséquilibré, avec un centre bien desservi, une première couronne au tissu urbain dense mais sous-équipée en moyens de transports collectifs et une grande couronne dépendante de la voiture particulière.

Désormais, le critère de la vitesse n'est plus essentiel. La qualité de la mobilité, qu'elle soit professionnelle, ludique ou domestique, repose sur une offre plurielle adaptée aux besoins et aux territoires. Cette offre de mobilité plurielle repose par conséquent sur divers modes.

Dans ce contexte, le SDRIF vise à refaire du réseau de transport collectif un atout premier pour la région Île-de-France, en pensant notamment une nouvelle articulation entre urbanisme et transport. Il doit ainsi mieux répondre à la réalité des besoins de déplacements des Franciliens, pour atteindre les objectifs d'amélioration de la qualité de vie et de réduction des nuisances atmosphériques et sonores, ainsi que pour accompagner le développement d'une métropole de rang mondial. C'est à ce titre que le SDRIF fait de la modernisation de l'existant et de l'amé-

Les projets de transports collectifs



lioration des déplacements de banlieue à banlieue une priorité. Cet enjeu, qui traduit une vision moins extensive de l'aménagement et de l'urbanisation, est également plus compatible avec la réalité des capacités financières des pouvoirs publics.

Le SDRIF décline ainsi quatre objectifs :

- moderniser et optimiser les réseaux existants, pour répondre aux besoins immédiats des Franciliens ;
- répondre aux besoins de déplacements de banlieue à banlieue ;
- organiser l'offre de transports collectifs dans la grande couronne, afin de répondre aux besoins de desserte de plus en plus affirmés des bassins de vie et de liaisons de pôles à pôles ;
- promouvoir les nouveaux systèmes de mobilité.

Adapter le système de transports collectifs dense aux nouveaux besoins de déplacement

La construction du métro en 1900 et l'extension de son réseau jusqu'à la fin du XXe siècle ont permis de doter Paris d'un système de transport hors du commun dans le monde, tant par sa fiabilité que par sa densité. À l'échelle de la région Île-de-France, le réseau lourd de transport collectif s'est constitué en deux temps, d'une part la réalisation du métro lors de la première moitié du siècle dernier et d'autre part le lancement du réseau des RER à la fin des années 1960. Cette phase de développement de nouvelles lignes s'est achevée dans les années 1990 par la construction d'une nouvelle ligne de métro (Meteor, devenue ligne 14) et Eole (RER E). L'amélioration du réseau ferré régional a permis de rapprocher en termes de temps de parcours la grande couronne des bassins de vie et d'emplois du cœur de métropole. Néanmoins, le développement des transports collectifs a essentiellement porté sur Paris et ses abords, avec le prolongement depuis les années 1980 de la plupart des lignes de métro.

Ce système de transport performant et fiable atteint ses limites de capacités car il est de plus en plus sollicité du fait de l'augmentation du trafic. Les quelques créations de lignes structurantes de la fin des années 1990 n'ont pas suffi à absorber la demande croissante de déplacements en transports collectifs des Franciliens (+ 21 % de déplacements quotidiens en transports collectifs entre 2001 et 2010 en jour ouvrable – source Enquêtes Globales Transport).

Le vieillissement du réseau ferré et la mixité, sans cesse accrue, des circulations sur les mêmes voies (voyageurs et marchandises, grandes lignes et desserte régionale, liaison expresse et omnibus, etc.) fragilisent le système de transport (dessertes, fréquences) qui ne répond qu'en partie aux besoins de dépla-

Les transports collectifs en zone dense

Infrastructures de transports collectifs existantes et en projet

- Réseau ferré
- Tram-train
- Métro
- Tramway
- Transport en commun en site propre (TCSP)
- Rocade ligne à grande vitesse

Modernisation des RER

- RER A
- RER B
- RER C
- RER D
- RER E

Métro Automatique du Grand Paris Express

Gare existante et en projet

- Gare simple
- Gare de correspondance
- Gare structurante


Cergy
Pontoise
Persan-Beaumont
Persan-Beaumont
Orry-la-Ville
Aéroport CDG TGV
Conflans Fin d'Oise
Mantes-la-Jolie
Ermont Eaubonne
Villiers-le-Bel Gonesse Arnouville
Mitry-Mory
Confluence TGV
Parc des Expositions
Argenteuil
Sartrouville
Poissy
Sevran-Livry
Le Bourget
Saint-Denis Pleyel TGV
Mantes-la-Jolie
Bois-Colombes
La Défense Nanterre-la-Folie TGV
Clichy Montfermeil
Saint-Germain en-Laye
Bondy
Bobigny-la-Folie
Gare du Nord TGV
Rosny-Bois-Perrier
Gare St-Lazare TGV
Gare de l'Est TGV
Meaux
Châtelet Les Halles
Gare de Lyon TGV
Val de Fontenay
Saint-Cloud
Gare Montparnasse TGV
Gare d'Austerlitz
Noisy Champs
Marne-la-Vallée-Chessy
Houdan
Issy
Bry Villiers Champigny
Saint-Maur Créteil
Versailles Chantiers
Arcueil Cachan
Villejuif Institut G. Roussy
Tournan
Les Ardoines
Rambouillet
Pompadour
Jouy-en-Josas
Choisy-le-Roy
Bièvres
Boissy-St-Léger
Massy Palaiseau TGV
TGV Aéroport d'Orly
0
2 KM
N
St-Rémy lès-Chevreuse
Étampes, Dourdan
Melun
Melun
Sources : IAU îdF - Région Île-de-France
© Région Île-de-France 2013

cement des Franciliens, différents selon les territoires.
L'amélioration du réseau existant est donc un enjeu essentiel. La modernisation des RER et la désaturation des tronçons les plus fréquentés du métro parisien – lieu de convergence des usagers franciliens – sont de fait des priorités absolues en Île-de-France.

Au-delà, il reste des compléments essentiels à apporter aux réseaux de transports collectifs afin d'en accroître la performance :
- le développement d'un ensemble de lignes de tramway et de transports collectifs en site propre (TCSP) à l'échelle de la région ;
- les nouveaux projets de lignes en rocade (notamment le métro automatique du Grand Paris Express et les lignes de tram-train), complétés de quelques prolongements ou créations de lignes radiales associés à un jeu de correspondances efficaces.

C'est bien l'effet conjoint de la densification associée au développement du nouveau système de transport qui répondra à l'enjeu des déplacements quotidiens de la métropole francilienne et permettra à l'Île-de-France de conserver son rang parmi les principales métropoles mondiales.

Décongestionner et mieux partager un réseau viaire achevé

À l'instar des transports collectifs, la région bénéficie d'un réseau viaire dense, capacitaire et maillé, qui renforce sa portée internationale et son attractivité (économique, touristique, etc.). En 2012, le réseau de voirie est pratiquement achevé, y compris le réseau à caractère magistral d'autoroutes et de voies rapides, articulé sur des radiales et trois niveaux de rocades quasi complets. Il dessert le territoire régional d'une manière équitable et se connecte aux infrastructures nationales et internationales.

Fortement développé dans la seconde moitié du XXe siècle, le réseau viaire a accompagné l'explosion de la voiture individuelle et s'est adapté à ce moyen de déplacement alors considéré comme le modèle à privilégier. La congestion du réseau viaire à caractère magistral et structurant est aujourd'hui récurrente aux heures de pointe. Elle est source de nuisances environnementales importantes, pénalise l'attractivité économique et l'emploi ainsi que la qualité de vie de ceux qui sont contraints d'utiliser leur voiture pour leurs déplacements quotidiens.
Aussi, le SDRIF privilégie des solutions durables consistant à :
- développer rapidement et équitablement le réseau de transports collectifs et plus généralement les modes alternatifs au véhicule particulier ;
- permettre aux populations mises en difficulté par le coût et l'insuffisance de l'offre de logements dans la zone agglomérée, de trouver en zone dense, à proximité des réseaux de transports collectifs performants, un habitat de qualité et des emplois diversifiés ;
- traiter les points durs de congestion et faire évoluer l'usage du réseau viaire notamment vers un partage plus équilibré de la voirie.

Pour répondre à ces défis majeurs, il est nécessaire de conduire une approche globale des déplacements associant les enjeux routiers aux enjeux des transports collectifs, comme soutien au développement économique, social et environnemental de la région.

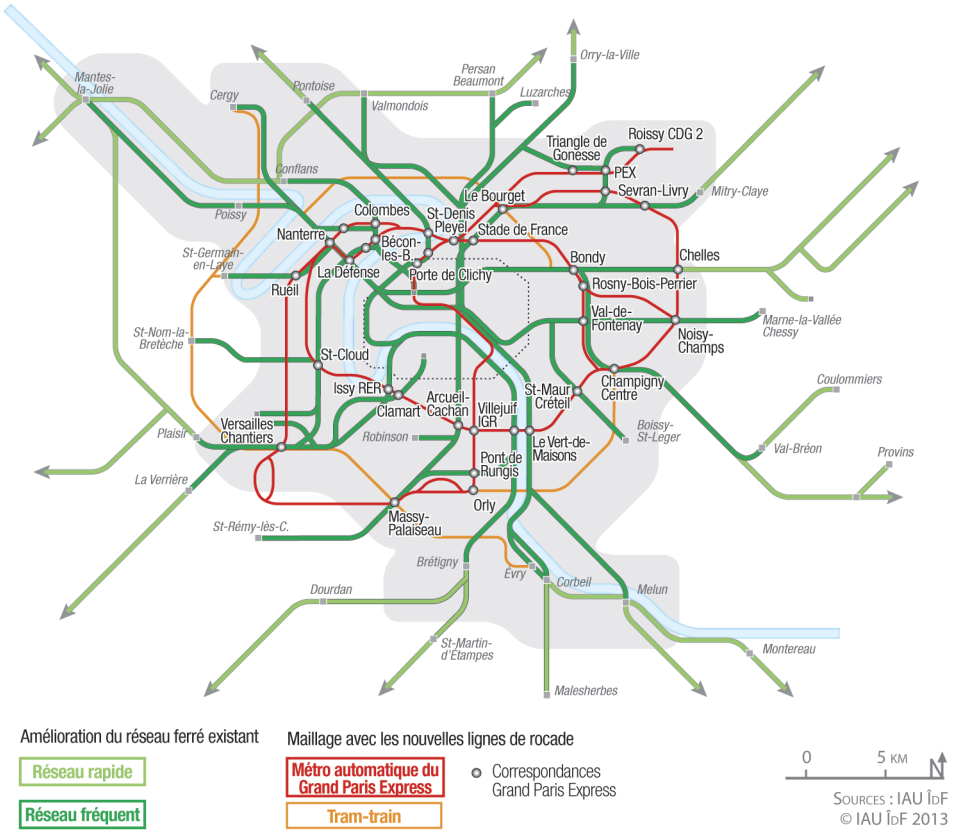
FLUIDIFIER ET FIABILISER LES RÉSEAUX MÉTROPOLITAINS

À l'échelle de la métropole francilienne, le réseau de transport métropolitain regroupe, d'une part les RER, les trains et le métro dans le champ du transport collectif et le réseau à caractère magistral d'autoroutes et de voies rapides dans le champ du transport routier. Il doit garantir la circulation fiable et efficace des personnes, la mise en relation des polarités économiques, d'emplois et de recherche, et la connexion avec les portes d'entrée internationales et nationales de l'Île-de-France que sont les gares et les aéroports. Pour permettre et accompagner le développement de la métropole, le réseau structurant, véritable armature de la Région Capitale, doit être renforcé et développé à court, moyen et long terme. Pour y parvenir,

le réseau de transport inscrit dans le SDRIF s'appuie sur quatre grands chantiers :

- la fiabilisation et l'optimisation des RER et du réseau ferré existant ;
- le développement du réseau de métro par la réalisation du métro automatique du Grand Paris Express et le prolongement de certaines lignes existantes afin de développer l'offre à l'échelle de l'agglomération centrale pour renforcer l'effet réseau du système de transport existant ;
- développer un ensemble de lignes de tramways et de TCSP ;
- aménager un réseau de voies rapides apaisées et multimodales et mettre en œuvre de nouveaux principes d'exploitation du réseau routier à caractère magistral.

La fiabilisation et l'optimisation du réseau ferré existant



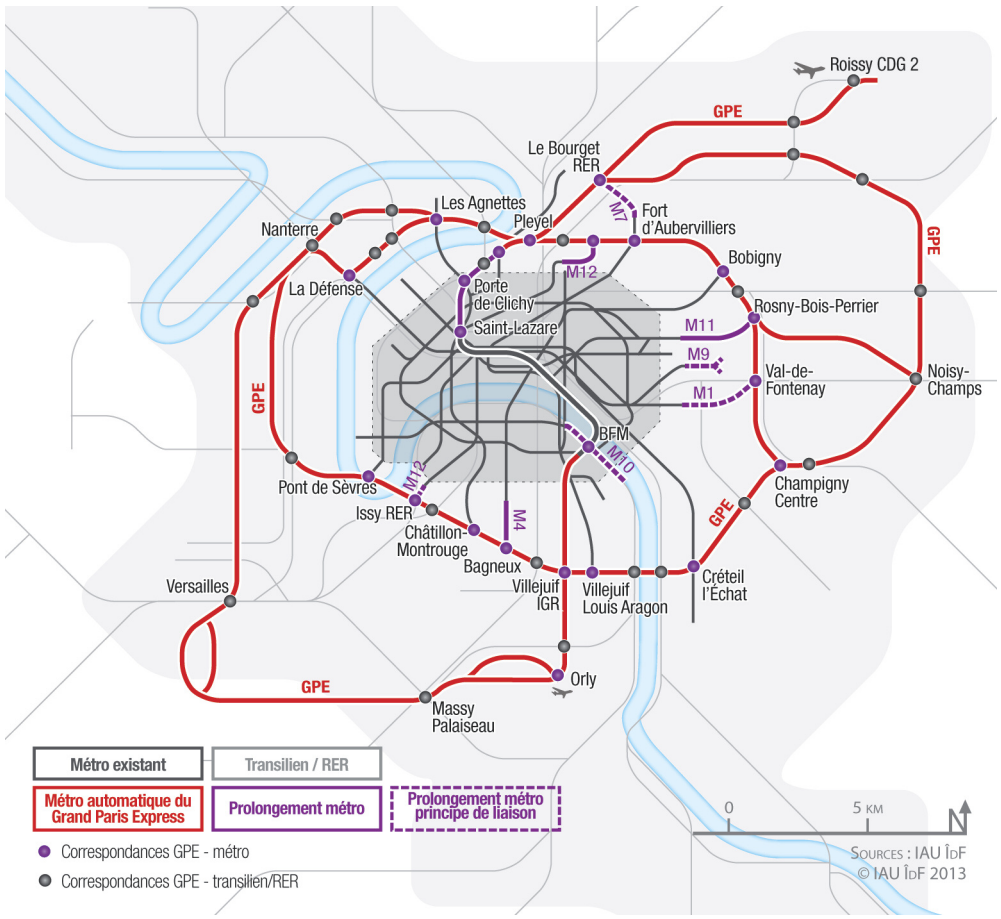
Fiabiliser et optimiser les RER et le réseau ferré existant

Le SDRIF fait de la modernisation des lignes de RER, et plus généralement des lignes du réseau ferré francilien, une priorité majeure. Ces lignes, organisées en radiales, sont en effet très fréquentées et ont connu depuis plus de dix ans une croissance continue de leur trafic fragilisant ainsi leur exploitation. Pour améliorer la fiabilité du réseau existant et la qualité de service, il est nécessaire d'intervenir sur la structure complexe du réseau en branches, l'hétérogénéité des circulations ferroviaires empruntant les mêmes voies (omnibus, grandes lignes, fret) et la longueur des lignes RER. Il convient également de continuer à adapter les fréquences des trains aux densités actuelles ou futures. En complément, l'effort de modernisation des installations et des matériels entrepris dans les années 2000 doit être poursuivi.

Améliorer les conditions de transport des voyageurs grâce à un temps de parcours fiabilisé, une desserte renforcée, et une fréquence adaptée des trains, constitue une des priorités pour rendre performant le réseau de transports collectifs et répondre aux attentes des Franciliens. C'est pour répondre à cette urgence que plusieurs opérations seront lancées à court et moyen terme, parmi lesquelles la mise à niveau de la signalisation et le traitement des points durs.

Au-delà, un certain nombre de projets d'envergure permettant de fiabiliser le réseau existant compléteront le schéma global de transport. C'est le cas du prolongement du RER E à l'ouest

Le développement d'un réseau de métro maillé



qui permettra d'améliorer la desserte du Mantois. D'autres projets sont à envisager : le nouveau tunnel central pour désengorger le tronc commun des RER B et D entre Gare du Nord et Châtelet-Les Halles, la création d'une paire de voies supplémentaire entre Juvisy-sur-Orge et Paris-Austerlitz ou la construction d'une voie ferrée nouvelle et de surface pour le RER D dans le secteur du Triangle de Gonesse, dite « barreau de Gonesse ».

Cet effort considérable de remise à niveau du réseau s'accompagne d'une intervention équivalente pour moderniser les nœuds d'échange ferroviaires, tels que Châtelet-Les Halles ou Juvisy, et pour structurer les polarités urbaines autour des gares. Ce chantier sur les RER et leur rénovation s'accompagnera de la réalisation d'un réseau de lignes exploitées en tram-train. Ce réseau dont la réalisation a commencé (tram-train Massy-Évry, Tangentielle Nord, Tangentielle Ouest), permettra de mieux desservir la moyenne et la grande couronne. Il multipliera les liaisons rendues possibles en transports collectifs et désenclavera de nombreuses zones peu desservies, notamment des territoires en difficulté.

Réaliser le métro automatique du Grand Paris Express et prolonger des lignes existantes

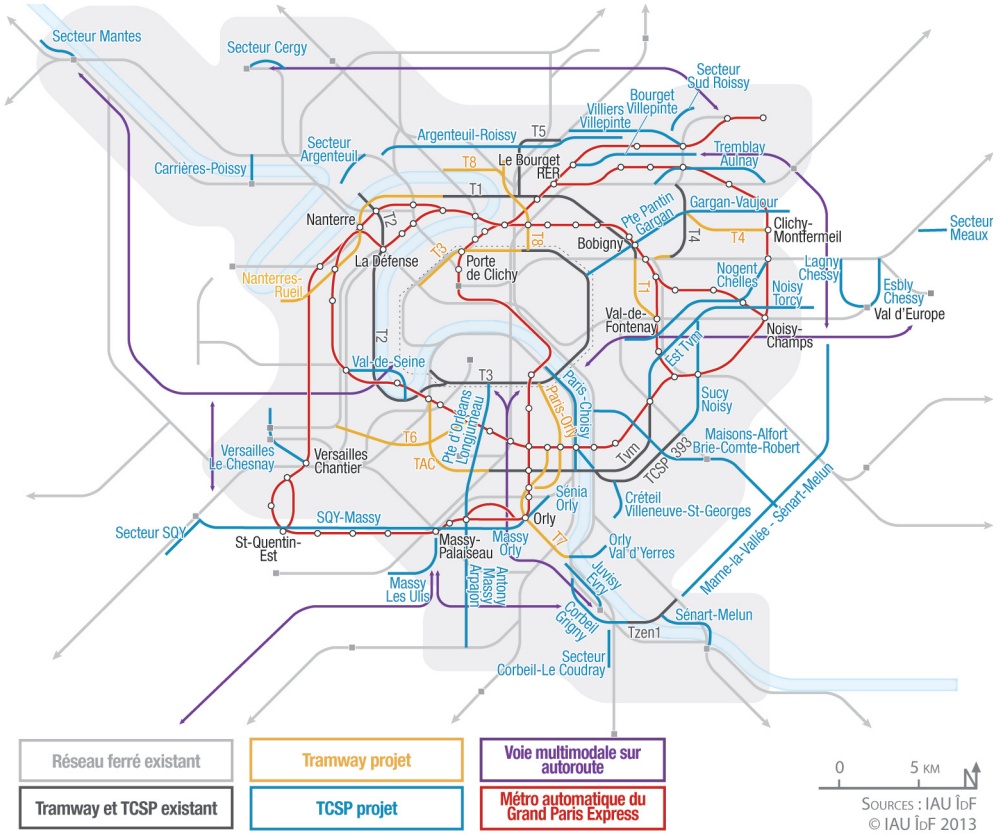
Au-delà des améliorations apportées aux infrastructures existantes, le renouvellement du système de transport passe par le développement d'un réseau structurant de transports collectifs, notamment par la création de lignes qui permettront des liaisons de banlieue à banlieue. Il s'agit de créer de nouvelles dessertes et d'obtenir un développement significatif de l'offre de transports, afin de répondre aux évolutions urbaines constatées, d'absorber la croissance prévisible de la demande liée aux nécessités d'intensification urbaine et d'encourager significativement le report modal depuis la voiture particulière.

Le développement en cours et à venir d'infrastructures nouvelles est nécessaire au renouvellement du système de transport francilien. Ce développement s'appuie notamment sur la réalisation du projet de métro automatique du Grand Paris Express et sur le prolongement

de lignes existantes, en correspondance avec les lignes de train et de RER, afin de fluidifier les mobilités pour l'ensemble du territoire régional. Il doit également permettre d'améliorer dans la durée les conditions de transport des usagers au quotidien par la désaturation du réseau existant.

L'agglomération centrale connaîtra une évolution essentielle de son niveau de desserte grâce à la réalisation du métro automatique du Grand Paris Express. Avec plus de 70 gares, il permettra une desserte fine du territoire. Le réseau du métro sera ainsi doublé, passant d'environ 220 km en 2012 à plus de 440 km d'ici 2030. Et au-delà de l'extension sans précédent du linéaire kilométrique, le réseau, pour plus de la moitié, bénéficiera également des avantages du métro automatique. Pour améliorer la qualité des déplacements en Île-de-France, renforcés notamment par l'effet réseau du système de transport, le métro automatique du Grand Paris Express s'articulera efficacement au réseau existant et permettra des correspondances de qualité avec le métro par le prolongement de lignes radiales. Le SDRIF prévoit, dans le même temps, une extension raisonnable et priorisée des lignes existantes du métro.

Desserte structurante des bassins de vie

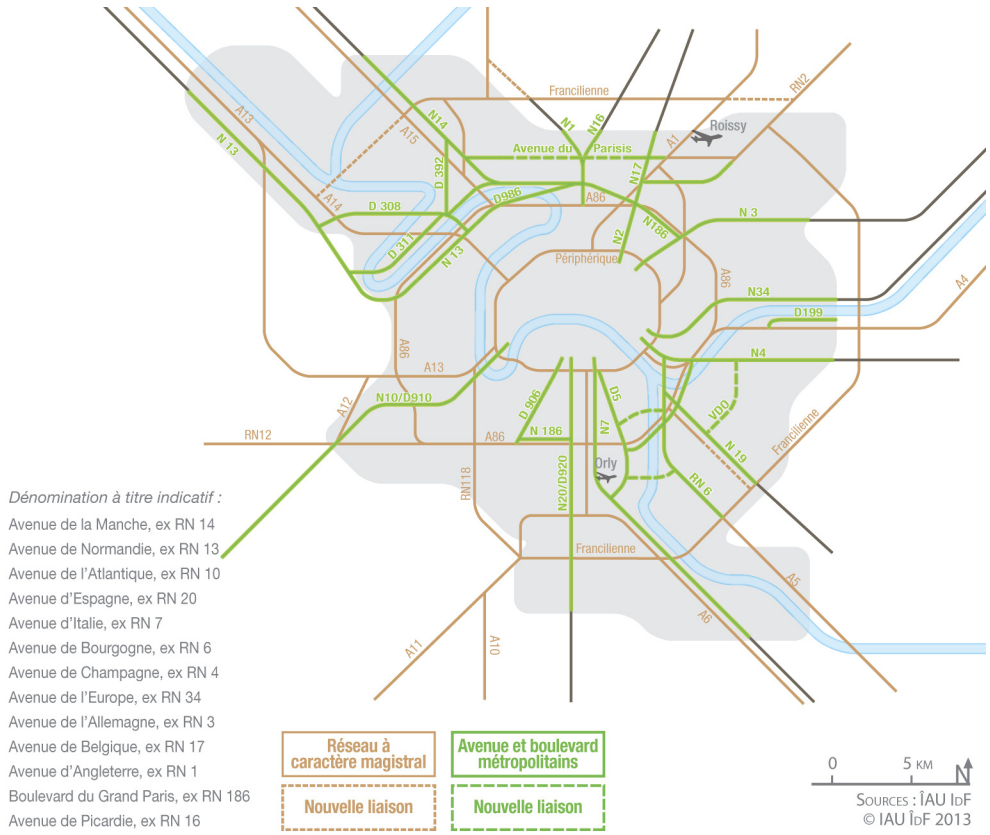


Développer l'offre de tramway

Le SDRIF propose la réalisation à terme d'une douzaine de lignes. Ce mode de transport, outre ses avantages techniques et économiques, agit également comme un puissant vecteur de renouvellement et de recomposition urbaine. Il s'agit ainsi d'améliorer l'accessibilité à l'ensemble des grands pôles urbains et économiques de la métropole et, par là même, d'en faciliter le développement. Il s'agit également de faciliter les déplacements de banlieue à banlieue par la création de nouveaux services en rocade.

Le prolongement et la création des lignes de tramway ainsi que la réalisation de sites propres pour les TCSP compléteront le développement du réseau métropolitain créant ainsi un véritable effet de réseau grâce à des correspondances de qualité. Cette amélioration considérable des transports collectifs en Île-de-France offrira une alternative compétitive à l'usage de la voiture, en particulier dans les déplacements de banlieue à banlieue.

Les boulevards et avenues métropolitains



entre les modes de déplacements et les fonctions urbaines.

Les anciennes routes nationales radiales convergeant vers Paris en traversant les territoires en proximité de Paris sont naturellement pressenties pour muter en boulevards urbains (RD19, RN7, RN20/RD920, RN34, RN3, etc.) de même que les axes desservant des polarités existantes ou futures hors de la zone agglomérée dense.

La promotion des modes actifs s'insère bien évidemment dans ces politiques renouvelées de conception, d'aménagement et de requalification de l'espace public de voirie. L'évolution de la réglementation, la réduction des vitesses en ville, la constitution d'un réseau régional d'itinéraires cyclables dédiés, une politique active de stationnement doivent permettre au vélo de trouver en Île-de-France une place très notablement renforcée, comme mode de transport à part entière.

Réaménager des boulevards urbains et réaliser des TCSP structurants

Pour respecter les objectifs modaux et environnementaux fixés dans le PDUIF et le SDRIF, une profonde remise en cause de la place de la voiture dans l'espace public est indispensable. Ainsi, le réseau à caractère structurant de voirie doit devenir le support de nouveaux axes métropolitains, avenues et boulevards urbains, construits autour d'une voirie multimodale requalifiée. La réalisation d'un TCSP peut y être intégrée, là où la coexistence des fonctions le rend nécessaire et contribue à l'émergence de liaisons de TCSP irriguant finement les territoires, et maillant le réseau ferré (trains, RER, métros, tramways) afin d'offrir une véritable alternative à la voiture particulière. Le partage multimodal de la voirie est donc une des composantes essentielles du modèle urbain, compact et intense, voulu par le SDRIF. Il permet de favoriser au sein même des villes et des territoires l'interface

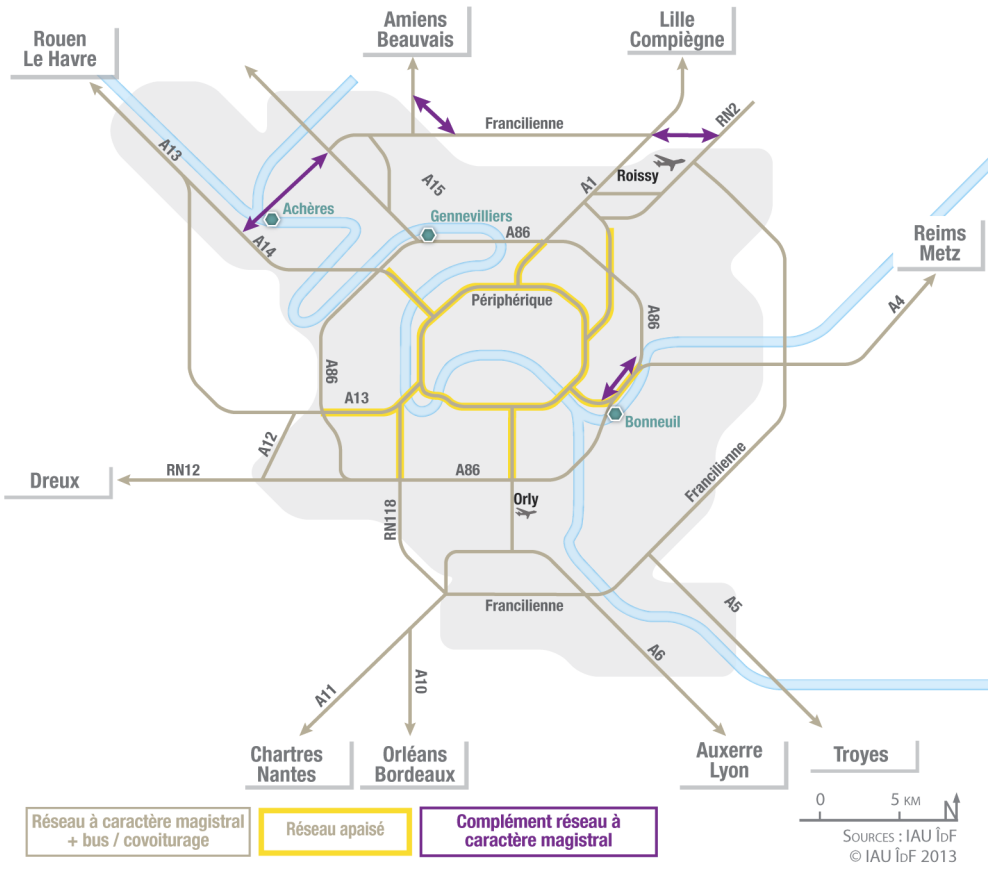
Aménager un réseau de voies rapides apaisées et multimodales

La métropole francilienne se caractérise par un réseau d'autoroutes et de voies rapides urbaines comparativement plus dense que dans nombre d'autres grandes régions métropolitaines européennes. Le SDRIF prévoit de compléter ce réseau à caractère magistral par quelques tronçons indispensables restant à réaliser. Ces voies nouvelles, par exemple le contournement de Roissy, assureront de

multiples fonctions : résorption des points durs et diminution des émissions de gaz à effet de serre, complément du maillage, desserte de zones d'intérêt économique majeures et accessibilité internationale et interrégionale du territoire, notamment vers l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle et la plateforme aéroportuaire. Elles devront également répondre à des exigences élevées de qualité environnementale et d'insertion, ce principe pouvant conduire, dans certains cas, à de nouveaux tracés plus respectueux des milieux humains et naturels traversés. Conjointement à la réalisation des tronçons, l'optimisation du fonctionnement du réseau à caractère magistral implique une intervention ponctuelle sur les points durs de circulation, sources de nuisances pour l'environnement, les riverains et les utilisateurs contraints de la voiture.

Le principe du partage multimodal de la voirie, initiée par le PDUIF doit devenir la règle générale. Les modes alternatifs et les transports collectifs doivent désormais y trouver systématiquement leur place, bien évidemment en zone urbaine dense mais aussi sur les itinéraires interurbains, y compris sur la plupart des voies rapides où le principe de voies réservées au covoiturage et au transport collectif doit faire partie des mesures à mettre en œuvre pour atteindre l'objectif d'un report modal significatif. L'espace de circulation ainsi libéré conjugué à une limitation des vitesses sur les sections concernées

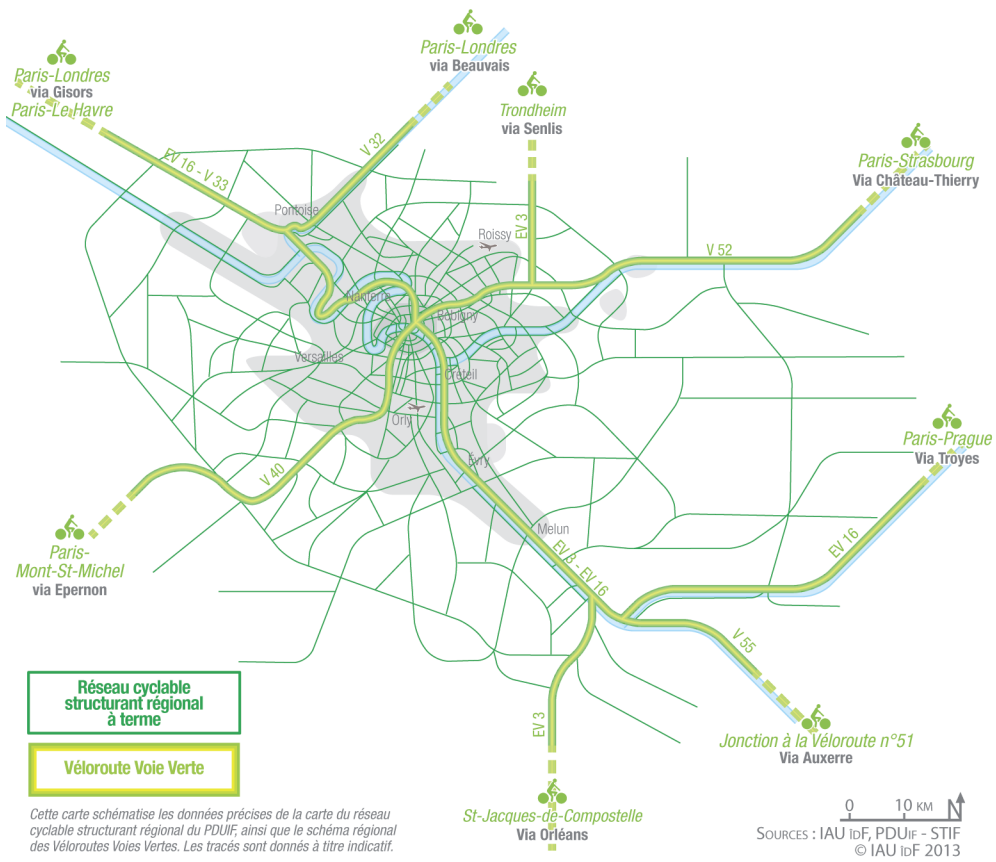
Vers un réseau de voies rapides apaisées et multimodales



conduiront à une régulation du trafic et à l'amélioration de la performance du réseau à caractère magistral. La sécurité routière en sera renforcée et les temps de parcours fiabilisés.

À moyen terme, les autoroutes radiales ont également vocation à être transformées en avenue multimodales apaisées dans l'agglomération centrale. Ce renforcement de la densification urbaine est en partie rendue possible par la libération des délaissés le long des voies autoroutières autorisée par l'apaisement du trafic sur la voie. Ces deux processus interagissent et seront confortés par la création des équipements connexes (gares routières, stations de transports collectifs, stationnement vélos, etc.) garantissant l'articulation entre ces axes multimodaux et leur environnement urbain. Cette mutation généralisée des usages doit être posée comme un élément fort du SDRIF car ce n'est qu'à ce prix que ses objectifs environnementaux seront atteints.

Réseau de pistes cyclables



STRUCTURER DES BASSINS DE DÉPLACEMENTS MOINS DÉPENDANTS DE LA VOITURE INDIVIDUELLE

Le réseau de transport inscrit au SDRIF ambitionne de développer une réelle desserte structurante à l'échelle des différents bassins de déplacements d'Île-de-France. En effet, 86 % des déplacements font moins de 10 km (EGT 2010). Si les déplacements pour se rendre au travail font en moyenne 10 km, les déplacements pour les autres motifs (éducation, loisirs, achats, affaires personnelles) sont courts, moins de 3 km. Il s'agit notamment du résultat du développement polycentrique de la région : les polarités secondaires ont désormais la capacité de structurer leur territoire, pour les activités de la vie quotidienne mais aussi pour une part non négligeable des flux domicile-travail.

La logique est donc moins de créer de nouvelles infrastructures au sein des bassins de vie, que de renforcer une offre de services permettant l'usage de modes alternatifs au sein de chaque bassin de vie, s'appuyant notamment sur des lignes de transports collectifs performantes structurées autour des polarités d'emploi et des activités de la vie quotidienne et permettant un rabattement efficace sur les lignes structurantes.

L'aménagement des gares, points d'entrée du réseau de transport collectif, devra être pensé en vue d'une optimisation de leurs accès ou de la correspondance entre les modes. Ces polarités devenant de véritables lieux d'intermodalité, il sera important de faire les choix nécessaires pour leur assurer un accès aisé et en toute sécurité.

Il conviendra également de favoriser le report modal de la voiture particulière vers les transports collectifs. Ce sont donc l'ensemble des services autour de ces polarités qui devront être appréhendés : parcs relais, desserte en taxi ou transports à la demande, parcs à vélos. Certaines lignes de rabattement devront être repensées tant en termes d'itinéraires, que de fréquences et de qualités de service (informations voyageurs, accessibilités, fiabilités des horaires, etc.). ■

DÉFIS,
PROJET SPATIAL RÉGIONAL
ET OBJECTIFS

DÉFIS, PROJET SPATIAL
ET OBJECTIFS

3.5 AMÉLIORER L'ESPACE URBAIN ET SON ENVIRONNEMENT NATUREL

VALORISER LE PATRIMOINE BÂTI DANS UNE RECOMPOSITION URBAINE DE QUALITÉ

En améliorant le paysage, une conception urbaine de qualité, la forme des espaces bâtis et la structuration des espaces publics participent à la qualité de vie.

Des efforts sont à réaliser pour valoriser le paysage ordinaire et intégrer le patrimoine bâti dans la composition urbaine, comme support du renouvellement. Les dispositifs de protection des monuments historiques, de leurs abords, ou de quartiers, ne doivent pas être vus comme des contraintes, mais comme des atouts, à valoriser dans les projets d'aménagement. Le bâti francilien comporte également une grande richesse de patrimoines non protégés, plus ou moins connus, mais donnant aux territoires une ambiance, une identité, et qu'il importe de reconnaître et de mettre en valeur :

- les cœurs de bourg anciens et grandes fermes : les cœurs de bourg, subsistant jusque dans la banlieue dense, forment un maillage sans équivalent sur l'ensemble du territoire, lui conférant une grande cohérence ;
- des espaces d'habitat, comportant des formes urbaines et des tissus constitués très originaux, allant des premiers lotissements du XIXe siècle aux grands ensembles, en passant par les cités jardins de l'entre-deux-guerres ;
- un patrimoine industriel, en grand danger car déjà beaucoup démoli, mais pouvant accueillir de nouvelles fonctions urbaines dans le cadre de restructurations originales ;
- un patrimoine de la modernité : maisons et immeubles d'architecte, créations, matériaux nouveaux, etc., pas assez reconnu.

Certains territoires méritent une attention particulière en termes de composition urbaine : des territoires urbains voués à des changements importants de leur physionomie, concernés par de grands projets de développement ou par des risques de dégradation, voire d'abandon ; des séquences paysagères liées au fleuve à mieux valoriser. ■

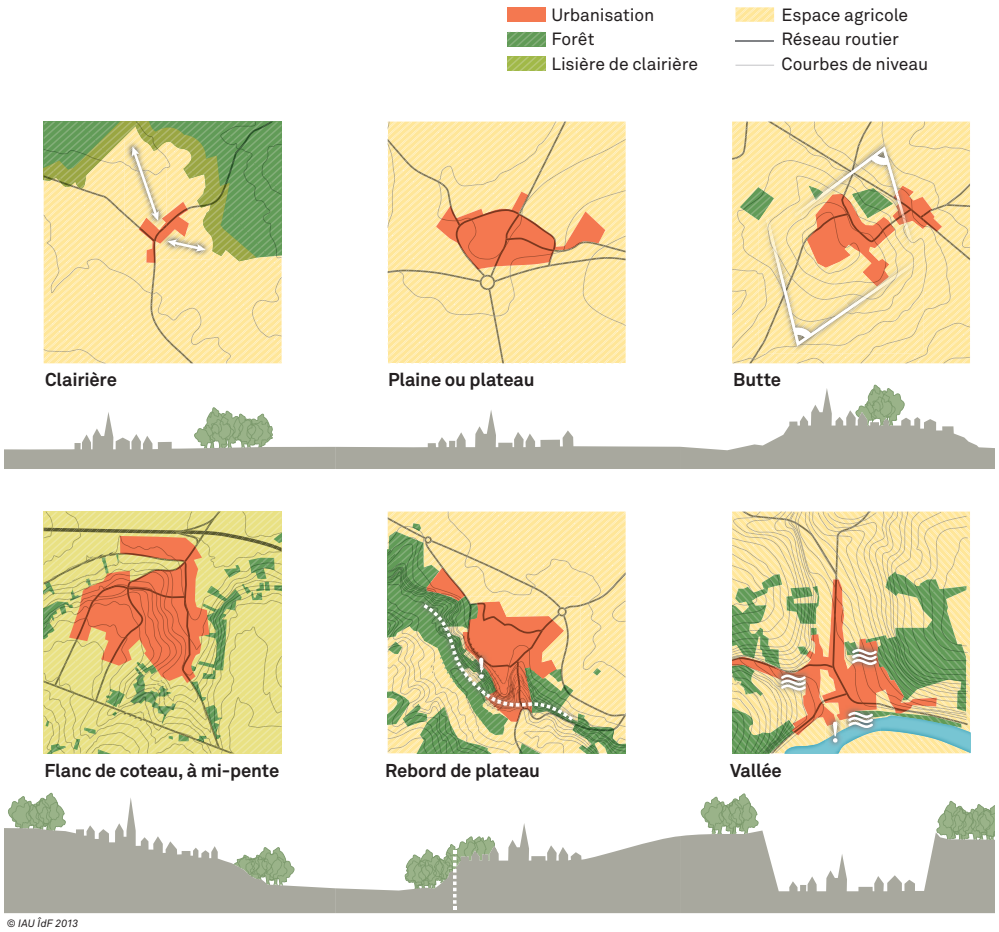
FAIRE ENTRER LA NATURE EN VILLE

L'objectif d'une plus grande densification des espaces urbains et de la reconstruction prioritaire de la ville sur la ville doit être saisi comme une opportunité architecturale et urbaine de repenser les formes urbaines. Pour être acceptée par les habitants, la densification doit être garante de l'amélioration de leur cadre de vie, dans leur quartier jusqu'à l'intérieur de leur logement. S'il appartient aux élus locaux et à leurs architectes-urbanistes de définir les termes de leurs projets urbains, le SDRIF fixe quelques principes génériques en vue de la généralisation d'un urbanisme durable.

Dans de nombreux territoires, la ville s'est construite en ignorant les éléments signifiants de la géographie et de la topographie , pourtant fortement créateurs d'identité locale. Le respect du relief et la valorisation des paysages, plateaux, coteaux, rivières, belvédères, etc., doivent être un élément constitutif du projet urbain. Chaque quartier doit avoir des caractéristiques adaptées au potentiel du site, à l'identité du lieu. C'est particulièrement vrai pour les espaces d'interface ville-campagne.

Retrouver davantage de nature en ville implique de favoriser la présence d'espaces ouverts urbains : espaces verts et boisés publics, mais aussi jardins, cœurs d'îlots, friches, mails plantés, etc. Grâce à leur caractère non imperméabilisé, ces espaces assurent en effet de nombreuses fonctions écologiques : cycle de l'eau, support de biodiversité, prévention des risques naturels, rafraîchissement de la ville, fixation des polluants et stockage de carbone. Néanmoins, les fonctions sociales de ces espaces sont primordiales : lien social, loisirs, apaisement par rapport au bruit, santé et bien-être, paysage, contact avec la nature. D'un point de vue économique, ils participent à la création d'emplois de proximité (entretien des espaces verts) et peuvent être supports de production agricole. Si les espaces verts et boisés publics sont essentiels pour la qualité de vie des Franciliens, les autres espaces ouverts ur-

Typologie des bourgs, villages et hameaux dans le paysage francilien



© IAU ÎdF 2013

bains méritent également d'être préservés. À ce titre, les jardins familiaux et jardins partagés peuvent être développés pour répondre à la forte demande urbaine de nature, de lien social, et apporter un complément d'alimentation locale, notamment dans les quartiers ayant une part importante de logements sociaux ou collectifs.

L'approche environnementale de l'urbanisme doit être développée dans les projets urbains locaux. Cela concerne les circulations douces, l'économie d'énergie, la réduction des déchets et des pollutions, la gestion de l'eau, la création d'espaces verts, la préservation de la biodiversité, etc., mais aussi les formes architecturales elles-mêmes.

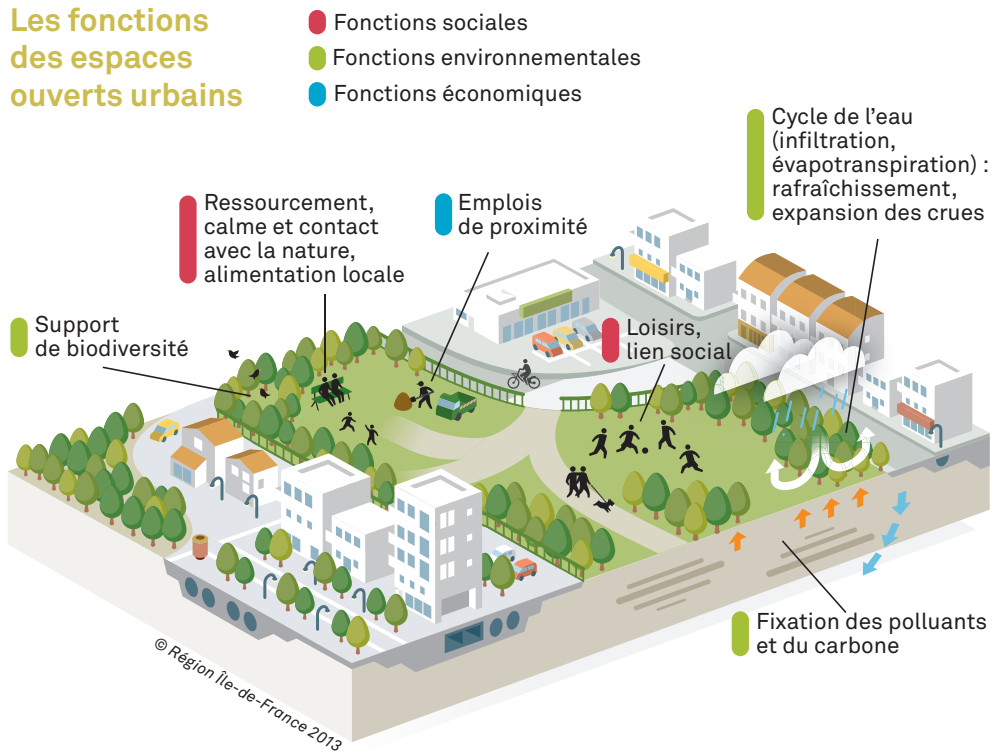
La présence d'espaces de pleine terre, dans lesquels l'eau s'infiltre facilement, est garante du développement de la biodiversité : biodiversité des sols, flore et faune vivant en surface. Pour que la nature s'épanouisse pleinement en ville, la dynamique des espèces doit être prise en compte : les espaces ouverts urbains sont à relier entre eux par des continuités écologiques de niveau local. Les supports de ces continuités peuvent être divers et parfois inattendus : berges, alignements d'arbres, noues, anciennes voies ferrées, talus, etc. Ainsi, malgré des emprises parfois très faibles, les espaces ouverts urbains, reliés entre eux par des éléments linéaires, constituent les maillons d'un véritable réseau écologique. La Trame verte d'agglomération, initialement à vocation de loisirs, permet une dissémination de nature dans la ville et joue un rôle écologique important. En effet, en zone dense, les supports de biodiversité se raréfient et se confondent souvent avec des supports de déplacement ou de promenade.

Des espaces bâtis, « hors sol », peuvent également être des supports de biodiversité intéressants : jardins sur dalle, murs et toitures végétalisés. Des balcons, claustras, patios, peuvent être des éléments de confort supplémentaires. De multiples réponses architecturales peuvent être apportées et l'expérimentation est à encourager.

PRIVILÉGIER DES ESPACES BÂTIS ÉCONOMES EN RESSOURCES

Le sol est la première ressource de l'aménagement. Il faut pouvoir préserver, dans la

Les fonctions des espaces ouverts urbains



mesure du possible, ses fonctions naturelles. L'artificialisation des sols par l'habitat, les zones d'activités, les équipements, les surfaces de parking, les routes, conduit à rompre le lien physique entre le sol et le milieu extérieur. La lutte contre l'imperméabilisation des sols est ainsi un objectif fort pour réduire le ruissellement, permettre la recharge des aquifères, réduire la pollution des eaux pluviales, pérenniser le stockage de carbone, etc. Il est en outre nécessaire de rendre plus perméables les sols déjà artificialisés, dont les espaces publics (surfaces de parking avec davantage de revêtements filtrants, bordures de voiries non bitumées, etc.). Par ailleurs, les sols ont parfois subi de nombreuses pollutions (activités industrielles passées, épandages de boues et eaux usées, épandages agricoles). Cela peut induire, pour les pollutions les plus graves, des risques pour la santé. Ces sols doivent donc être traités. Une utilisation raisonnée de ces sites doit être recherchée en évaluant la compatibilité des usages notamment lorsqu'ils ont vocation à accueillir des populations sensibles.

Le sous-sol doit également être considéré comme une ressource stratégique potentielle, particulièrement dans les espaces urbanisés, au regard des objectifs concomitants de densification, d'économie d'espace, d'intégration et de sécurisation des équipements (transports, services et industrie, réseaux, stockage, grandes salles, etc.).

L'eau est également une ressource de plus en plus rare. Au niveau local, un cycle de l'eau plus naturel est à privilégier en favorisant l'infiltration des eaux pluviales et la maîtrise du ruissellement. La gestion alternative de l'eau pluviale via la présence de végétaux permet d'améliorer le cycle, en milieu urbain comme en milieu rural. Il importe toutefois d'avoir une gestion de l'eau adaptée aux spécificités locales : l'infiltration de l'eau au plus proche n'est pas toujours à privilégier (pollution des sols, dissolution du gypse, retrait-gonflement des argiles). Par ailleurs, la réouverture avec renaturation des rivières enterrées et canalisées en milieu urbain participe à l'objectif d'un cycle de l'eau plus naturel et à l'embellissement du cadre de vie. La réouverture de la Bièvre constitue un projet de grande envergure et d'autres rivières sont potentiellement concernées (le Croût, la Morée, le Petit-Rosne, le Rosne, le Sausset et la Vieille-Mer, etc.). Concernant les eaux usées, il est important, dans un principe de proximité, de favoriser le traitement d'une partie des eaux usées au plus près de la source, avec des stations d'épuration de niveau local. En zone plus rurale, il peut s'agir de stations ayant recours aux techniques alternatives : lagunage, filtration plantée, etc.

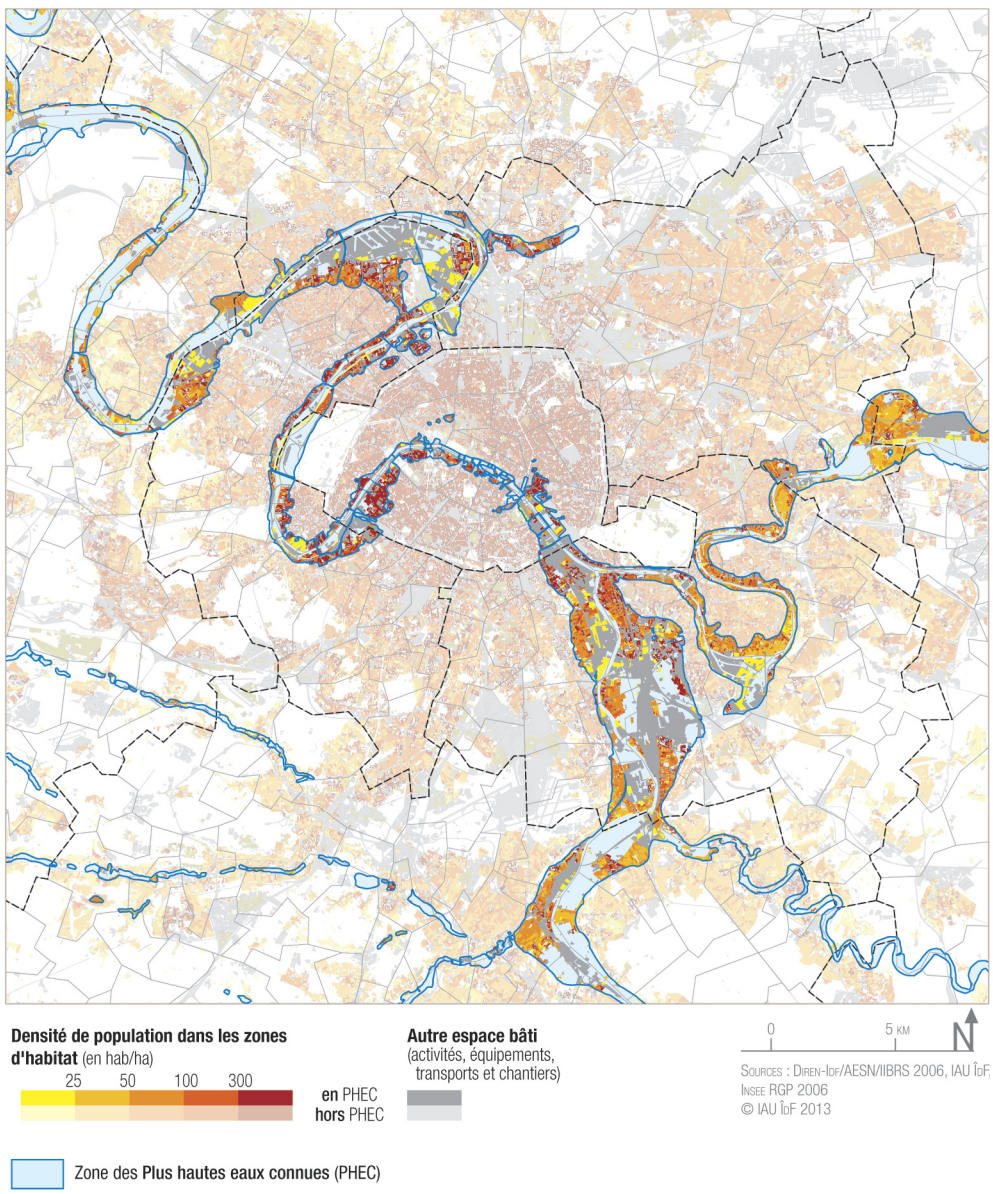
L'économie d'énergie est un enjeu tant social qu'environnemental. La densité des espaces d'habitat ou d'activités est un atout pour le développement de réseaux de chaleur ou de froid utilisant des sources d'énergie renouvelable ou de récupération : réseaux utilisant la géothermie, valorisant la biomasse, et/ou l'énergie des déchets (voire la chaleur issue des réseaux d'assainissement). Les infrastructures des réseaux de chaleur sont à pérenniser et à développer dans les secteurs favorables. L'amélioration de l'efficacité énergétique du bâti, qui contribue à maîtriser la demande d'énergie, permet d'améliorer la performance environnementale dans le cadre de requalifications urbaines.

Par ailleurs, les objectifs de construction de logements, les programmes d'immobilier d'entreprise et la réalisation de nouvelles infrastructures de transport sont susceptibles

GÉOTHERMIE, COGÉNÉRATION, RÉSEAUX DE CHALEUR…

L'Île-de-France est la première région française pour l'utilisation de la géothermie profonde ainsi que pour la production d'électricité par cogénération. La région compte 127 réseaux de chaleur en 2011 avec 1,2 million équivalents logements connectés, alimentés au gaz (53 %, dont 35 % par cogénération), mais également aux énergies renouvelables (28 % dont incinération des déchets 20 %, géothermie 7 % et biomasse 1 %). ■

La densité de population dans les zones inondables du cœur de métropole



de générer une production fortement accrue de déchets de chantiers. La prévention, leur réutilisation et leur recyclage au plus près des chantiers, en zone dense en particulier, doivent être renforcés, pour limiter notamment le stockage de déchets inertes à la périphérie de la ville, sur des terres agricoles.

À cet égard et dans la mesure du possible, il convient de privilégier les opérations de réhabilitation, moins génératrices de déchets par rapport aux opérations de démolition-reconstruction.

RÉDUIRE LA VULNÉRABILITÉ DE LA VILLE AUX RISQUES, AUX POLLUTIONS ET AUX NUISANCES

La densification urbaine est susceptible d'augmenter la vulnérabilité de la ville et de ses habitants par rapport aux risques naturels, notamment d'inondation, et aux effets d'îlots de chaleur urbains (risques sanitaires liés aux canicules). Ces enjeux sont d'autant plus prégnants dans le contexte du changement climatique.

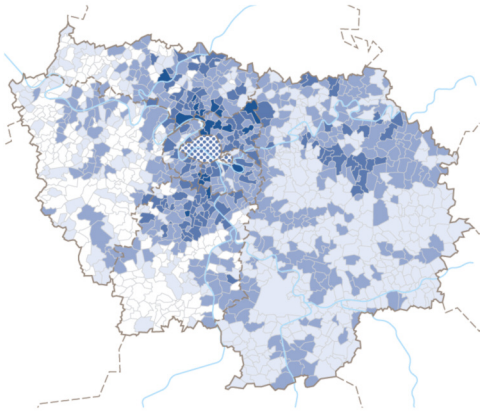
En zone urbaine, les espaces ouverts assurent une plus grande robustesse de la ville à l'échelle locale. L'évapotranspiration réalisée par les végétaux bien alimentés en eau, l'ombrage qu'ils procurent, sont les moteurs d'un rafraîchissement de la ville, de l'atténuation des phénomènes d'îlots de chaleur urbains. La présence d'eau courante (réou-

verture de petites rivières urbaines, etc.) permet également de réduire l'effet d'îlots de chaleur. En outre, privilégier de larges ouvertures des zones bâties sur des espaces ouverts ou sur les cours d'eau, mais aussi prendre en compte les orientations (nord-est/sud-ouest) pour les axes de voirie, permet de maximiser les circulations d'air au pouvoir rafraîchissant.

La conception urbaine doit pleinement intégrer les risques naturels et en particulier les risques d'inondation pour ne pas augmenter, voire pour réduire la vulnérabilité de la ville. La transparence hydraulique devra être respectée dans les futurs aménagements. Les espaces ouverts urbains sont en outre des atouts importants pour réduire la vulnérabilité : ces surfaces non imperméabilisées constituent autant de zones d'expansion des crues et de lieux d'infiltration. Le maintien, voire l'augmentation de la part de ces espaces est indispensable pour assurer une ville plus résiliente face aux risques majeurs (en 2012, ils représentent 11 % des zones potentiellement inondées en Île-de-France). Ces espaces diminuent par ailleurs le risque d'inondation par ruissellement, ainsi que de retrait-gonflement des argiles.
Le risque d'éboulements de terrains dans les zones sous-minées peut également être réduit par la création d'espaces verts et de loisirs.
Le bruit constitue de manière récurrente une des premières nuisances citées par les habitants. Aujourd'hui, 20 % de la population de l'agglomération, soit près de 2 millions d'habitants, seraient exposés potentiellement à des niveaux de bruit supérieurs aux valeurs seuils fixées par la réglementation.

La mauvaise qualité de l'air est également une nuisance urbaine. Environ trois millions de personnes seraient potentiellement concernées par le dépassement de la valeur limite annuelle de dioxyde d'azote et de particules. Il convient de limiter l'exposition de la population au bruit et aux pollutions par un aménagement adapté.
La réduction des nuisances à la source passe par une meilleure gestion des déplacements, et la limitation du trafic automobile. Toutefois, une conception urbaine de qualité peut contribuer à limiter les nuisances, si elle intègre ces composantes en amont.
Les espaces ouverts jouent un rôle d'atténuation ou de compensation vis-à-vis de ces nuisances : effet d'apaisement par rapport au bruit ambiant, fixation des polluants atmosphériques. Des cœurs d'îlots aménagés en espaces de nature sont particulièrement intéressants pour préserver des zones calmes dans les quartiers. Les espaces agricoles situés aux abords des aéroports permettent de limiter l'exposition de nouvelles populations à des nuisances sonores aériennes : leur vocation agricole est à pérenniser.
Les caractéristiques des formes urbaines doivent elles-mêmes être adaptées aux risques et aux nuisances, en termes d'architecture, de matériaux, de mode constructif, d'isolation, etc. Des réponses techniques existent, comme la construction sur pilotis en zone inondable, et, si elles ne peuvent pas toujours être généralisées, elles doivent pouvoir être expérimentées. ■

Communes sinistrées par le ruissellement



Nombre d'arrêtés de catastrophes naturelles 1983-2010

aucun
1
de 2 à 4
de 5 à 7
8 et plus
l'information est indiquée pour l'ensemble de Paris, alors que les événements n'ont concerné que certains arrondissements.

0 10 km

Sources : MEDD - Base Gaspar 2011
www.prim.net
© IAU îdF 2013

DÉFIS,
PROJET SPATIAL RÉGIONAL
ET OBJECTIFS

4 CONSOLIDER LE FONCTIONNEMENT MÉTROPOLITAIN DE L'ÎLE-DE-FRANCE

4.1 Refonder le dynamisme économique francilien 118

4.2 Un système de transport porteur d'attractivité 130

4.3 Valoriser les équipements attractifs 140

4.4 Gérer durablement l'écosystème naturel et renforcer la robustesse de l'Île-de-France 148

4.1 REFONDER LE DYNAMISME ÉCONOMIQUE FRANCILIEN

Le rayonnement de l'Île-de-France dépend de sa faculté d'adaptation aux mutations d'une économie dont les sources de valeur ajoutée se déplacent vers la création et la connaissance et dans laquelle se renforce la double nécessité d'anticiper la transition écologique et de répondre à de nouvelles attentes sociétales.

Dans ce nouveau contexte, l'Île-de-France bénéficie de tous les atouts pour réussir, si elle crée les conditions favorables à leur activation efficace. La structuration d'une géographie économique compacte, lisible, prenant appui sur des pôles interconnectés à de grands territoires servira les intérêts de l'ensemble de la région. Le fonctionnement en réseau de l'économie francilienne devrait sortir renforcé d'une telle organisation. Cependant, ce fonctionnement ne repose pas que sur des fonctions d'exception. Métropole mondialisée et métropole du quotidien vont de pair. L'intégration étroite de services et d'activités support est une condition essentielle d'efficacité et il est nécessaire de leur réserver des sites d'accueil y compris dans des espaces à forte concentration économique très valorisés. D'une manière générale, les conditions d'efficacité d'un développement durable doivent guider l'implantation des activités économiques, à savoir : densité, mixité et bonne accessibilité.

STRUCTURER ET RENFORCER LES POLARITÉS ÉCONOMIQUES POUR UN MEILLEUR ÉQUILIBRE TERRITORIAL

L'Île-de-France se caractérise par une économie de service très dynamique, une concentration exceptionnelle de fonctions de décisions regroupées au sein d'une place tertiaire d'envergure mondiale et une assise industrielle à laquelle est lié un potentiel de recherche de premier plan. Ces moteurs de la croissance doivent bénéficier des meilleures conditions d'accueil et de développement pour garantir la performance économique de l'Île-de-France et la placer favorablement dans l'économie mondialisée.

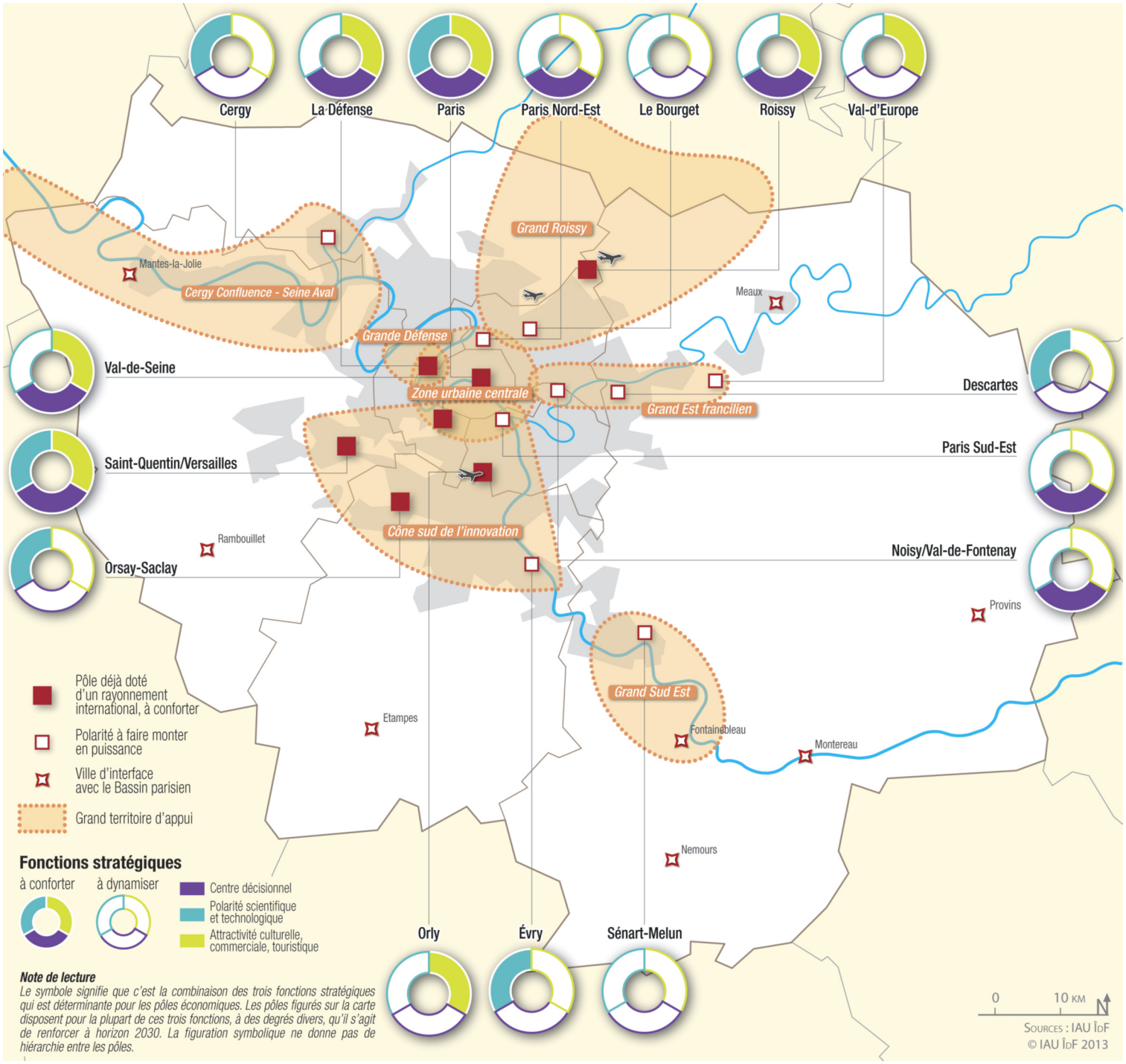
Promouvoir des polarités de développement attractives et identifiables à l'international

Ces grands pôles ont vocation à concentrer les fonctions stratégiques emblématiques de la région. Ils ont une masse critique signi-

LES PÔLES DE RAYONNEMENT INTERNATIONAL À CONFORTER ET DYNAMISER

Les pôles déjà dotés d'un rayonnement international à conforter et dynamiser sont Paris, La Défense, Val-de-Seine, Grand-Roissy, Saint-Quentin-Versailles, Orsay-Saclay, Orly. Les polarités à faire monter en puissance se situent pour l'essentiel à l'est, qui offre davantage de potentiels de développement et permet à la fois un rééquilibrage, un renouveau dans l'attractivité économique et une réduction des flux. Ce sont Paris Nord-Est/Plaine-Saint-Denis, Le Bourget, Noisy-Val-de-Fontenay, Descartes, Val-d'Europe, Paris Sud-Est/Seine-Amont, Évry Centre-Essonne, Cergy-Pontoise, Sénart-Melun. ■

Le rééquilibrage des polarités économiques



ficative. Ils sont positionnés sur les grands nœuds d'interconnexion de transport et sur des points structurants de grands bassins de vie. Ce sont des points d'intensité de l'activité économique et des relations entre les acteurs. Leur bon fonctionnement conditionne la vitalité économique.

Deux types de polarités peuvent être distingués : les pôles déjà dotés d'un rayonnement international à conforter et les pôles à faire monter en puissance. Le SDRIF donne aux pôles déjà dotés d'un rayonnement international les capacités nécessaires au maintien de leur attractivité.

Dans une volonté de structuration territoriale, d'un meilleur équilibre de l'emploi et du développement économique à l'échelle régionale, d'efficacité du réseau de transports collectifs et de rééquilibrage du développement vers les territoires les plus durement touchés par la crise, le SDRIF promeut l'implantation des nouveaux pôles tertiaires, ou la montée en puissance de pôles existants, dans une large moitié est de l'Île-de-France.

L'importance du parc de bureaux est une des forces de l'Île-de-France, en termes de fonctions tertiaires. L'enjeu est autant la modernisation de cet immobilier que son expansion. Appelé à s'intensifier, le renouvellement du parc constitue un objectif essentiel pour conforter l'attractivité internationale et répondre aux enjeux de l'efficacité environnementale. Ce renouvellement est particulièrement stratégique pour les quartiers d'affaires emblématiques de Paris et de La Défense. Le potentiel des bureaux voués à disparaître ou à être reconvertis pour d'autres usages offre l'opportunité de mettre en œuvre une stratégie d'implantation des bureaux plus efficiente au regard de leur accessibilité et de la saturation de certaines lignes de transport, de la complémentarité entre les pôles, des objectifs de mixité urbaine et de rééquilibrage en faveur de l'est du territoire régional. Tous les grands pôles sont appelés à développer une nouvelle offre tertiaire de qualité et les services qui les accompagnent (comme les centres d'affaires) pour consolider leur développement. Les constructions nouvelles de bureaux sont à concevoir de façon indissociable du projet urbain y compris dans ses dimensions sociales et environnementales.

L'offre touristique, qu'elle soit d'agrément ou d'affaires est une composante importante des pôles. Les congrès et salons professionnels sont essentiels à l'économie. L'offre existante sera modernisée et complétée, notamment en ce qui concerne les centres d'affaires, centres de congrès et d'expositions en visant une qualité de services optimale. Une nouvelle offre de grands équipements culturels et de loisirs viendra renforcer l'attractivité de ces pôles.

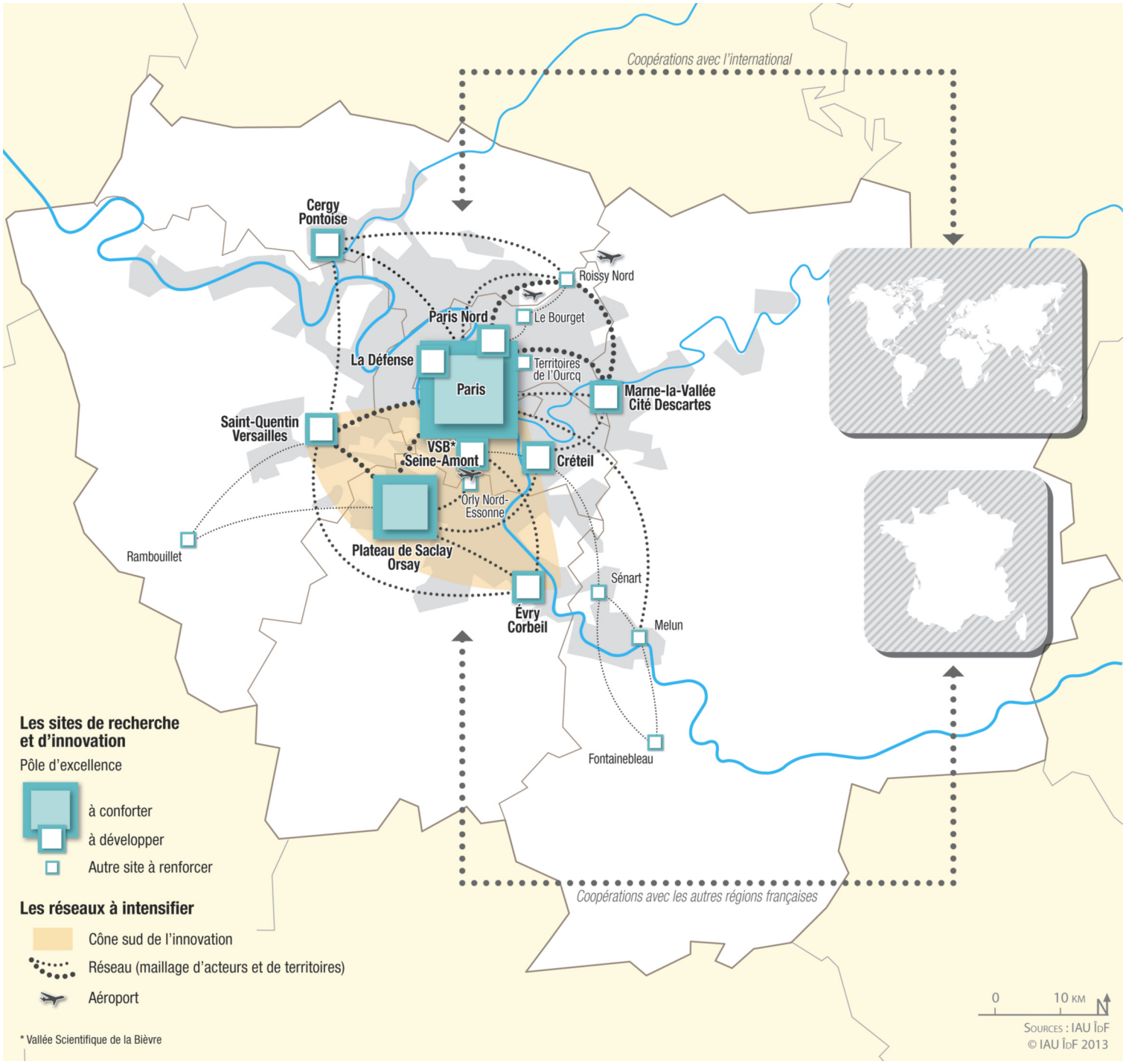
DES POLARITÉS DE RECHERCHE ET D'INNOVATION DE HAUT NIVEAU, À STRUCTURER

Pour atteindre une masse critique et un rayonnement international performants en termes de recherche et d'innovation, la structuration d'une armature de pôles de haut niveau est visée. L'objectif est à la fois de renforcer l'envergure des polarités majeures déjà identifiées et d'élargir l'armature des pôles pour faire monter en puissance d'autres territoires d'appui, dans une volonté de rééquilibrage territorial. Ces territoires présentent déjà un potentiel qu'il s'agit d'enrichir, en particulier à l'est.

Sont concernés les pôles majeurs de Paris Quartier latin et Paris Sud-Est, Saclay-Orsay, les pôles à développer de la Vallée scientifique de la Bièvre et Seine-Amont, Créteil, Descartes, Paris Nord, La Défense, Versailles-Saint-Quentin, Cergy, Évry, mais aussi les sites d'Ourcq/Cœur de Seine-Saint-Denis, Le Bourget, Roissy, Orly, Sénart-Melun, Fontainebleau et Rambouillet.

La mise en réseau de ces pôles entre eux, avec les pôles des autres régions et en lien avec l'international, *via* les gares d'interconnexion et les aéroports, devra être assurée. ■

La recherche et l'innovation



Mieux structurer les lieux d'innovation et de recherche

L'innovation est au cœur du renouveau de production de biens et de services. Elle naît, pour beaucoup, d'échanges et de transferts entre chercheurs et acteurs économiques dont il faut favoriser la mise en réseau. Pour valoriser cet atout et se placer aux avant-postes de l'économie de la connaissance, l'aménagement de grands sites dédiés qui associent une concentration d'unités et de laboratoires de recherche, des espaces d'accueil pour les entreprises, dont des incubateurs, et des lieux d'interface pour intensifier les collaborations sera favorisé. Ils devront intégrer des logements, des équipements et services et des lieux de vie et de rencontre.

L'objectif est ainsi de constituer des « cités scientifiques », renforçant l'attractivité et le rayonnement des universités et établissements de recherche : Paris intra-muros, Saclay, Le Kremlin-Bicêtre/Villejuif, Condorcet Paris-Aubervilliers, Créteil-Cité Descartes, Cergy-Versailles-Saint-Quentin, Évry-Sénart-Melun. Dans la mesure où le tissu existant le permet, leur développement intégré dans les espaces urbains sera privilégié. Si l'échelle de collaboration bénéficie de la proximité, elle se démultiplie en articulation avec tout le potentiel régional, s'étend au niveau national et se déploie à l'international. Ces regroupements s'accompagneront donc d'un maillage des différents territoires de la recherche francilienne entre eux ainsi qu'avec les principaux pôles économiques, y compris ceux situés dans les autres régions du Bassin parisien afin de renforcer les synergies. Ces projets seront à accompagner par le développement de la cohérence et de la qualité de l'ensemble de l'offre universitaire régionale notamment menée dans le cadre des communautés d'universités et établissements.

Renforcer les effets d'entraînement des polarités au sein des bassins de vie

Les pôles de développement sont enracinés dans des territoires riches de milliers d'entreprises et de services, de structures de formation et d'unités d'enseignement supérieur, de concentrations commerciales, avec lesquels ils entretiennent des relations étroites. C'est à cette échelle que peut se mettre en place une stratégie efficace de mise en réseau propice à générer de nouveaux projets de développement économique.
L'objectif est de renforcer le capital territorial dont les pôles tirent parti, en facilitant les interactions économiques, les effets de masse critique et les complémentarités. À la faveur de cette organisation de bassins élargis, peut s'opérer une rationalisation des déplacements appuyée sur un maillage fin de transports articulé avec les grands réseaux. Cette organisation permettra la structuration de l'offre foncière et immobilière destinée aux activités, avec une recherche de lisibilité et de cohérence, de complémentarité des produits proposés, de diversification incluant le maintien ou le réinvestissement de sites par l'industrie.

Une modernisation et un renouvellement de sites et d'établissements d'enseignement supérieur et de recherche, en favorisant les rapprochements pour encourager les collaborations et mutualiser les équipements, ainsi que la coopération avec le tissu économique, pourront y être entrepris. Un maillage équilibré de lieux de vie et de commerces pour satisfaire les besoins de proximité et de qualité de vie quotidienne sera recherché. La création de réseaux de centres de télétravail localisés dans les centres urbains et les zones denses est à engager dans ce cadre.

Conforter le dynamisme de la capitale

La centralité parisienne porte des fonctions spécifiques indispensables à la stature de ville-monde de la métropole. Avec 34 % des créations d'entreprises d'Île-de-France, elle joue aussi à l'échelle de la région un rôle d'incubateur. Par conséquent, il faut veiller à l'équilibre et à la consolidation des liens entre elle et les diverses polarités. Cela passera en premier lieu par l'amplification du processus de renouvellement des quartiers d'accueil des fonctions métropolitaines (quartiers centraux d'affaires, Paris Sud-Est, Paris Nord-Est) pour qu'ils continuent à jouer leur rôle de vitrine de la place de Paris mais aussi qu'ils intègrent une offre complémentaire adaptée aux

LES GRANDS TERRITOIRES D'APPUI DES PÔLES

Paris et communes limitrophes

L'économie est tournée vers les activités à forte valeur ajoutée. Le potentiel de créativité, de recherche et d'innovation est un atout structurant. C'est également une place privilégiée pour le tourisme. Elle inclut des sites universitaires, scientifiques, créatifs et technologiques.

La Grande Défense

Débordant largement le quartier d'affaires, ce vaste territoire est plongé dans la compétition internationale avec des quartiers équivalents. La politique d'aménagement est à construire en lien avec le reste de la zone urbaine centrale et le quartier d'affaires de la Plaine-Saint-Denis.

Le Cône sud de l'innovation

Ce territoire inclut le plateau de Saclay, la Vallée scientifique de la Bièvre, les sites de Charles-Foix à Ivry-sur-Seine, d'Henri-Mondor à Créteil et de Campus Sciences et Santé du Kremlin-Bicêtre/Villejuif. Il englobe Évry et Corbeil au sud. L'accueil de nouveaux acteurs de l'enseignement supérieur et de la recherche doit être vu au regard du développement d'activités technologiques et liées à la santé, à forte valeur ajoutée dans les zones d'activités et pôles tertiaires entourant le cœur de cette zone. L'intégration dans les tissus urbains existants de ces développements est encouragée.

Le Grand Roissy

Ce vaste territoire s'étend du nord de Plaine Commune à l'Oise en s'élargissant progressivement au fur et à mesure que l'on quitte la zone centrale. Il comprend de grands équipements structurants existants (aéroports de Roissy-Charles de Gaulle et du Bourget, parc international des expositions, etc.) et en cours de développement ou à venir (TGV fret EuroCarex, centres commerciaux, parcs d'activités, centres d'affaires). Promu à l'échelle internationale dans le cadre de la démarche institutionnelle Hubstart Paris®, ce territoire nécessite une politique globale d'aménagement et de développement dans le cadre d'une approche empreinte de développement durable.

Le Grand Est francilien (Descartes/Val-d'Europe/Créteil)

Marqué par deux filières clés, l'enseignement supérieur et la recherche, et le tourisme et les loisirs, ce territoire est amené à jouer un rôle clé dans le rééquilibrage à l'est de l'Île-de-France.

Cergy Confluence et Seine-Aval

Marqué par le développement de grandes infrastructures et l'accueil de fonctions logistiques de grande envergure, ce territoire se prête particulièrement à un réinvestissement par l'industrie.

Sénart-Melun

Valorisé par le développement de Villaroche pour des activités de hautes technologies en lien avec le pôle de compétitivité Astech, ce territoire deviendra un nœud d'échanges avec la gare d'interconnexion sud LGV à Lieusaint.

Les villes d'interface avec le Bassin parisien

Meaux, Provins, Montereau, Fontainebleau, Nemours, Étampes, Rambouillet, Mantes-la-Jolie. Basées sur des économies diversifiées et avec parfois des spécialités fortes, ces agglomérations doivent jouer un rôle clé de centralité au sein de leur hinterland. Elles ont également un rôle stratégique dans l'articulation de l'Île-de-France avec les régions mitoyennes du Bassin parisien. ■

créations de petites entreprises et de start-up. L'articulation entre Paris et les autres polarités scientifiques est également à renforcer dans la mesure où les grandes universités et les grandes écoles parisiennes font sa renommée. Outre leur modernisation, comme dans les autres pôles, les capacités d'accueil et d'hébergement pour les étudiants, les chercheurs, les activités devront être développées.

Par ailleurs, le rayonnement culturel et touristique de la capitale demeure la référence mondiale incontournable et il s'agit d'y renouveler l'offre en permanence. Pour assurer les meilleures conditions de visite et de séjour, une capacité d'hébergement supplémentaire dans Paris même est évaluée à 7 000 unités.

Enfin, Paris constitue un pôle d'attraction commercial exceptionnel, couvrant la gamme la plus large de produits et de services. Les grandes opérations d'aménagement en cours et en projet intègrent de plus en plus le commerce dans leur programmation, les centres commerciaux anciens sont requalifiés, les grandes gares parisiennes deviennent de nouveaux espaces marchands. Cet effort de modernisation et de restructuration, de densification dans le centre de Paris, avec le projet des Halles, sur les principaux axes commerçants et les centres de quartiers doit être poursuivi.

RENFORCER LA DIVERSITÉ ÉCONOMIQUE ET FAVORISER LA CONVERSION ÉCOLOGIQUE ET SOCIALE DE L'ÉCONOMIE

Le développement économique francilien bénéficie déjà d'une diversité de tissu productif plus riche que celle d'autres grandes capitales. Cette caractéristique lui confère des capacités d'adaptation aux cycles économiques et aux mutations environnementales. C'est aussi un atout à renforcer en matière d'offre d'emplois diversifiés. Les grands défis, notamment en matière de ressources énergétiques et naturelles et d'équilibres écologiques, commandent de faire évoluer plus radicalement le modèle économique et son organisation. Il convient en ce sens d'accompagner la mobilisation des acteurs économiques dans la recherche de l'utilité sociale de leur activité. Au-delà de la consolidation de l'économie sociale et solidaire francilienne, la diffusion des comportements environnementaux les plus vertueux est un des enjeux majeurs. Il s'agit d'inscrire l'ensemble du tissu économique dans la défense des conditions de vie des Franciliens.

Réindustrialiser l'Île-de-France et faciliter le développement de nouvelles filières

L'Île-de-France est une des toutes premières régions industrielles françaises. Par industrie, on entend toute activité de conception ou de production de biens ou de services intermédiaires. Comme ailleurs, l'industrie francilienne a souffert de la mondialisation, avec le départ de l'appareil productif vers l'étranger et ses conséquences en termes d'emploi. Le maintien et le renouveau de l'industrie sont reconnus comme une priorité. Nombre de services et une grande part de la recherche lui sont en effet étroitement liés. La relocalisation industrielle en Île-de-France est un enjeu tant en termes d'impact socio-économique, de création d'emploi que d'environnement, grâce au développement de circuits courts de production et de consommation. Des projets de relocalisations d'entreprises dans la région sont en cours.

Au regard de la spécificité francilienne, la mise en œuvre en Île-de-France d'une politique industrielle renouvelée est indispensable car, au-delà de la préservation légitime des emplois et des compétences, elle a des effets d'entraînement puissants sur le reste de l'économie (services aux entreprises, R & D) et sur la capacité à exporter, comme sur l'attractivité régionale. Elle permet également de maintenir et de développer un savoir-faire industriel (en conception comme en production) qui est essentiel pour disposer d'un écosystème diversifié, dynamique et innovant à l'heure où l'articulation industrie-services s'avère toujours plus forte. Elle est appelée à se développer au travers de nouvelles activités ou de nouveaux processus productifs.

Par ailleurs, il convient de s'engager dans la conversion du système industriel actuel vers un modèle soutenable, inspiré par le fonctionnement cyclique des écosystèmes naturels. De nouvelles filières ou la mutation de filières présentes en Île-de-France sont à encourager pour créer des activités et des emplois nouveaux. Qu'il s'agisse du domaine de la santé (e-santé, biotechnologies pharmacie, nutrition et qualité de l'alimentation, lutte contre les impacts de l'environnement sur la santé, lutte contre le vieillissement et la dépendance, services à la personne, etc.), des mobilités (intermodalité et systèmes d'information afférents, véhicules décarbonés, télétravail, etc.) de l'efficacité énergétique, (des produits, des *process* et des réseaux, écomatériaux, recyclage et valorisation des déchets, outils de mesure de la pollution, production d'énergies alternatives, etc.), ou encore des industries créatives (architecture, publicité, cinéma, audiovisuel, vidéo, photographie, musique, spectacle vivant, arts et antiquités, mode, édition, jeux vidéo, logiciels, design et artisanat d'art), les croisements entre ces filières ne peuvent être que porteurs de nouvelles activités économiques.

Des emprises pour l'implantation d'unités de production, de services urbains et d'activités ou de fonctions support doivent donc trouver leur place. Pour cela, il faut promouvoir les démarches de réhabilitation de sites ou de création de parcs industriels, notamment en revalorisant et en maintenant les zones d'activités de la zone dense et en préservant le tissu productif. D'une manière générale, il est nécessaire d'améliorer l'implantation des activités dans l'espace régional autour de principes stratégiques de localisation pour répondre aux divers défis, principalement le long du fleuve pour des sites de production. Le développement d'écosites d'intérêt régional participe de cette volonté de réindustrialisation et doit se poursuivre. Les écoactivités constituent une filière de développement stratégique qui pourrait générer de nouveaux emplois dans des métiers et des niveaux de qualification très variés. Les écoactivités bénéficieront de sites dédiés, et d'une intégration respectueuse de l'environnement. De même, des sites de production d'énergies renouvelables, des parcs industriels et de technologies de pointe, seront aménagés. Une approche globale de développement durable pour la requalification et le réaménagement des espaces d'activités existants ainsi que pour la conception des espaces d'activités sera privilégiée. Cela signifie d'être attentif à minimiser le recours aux ressources non renouvelables, à limiter au maximum les atteintes à l'environnement, à gérer les risques, mais également à mettre en place un bon niveau de services et un système de gestion de ces espaces suivi dans le temps. Dans l'ensemble de ces sites, l'écologie industrielle sera recherchée. Les grands territoires de Cergy-Confluence, Sénart-Melun, et les bassins industriels de Mantes, Meaux, Montereau, ainsi que ceux des franges de l'Île-de-France (par exemple Persan-Beaumont, Étampes, Nemours, le Provinois) en lien avec ceux des régions limitrophes en seront le lieu d'accueil privilégié. Dans le cœur de métropole, certains territoires pourront également bénéficier de ces dynamiques (notamment la plaine de France, la boucle nord des Hauts-de-Seine et Seine-Amont).

La recherche d'une plus grande mixité doit s'opérer le plus possible dans les opérations à dominante économique en proposant des lieux qui ne soient plus uniquement réservés à l'accueil d'entreprises. L'organisation de ces nouveaux espaces a vocation à créer de véritables « centres de vie », alliant activités, commerces, artisanat, équipements et services notamment publics, et dans la mesure de leur acceptabilité, les zones résidentielles. Avec la préservation des continuités écologiques et l'intégration d'espaces naturels, il sera fait en sorte qu'ils ne constituent plus des enclaves impénétrables.

Renouveler et densifier l'offre de locaux et d'emprises d'activités notamment pour les PME/TPE et pour l'artisanat

Le développement des PME/TPE, au fort potentiel d'innovation et de création d'emplois est un enjeu économique majeur. L'artisanat et le commerce de proximité sont également un gisement très important d'emplois et

d'offres en apprentissage indispensable à l'économie de proximité mais aussi à l'offre urbaine et au lien social. La conception de l'aménagement des espaces économiques qui leur sont nécessaires doit connaître, plus qu'une adaptation, une profonde transformation. Moins extensive, elle doit viser à réinvestir l'existant, à intégrer les principes de qualité et d'efficacité environnementales, de compatibilité avec les autres usages de l'espace. Elle doit faciliter les reconversions et la réversibilité. L'offre d'espaces d'activités doit être d'abord rendue plus lisible et plus cohérente avant d'envisager des extensions.

Les grandes mutations économiques, la mondialisation des marchés, la tertiarisation de l'économie, mais aussi la normalisation internationale croissante, ont concouru, ces dernières années, à faire émerger une nouvelle génération de zones d'activités, sous forme de parcs d'activités, de vocations diverses. Un niveau de qualité élevé de prestations intégrant mieux les concepts de développement durable, doit faire de ces grands parcs d'activités, au besoin dotés d'un label d'intérêt international, des leviers d'attractivité pour la région, des gages de performance pour les entreprises, et répondre aux attentes des populations locales soucieuses de leur environnement.

Dans l'agglomération, la structuration d'un « réseau » de parcs d'activités est souhaitable. En effet, deux phénomènes majeurs sont observés dans le tissu urbain dense :

- la restructuration de sites d'activités (zones ou grands sites industriels anciens, locaux d'activités vacants et/ou obsolescents, etc.), avec changement d'affectation des sols ;
- la mutation avec maintien des activités et/ou tertiarisation accompagnée d'une densification (du bâti et des emplois).

Ces évolutions contribuent à maintenir et à renforcer le tissu de PME-PMI dans l'agglomération. Il faut s'appuyer sur la réutilisation de sites insuffisamment pourvoyeurs d'emplois, localisés aux abords des gares et/ou de certaines portions d'axes névralgiques, tels que l'A86 et l'A1. Les opérations de réhabilitation et de création des parcs d'activités doivent permettre de compléter l'offre à destination des entreprises artisanales. Des surfaces adaptées à la taille des entreprises artisanales de production et du bâtiment devront être aménagées afin de permettre à ces entreprises (qui travaillent souvent en sous-traitance des entreprises industrielles) de s'installer. Ceci favorisera le développement de filières mieux structurées sur un territoire.

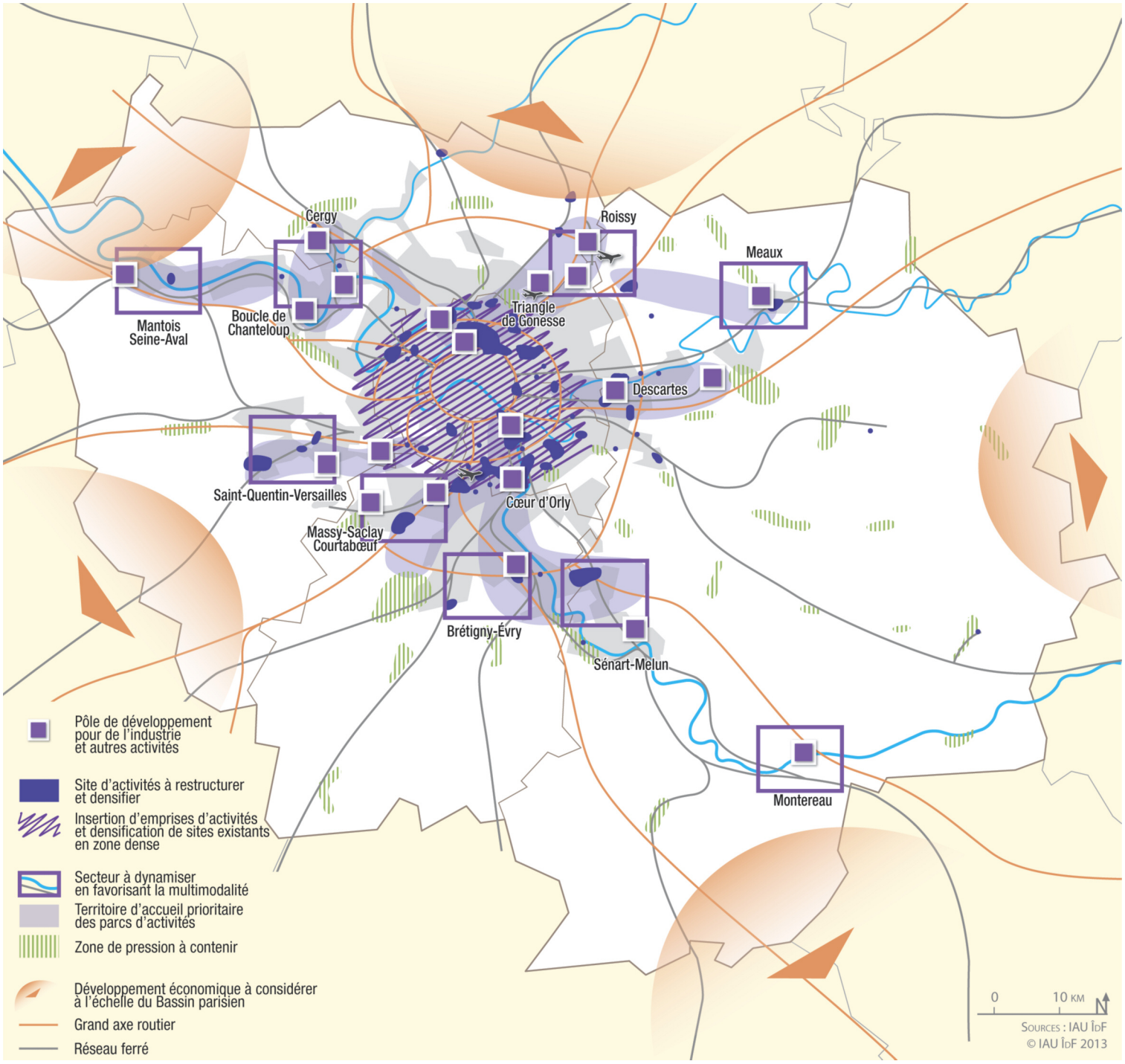
La densification des zones d'activités économiques elle-même est à rechercher. La métropole francilienne est confrontée aux excès de consommation d'espace naturel ou agricole pour les activités économiques (autour de 250 hectares/an). Sans faire obstruction aux grands projets, il convient d'infléchir cette tendance par le recours à la densification lorsque cela est possible, notamment dans le tissu urbain déjà dense. Il s'agit de gagner plus d'emplois et d'entreprises grâce à une meilleure gestion de l'espace en densifiant les territoires profitant de moyens de transports performants. Cela peut se traduire par un recentrage de certaines activités (logistique, PME-PMI, haute technologie, etc.) dans le tissu urbain dense, le long de couloirs de développement ou aux abords des gares.

L'Île-de-France se désindustrialise aussi faute de disposer de locaux adaptés à des coûts abordables (au moins dans sa zone centrale). Cet état de fait pousse les entreprises présentes à s'éloigner et constitue un frein à des extensions ou à de nouvelles implantations. Pour compenser cette carence, il s'agit de développer une offre adaptée, en qualité et en quantité, et de renforcer l'action foncière spécifique, notamment en zone dense, tout en favorisant le regroupement des entreprises sur de grands sites économiques. Cela doit permettre d'appliquer les principes de l'économie circulaire, de massifier les transports de marchandises et de privilégier les déplacements par transports collectifs.

Développer la ville numérique

Les nouvelles technologies transforment rapidement la vie quotidienne ou l'activité économique et créent de nouveaux marchés, notamment liés aux usages urbains. Les compétences régionales en termes de dévelop-

Renouveler, densifier et organiser l'offre d'espaces d'activités



pement numérique sont avérées et recherchées et l'Île-de-France compte un pôle de compétitivité, Advancity, spécialisé sur la ville de demain.
Le préalable est d'équiper la totalité du territoire régional en fibre optique.
Le déploiement progressif d'une infrastructure capillaire à très haut débit (desserte optique) sur l'ensemble du territoire régional est un objectif majeur. La fibre optique constitue l'ossature de base de l'aménagement numérique à très haut débit, complétée par les technologies hertziennes. La desserte optique généralisée permet l'accès des entreprises, des particuliers et des équipements collectifs au très haut débit. Ceci implique la mise en place d'infrastructures de télécommunications destinées à accueillir les réseaux de fibres optiques lors de la réalisation des aménagements routiers ou de transports collectifs ainsi que la généralisation du précâblage en fibre optique des bâtiments à construire et par un plan progressif de câblage des bâtiments existants en systématisant la recherche de mutualisations. Les départements dans le cadre des schémas directeurs territoriaux d'aménagement numérique et, ponctuellement, les structures intercommunales sont une échelle privilégiée pour le déploiement de telles opérations.

Les évolutions liées aux technologies numériques sont appelées à modifier considérablement la gestion des flux et des mobilités dans la ville. Les projets de rénovation ou d'extension urbaine, d'infrastructures, dans la conception des espaces publics, devront donc anticiper l'intégration coordonnée des différents systèmes qui constitueront la ville intelligente (réseaux d'information interactive, systèmes de contrôle et de régulation utiles pour les *smart grids*, circuits d'autoguidage, manifestations d'art numérique, etc.). Des expérimentations *in situ* sont nécessaires : des technologies ou des organisations innovantes sont testées en grandeur réelle et ajustées en fonction de l'usage effectif et constaté. Il importe que des quartiers et des ensembles territoriaux puissent donner lieu à de telles expérimentations.

Par ailleurs, l'externalisation par les entreprises de la gestion de leurs données demande à réserver des espaces pour les *data centers*, bénéficiant d'une capacité d'approvisionnement énergétique puissante et sécurisée.

Enfin, le développement du travail à distance devrait connaître un grand succès dans les années à venir. Des centres de télétravail (*coworking*) sont à prévoir dans les centres urbains denses au carrefour de transports collectifs ou en cœurs de bassins de vie dans les localisations les plus à même de réduire l'impact des mobilités domicile-travail pour éviter la surcharge des infrastructures de transport. Leur insertion dans des espaces rassemblant d'autres services sera privilégiée. Une mise en réseau de ces centres de télétravail doit être encouragée.

Renforcer l'activité agricole et ses filières économiques

L'agriculture francilienne est un atout majeur pour la région. Le contexte de transition écologique en fait, plus que jamais, un potentiel d'innovation et de renouvellement industriel. L'Île-de-France compte environ 5 000 exploitations agricoles, les trois quarts en grandes cultures (céréales, oléoprotéagineux, betteraves), qui cultivent plus de 90 % de la surface agricole régionale. Les autres filières (élevage, maraîchage, arboriculture, horticulture, etc.) même si elles représentent seulement 10 % des terres agricoles, apportent une diversité de productions essentielle pour l'Île-de-France.

Il faut promouvoir une agriculture durable et économiquement viable qui réponde aux attentes des consommateurs et aux défis environnementaux, et en particulier renforcer le lien entre productions et alimentation, en bénéficiant du potentiel d'une région métropolitaine de 11,5 millions de consommateurs. Le développement des filières courtes de proximité et les pratiques respectueuses de l'environnement doivent être encouragés.
La diversification des marchés et des circuits de commercialisation, le développement des filières énergétiques, d'agromatériaux, de chimie verte, lorsqu'elles ne sont pas en opposition avec une agriculture tournée vers

l'alimentation, sont également à développer pour davantage de robustesse face aux enjeux climatiques, énergétiques, économiques (politique agricole européenne, mondialisation des marchés). Les équipements d'amont et d'aval des filières (silos, équipements de transformation : moulins, sucreries, malterie, abattoirs, laiteries, fromageries, légumeries, conserveries, mais aussi scieries) sans lesquels ces dernières ne peuvent se développer sont à maintenir ou, le cas échéant, à créer. À cet égard, la préservation des capacités du marché d'intérêt national de Rungis et des silos embranchés sur le fleuve est particulièrement stratégique.

L'accueil d'entreprises dont l'activité est liée à l'innovation, la production, la fabrication, les services exploitant les productions agricoles (agroalimentaires, agromatériaux, valorisation de la biomasse), sera favorisé. Le regroupement de ce type d'activités pour créer des polarités d'innovation et d'industries nouvelles (écosites, « pôles matériaux », etc.) doit être encouragé. ■

4.2 UN SYSTÈME DE TRANSPORT PORTEUR D'ATTRACTIVITÉ

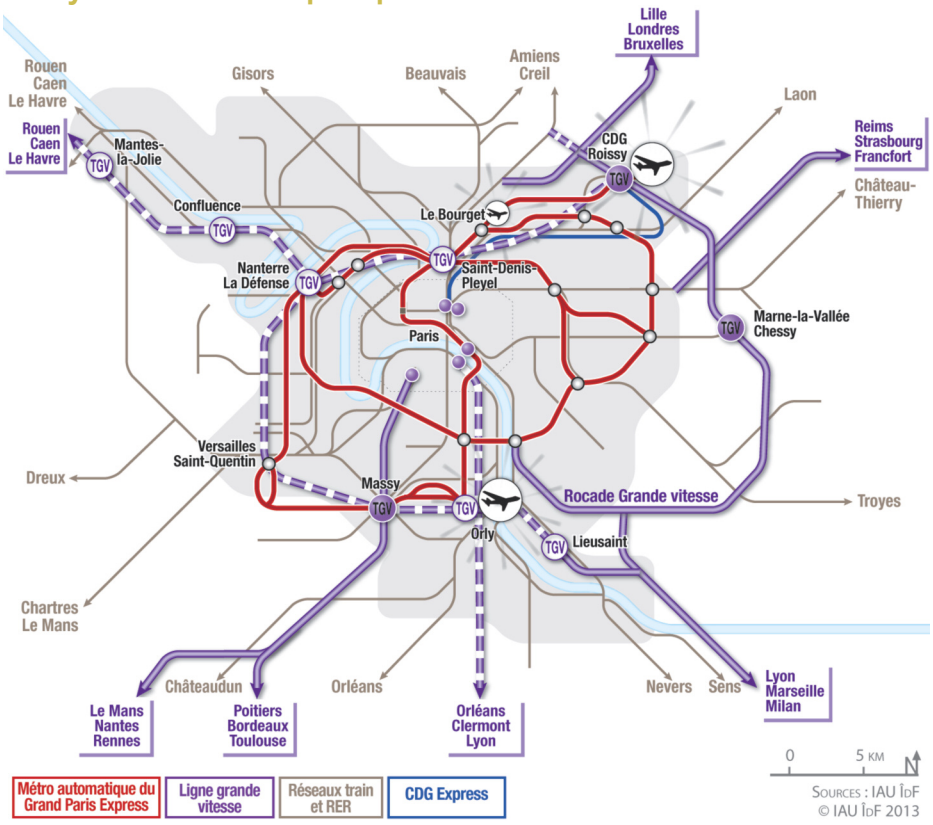
DÉVELOPPER L'OUVERTURE À L'EUROPE ET À L'INTERNATIONAL

Paris occupe une excellente position concurrentielle dans le système de transport européen. Ainsi, les plateformes aéroportuaires parisiennes détiennent la deuxième place en Europe pour le transport de voyageurs, et le réseau des lignes à grande vitesse (LGV) français est sans égal sur le continent. En tant que hub aérien et ferroviaire, l'Île-de-France dispose d'une accessibilité internationale et européenne que se partagent l'avion et le train, et dont le poids penche de plus en plus vers le train grâce à l'essor des LGV. Ces atouts viennent compenser l'éloignement relatif de la région Île-de-France, notamment par rapport à l'axe rhénan européen.

Maîtriser le développement du transport aérien

Les aéroports sont les principales portes d'entrée internationales en Île-de-France et jouent un rôle majeur dans sa fonction de plaque tournante des échanges au niveau national, européen et mondial. Paris-Charles-de-Gaulle (Roissy) est le premier aéroport européen pour le fret et, après Londres, le deuxième aéroport européen pour le trafic passagers et le cinquième mondial pour le trafic passagers international. L'accueil de la croissance prévisible du trafic sur Roissy-Charles-de-Gaulle doit se faire dans le cadre d'un plafonnement en mouvements à l'horizon du SDRIF et d'une solution satisfaisante apportée au problème des vols de nuit. L'arrêté du ministre de l'équipement en date du 6 novembre 2003, relatif à l'attribution des créneaux de nuit de Roissy, organise déjà la réduction progressive du trafic entre 0h00 et 5h30. Il conviendra de poursuivre cette tendance. Par ailleurs l'interdiction totale de vols pour les avions les plus bruyants, la modernisation accélérée de la flotte des principales compagnies et les mesures complémentaires génèreront de nouveaux progrès et de moindres nuisances en matière de bruit et d'émission de gaz à effet de serre. Orly reste un des grands aéroports européens et garde, dans le respect de son plafonnement à 250 000 créneaux et environ 200 000 mouvements par an et de son couvre-feu, un important potentiel de valorisation du réseau qu'il dessert, notamment en termes de destinations européennes et transcontinentales. Le Bourget est

Un système de transport porteur d'attractivité



le premier aéroport d'affaires européen.

Tous trois sont des pôles d'emplois importants liés au trafic aérien, au fonctionnement de l'aéroport et aux activités induites (services divers, maintenance, logistique, tertiaire, hôtellerie, congrès et parcs d'exposition, etc.). Roissy et Orly jouent un rôle majeur dans la structure polycentrique de la Région. Ils ont des problématiques communes, quoique à des niveaux différents, qui découlent de l'équilibre à trouver entre la réduction de leur impact environnemental et la valorisation de leur impact économique. Il s'agit de :

- réduire et compenser les nuisances et pollutions imposées à leur environnement urbain, faire davantage jouer des mécanismes de péréquation et de solidarité envers les populations et les collectivités qui les subissent, renforcer les dispositifs de protection des riverains. Les altitudes de survol et les procédures d'approche pourront être révisées afin de favoriser « le moindre impact » sonore ;
- préserver les conditions de leur bon fonctionnement et leur capacité d'accueil du trafic, et ne pas développer de fonctions pouvant hypothéquer ces objectifs premiers ;
- restructurer l'organisation de leur plateforme et en optimiser l'occupation ;
- maîtriser la construction de logements et l'augmentation de population dans les zones soumises aux nuisances et y créer un mode de gestion satisfaisant des évolutions urbaines dans les tissus urbains constitués ;
- améliorer la qualité de leur desserte terrestre par leur connexion au réseau ferroviaire à grande vitesse et l'amélioration de leur desserte par les réseaux structurants de transport collectif ;
- améliorer la qualité de vie des riverains de aéroports par le transfert d'une partie du trafic aérien sur le réseau ferroviaire, la présentation et l'amélioration des règles protégeant (plafonnement, couvre-feu, aide à l'insonorisation des logements, etc.).

Favoriser l'attractivité du territoire en développant l'accès à la grande vitesse ferrée

La région Île-de-France est positionnée au carrefour du réseau à grande vitesse français et européen.

Néanmoins, le nombre toujours plus important de voyageurs transitant ou à destination de Paris et le besoin de déplacement des Franciliens entraînent une saturation des gares parisiennes qui constituent le principal point d'accès au réseau TGV. Les trois gares de grande couronne que sont Roissy-Charles-

de-Gaulle, Chessy-Marne-la-Vallée et Massy fournissent un autre point d'accès pour les Franciliens mais sont insuffisamment nombreuses et mal réparties sur le territoire pour proposer une offre de déplacement qui profite à l'ensemble des habitants d'Île-de-France. Il en résulte un accès inégal à la grande vitesse et aux grands centres d'activités en France ou en Europe.

Compléter le réseau à grande vitesse

Le réseau de transport inscrit au projet de SDRIF doit permettre de renforcer le rayonnement et l'attractivité de l'Île-de-France à l'international mais également de faciliter les échanges nationaux et au sein du Bassin parisien. Il s'appuie sur la mise en place d'une rocade à grande vitesse et la création de nouvelles gares TGV en grande couronne. La réalisation prochaine de la liaison Interconnexion sud et de gares à Orly et Sénart constituera la première étape de mise en œuvre de ce projet. Celle liaison doit assurer une meilleure complémentarité air-fer et permettre aux liaisons de courte distance réalisées actuellement en avion d'être assurées par le train. Le *hub* aérien que constituent ensemble les aéroports d'Orly et de Roissy sera optimisé par cette double interconnexion air-fer, l'une au nord et la seconde au sud du territoire. L'évolution de l'aéroport d'Orly devient ainsi possible (en termes de nouvelles destinations) tout en conservant les limitations de vols annuelles.

Pour assurer une continuité des déplacements et une meilleure répartition de l'offre de transport, la rocade à grande vitesse et les nouvelles gares TGV seront parfaitement maillées avec le réseau à grande vitesse national et le réseau de transports collectifs capacitaire radial et en rocade (métro automatique du Grand Paris Express). Cette rocade à grande vitesse participera ainsi à la désaturation des lignes radiales TGV et des grandes gares parisiennes.

Outre la réalisation de l'Interconnexion sud des TGV, les nouvelles gares et la rocade à grande vitesse accueilleront le développement de nouvelles liaisons vers l'Europe, la France mais également à l'intérieur du Bassin parisien. Plusieurs projets permettront ces réalisations, notamment vers la Normandie (ligne Nouvelle Paris Normandie) et la Picardie (ligne Roissy-Picardie).

Améliorer l'accessibilité des territoires

Le développement de ces axes permettra à l'Île-de-France de nouvelles opportunités :

- pour les gares : la croissance actuelle conjuguée aux projets en cours (en Île-de-France ou en province) permet de prévoir à terme une saturation des gares parisiennes. Trois premières gares ont été réalisées à Roissy-Charles-de-Gaulle, Chessy-Marne-la-Vallée et Massy ; elles restent très fréquentées. Il est envisagé de créer de nouvelles gares à Orly, La Défense, Confluence-Achères, Pleyel afin d'anticiper la saturation des gares historiques. Ces dernières devront néanmoins faire l'objet de profondes modernisations afin d'accueillir l'ensemble de ces nouveaux flux. Ce réseau de transport à grande vitesse permettra alors d'améliorer l'accessibilité globale des territoires franciliens et des grands bassins économiques. Il créera de nouveaux lieux porteurs de valorisation et d'intensification territoriale ;
- les services associés : le développement du réseau à grande vitesse fournira l'opportunité de déployer de nouveaux services aux usagers, notamment par la création de nouvelles liaisons intrarégionales sur les lignes à grande vitesse. Ces nouvelles liaisons favoriseront l'accès et la mise en relation des pôles économiques et zones d'emplois, grâce aux liens avec les transports collectifs et à la complémentarité entre les différents modes ;
- les opportunités de nouveaux sillons : la création de nouvelles lignes, tant radiales qu'en rocade, devra être l'occasion de libérer de nouveaux sillons sur les lignes existantes. De nouveaux schémas d'exploitation pourront être repensés afin de redistribuer ces sillons aux transports de voyageurs, notamment pour les RER et Transiliens, mais également pour les trains de fret et des TER qui pourraient eux aussi offrir de nouveaux services tant pour les usagers des régions limitrophes qu'aux Franciliens.

OPTIMISER LE FONCTIONNEMENT LOGISTIQUE MÉTROPOLITAIN

Le transport de marchandises et de matériaux est indispensable au fonctionnement de la région et justifie une réponse ambitieuse. Le développement du commerce international et la libéralisation des échanges se sont traduits par une augmentation continue de la demande de transport de marchandises. En France comme en Europe, depuis les années 1960, la croissance des échanges a été plus rapide que la production. Cette croissance a été rendue possible par l'augmentation des capacités des matériels de transport, par des évolutions organisationnelles dans la conception des chaînes de transport et par une baisse des coûts unitaires. Ces nouveaux schémas d'organisation des flux de marchandises permettant des livraisons en flux tendus et en juste-à-temps s'appuient sur le développement d'un parc d'entrepôts plus ou moins organisés en plateformes et localisés sur des sites disposant d'une très bonne desserte routière et, parfois, ferroviaire ou fluviale.

L'Île-de-France génère environ 260 millions de tonnes de marchandises (chiffres 2008) dont 52 % de flux internes, 40 % de flux échangés avec les autres régions de France et 8 % de flux internationaux. Les marchandises en transit par l'Île-de-France sont estimées à 80 millions de tonnes (MT).

En 2009, 89 % des marchandises sont transportés par le mode routier contre 6,5 % déplacés par voie fluviale et 4,5 % par la voie ferrée. Cette prédominance du mode routier génère de forts conflits d'usage sur le territoire francilien avec les déplacements de personnes, déjà fortement contraints par des infrastructures saturées, qui se traduisent par une congestion routière généralisée, mais également par des nuisances environnementales importantes (émissions de polluants, bruit, etc.).

Dans ce contexte, l'optimisation du fonctionnement logistique francilien est nécessaire à partir des principales composantes de la chaîne de transport :

- les grandes portes d'entrée-sortie maritimes et des centres européens de distribution du grand Nord-Ouest européen au sein duquel se positionne l'Île-de-France ; leur rôle dans la structuration des grands corridors de fret est devenu essentiel ;
- les grandes plateformes logistiques régionales dont la multimodalité doit désormais constituer une condition *sine qua non* à leur implantation ; c'est sur elles que repose l'armature logistique régionale ;
- les centres de distribution urbains qui concernent la livraison des marchandises au cœur de la ville et qui doivent s'implanter au plus près des consommateurs ;
- les plateformes pour l'acheminement des matériaux de construction et l'enlèvement des déchets de chantiers, des déchets industriels et des ordures ménagères dont la pertinence repose également sur des implantations en zone urbaine.

L'enjeu est d'assurer l'essor économique de la région, l'efficacité du transport des marchandises et la cohabitation avec les transports des voyageurs dans le respect de l'environnement et du cadre de vie des Franciliens en visant pour cela un meilleur report modal du mode routier vers les modes fluvial et ferré.

Structurer les réseaux logistiques à l'échelle du Bassin parisien

La mise en œuvre de la stratégie régionale du transport de fret et de la logistique intégrant les modes fluviaux, maritimes, ferroviaires et routiers, devra se réaliser à l'échelle du Bassin parisien, territoire pertinent pour appréhender la superposition des échelles de circulation de flux, notamment des trafics de marchandises en grand transit européen et l'accès des marchandises à la zone urbaine dense.
Il s'agit également à cette échelle interrégionale de structurer la logistique multimodale. La constitution d'un véritable système de transport multimodal performant à l'échelle du Bassin parisien, composé de rocades de contournement de l'Île-de-France et de radiales, devra s'appuyer sur la création d'un nombre restreint de grandes plateformes multimodales d'échelle européenne. D'une surface de plusieurs centaines d'hectares et grâce à leur

trimodalité, elles seront attractives pour les grands opérateurs logistiques européens.

Le réseau routier : une réflexion à l'échelle de l'Île-de-France et du Bassin parisien

Avec près de 90 % des tonnages transportés par le mode routier, l'Île-de-France est confrontée à des problèmes de congestion et de nuisances environnementales qui nécessitent de rechercher une alternative au mode routier à chaque fois que la pertinence de l'usage d'un mode de grande capacité est avérée.

Mais, parce que le mode routier demeurera toujours incontournable et sa pertinence réelle pour une grande partie des trafics – la distance moyenne de transport, tous modes et tous produits confondus, n'est en effet que de 135 kilomètres – l'aménagement d'infrastructures devra aussi concerner le mode routier. En effet, il ne pourra y avoir d'armature logistique régionale viable sans un réseau routier approprié et adapté à l'intensité des circulations de poids lourds.

En raison du caractère très radial des réseaux de transport en France vers Paris, il s'agira de permettre :

- l'achèvement de contournements routiers à l'échelle du Bassin parisien afin d'éviter l'Île-de-France avec notamment l'achèvement de la RN154, de la Francilienne à l'est ;
- l'achèvement de certains contournements nécessaires pour le fonctionnement de la logistique francilienne devrait s'inscrire dans une logique de continuité des grands itinéraires du réseau structurant afin de compléter le maillage. Il s'agit notamment du contournement de Roissy et du prolongement de l'autoroute A104, pour lequel les débats en cours quant au tracé, aux modalités de prolongement et ses conséquences sur les infrastructures routières environnantes conduisent à prévoir un principe de liaison entre Cergy-Pontoise et Poissy-Orgeval ;
- l'amélioration de la desserte des grandes polarités logistiques, en particulier les ports, comme le port d'Achères et celui de Bonneuil, mais également des sites comme Valenton ou Villeneuve-Saint-Georges.

Valoriser les opportunités du système fluvial et portuaire

La voie d'eau est un mode permettant le fret massifié qui répond à la demande croissante de transport de fret tout en luttant contre la congestion routière et les émissions de CO_2. L'axe Benelux-France-Espagne est le grand corridor fret historique sur lequel se situe l'Île-de-France. La réalisation du canal Seine-Nord Europe, qui permettra l'émergence d'une offre fluviale sur ce corridor desservi actuellement essentiellement par route, mais également la mise à grand gabarit de la Seine entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine, constituent un grand enjeu pour les territoires traversés et pour l'Île-de-France.

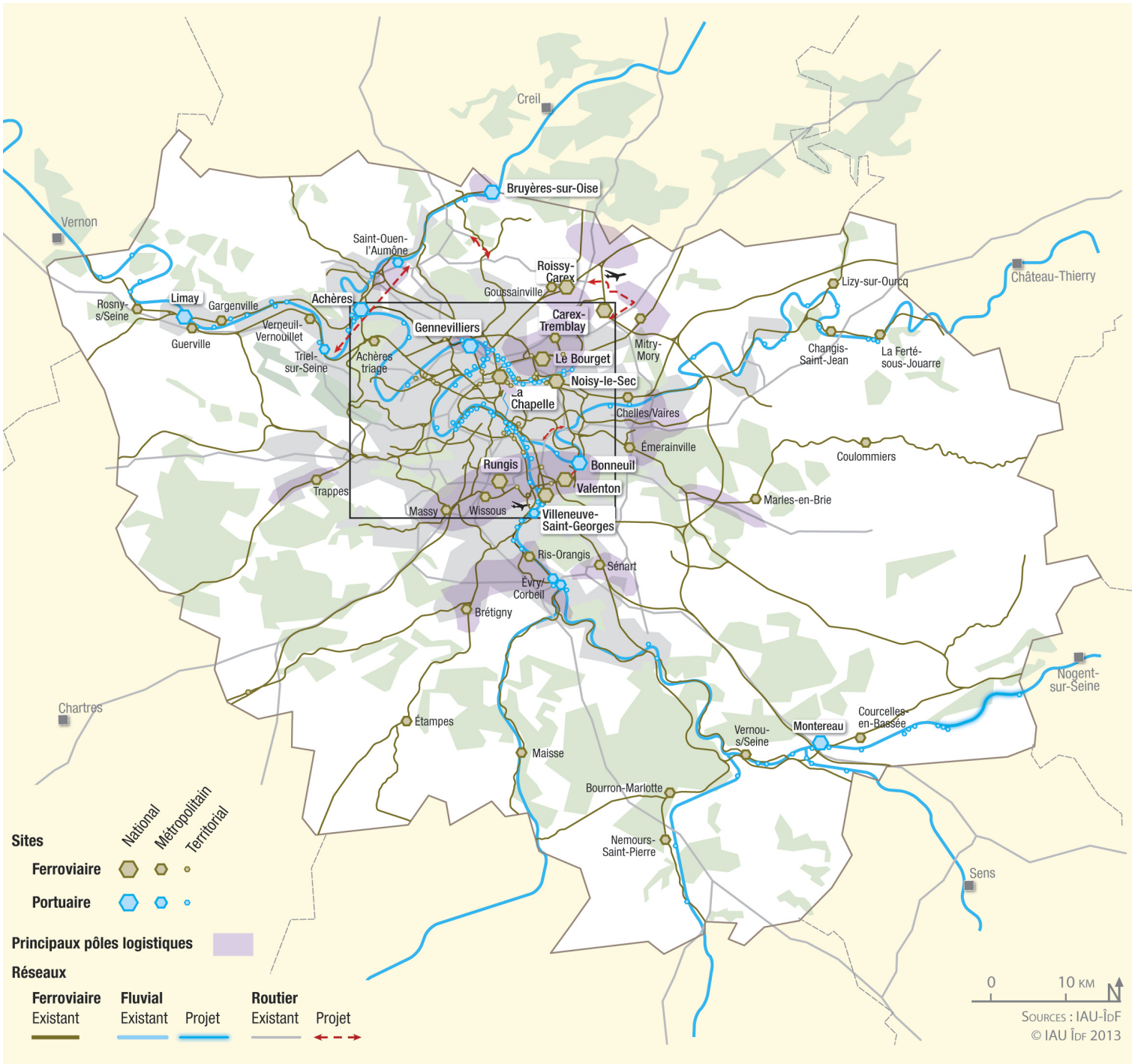
Le développement du port du Havre sur le trafic conteneurisé est à l'origine de la constitution progressive d'un nouveau grand corridor de fret ouest-est. Or, contrairement aux ports de la rangée nord où la part des modes fluvial et ferroviaire est significative (de l'ordre de 40 % à Anvers et Rotterdam), le port du Havre reste encore très majoritairement desservi par la route (environ 80 % du trafic d'hinterland). Enfin, l'infrastructure fluviale offre encore d'importantes réserves de capacité et sa montée en puissance, favorisée par la mise en place du Conseil de coordination interportuaire de la Seine et d'une offre portuaire globale entre les ports du Havre, de Rouen et de Paris, contribuera au développement du trafic fluvial et au renforcement de la performance logistique du corridor ouest-est.

Il conviendra également de ne pas obérer la faisabilité de la mise à grand gabarit de la Seine entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine.

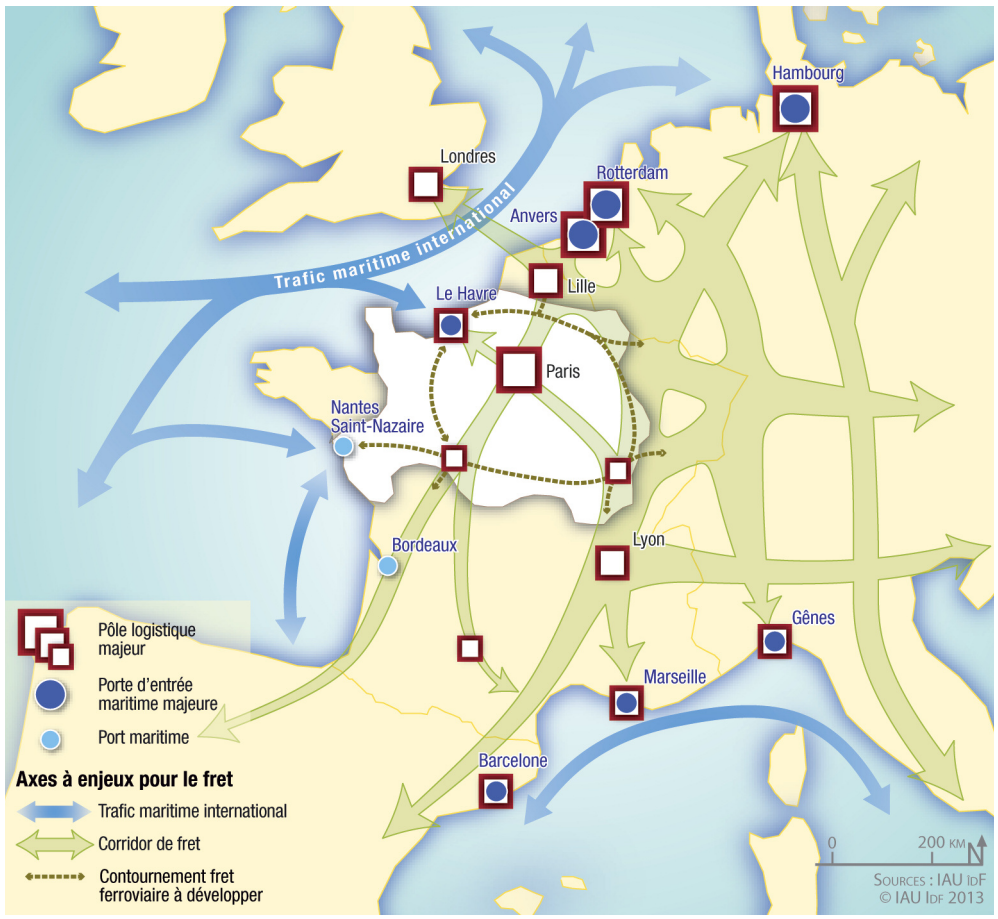
Pour assurer une réelle compétitivité du mode fluvial face à la route, il s'agira de relocaliser les activités logistiques le long de la Seine et de moderniser le fonctionnement du système fluvial actuel ainsi que les ouvrages de navigation. En outre, il est essentiel que les ports dédiés soient préservés et les ports partagés aient une accessibilité maintenue en veillant à ce que les autres usages ne viennent pas obérer la fonctionnalité et le potentiel logistiques.

Pour répondre à la croissance attendue du

La logistique à l'échelle régionale



La logistique à l'échelle du Bassin parisien



trafic de conteneurs et assurer un véritable système de transport multimodal performant, l'Île-de-France devra poursuivre l'effort de développement des plateformes existantes (quatre terminaux à conteneurs actuels : Gennevilliers, Bonneuil, Limay et Évry ouvert en 2010) et créer un nombre restreint de nouvelles plateformes multimodales (eau-fer-route) d'envergure européenne. Les trois terminaux, d'ores et déjà en projet (Bruyères-sur-Oise, Montereau-Fault-Yonne et le port Seine-Métropole à Achères), constitueront également des opportunités pour le développement des territoires d'implantation.

Générer des capacités et de nouveaux itinéraires ferrés

Impacté par la conjoncture économique et industrielle française ainsi que par l'ouverture à la concurrence, le fret ferroviaire, en net recul depuis plusieurs années, a concerné seulement 10 MT de marchandises en 2009, contre 14 MT en 2004. Le transport combiné rail-route a également régressé jusqu'à 2,9 MT transportées en 2009 (contre 3,8 MT en 2004).

En outre, le fret ferroviaire se heurte aux fortes rivalités d'attribution de sillons entre trains de fret et trains de voyageurs (notamment sur l'axe Le Havre-Paris). En effet, les infrastructures ferroviaires convergent vers l'agglomération parisienne créant un goulet d'étranglement au droit de la Grande Ceinture qui ne permet pas l'insertion de sillon supplémentaire et génère une congestion généralisée.

L'objectif majeur de l'Île-de-France est de réaliser un contournement ferroviaire de la région au sein du Bassin parisien pour les flux fret n'ayant pas d'origine ou de destination en Île-de-France. Pour l'axe Seine, il s'agira de préserver des sillons fret et de constituer un itinéraire alternatif Le Havre-Paris *via* Serqueux-Gisors en attendant la réalisation d'un itinéraire Mantes-Paris fluide et performant.

Promouvoir la multimodalité air-fer-eau-route au service de la logistique francilienne

L'Île-de-France compte cinq chantiers combinés (rail-route) en activité : Valenton, Noisy-le-Sec, La Chapelle, Bonneuil et Gennevilliers.

Deux chantiers ont été fermés : Créteil-Pompadour en 2006 et Rungis en 2009. L'Engagement national pour le fret ferroviaire (2009), dans lequel l'Île-de-France doit s'inscrire, se traduira par la mise en service de nouvelles autoroutes ferroviaires (Marseille-Bettembourg et complément de Perpignan-Bettembourg, Atlantique éco-fret, Lyon-Aiton en prolongement de Aiton-Orbassano, sillon lorrain-tunnel sous la Manche) et de trains longs ; or les chantiers combinés franciliens sont inadaptés. La création d'un (ou deux) nouveau(x) chantier(s) combiné(s) doit être envisagée, dont Brétigny.

L'Île-de-France possède aussi un certain nombre de sites ferroviaires peu ou pas utilisés tels que les anciens triages, des embranchements ferroviaires, etc. La préservation et la réactivation de ces installations, pour maintenir la fonctionnalité logistique à l'échelle des faisceaux ferrés, devront contribuer à redonner une impulsion à ce mode de transport. Le trafic fluvial progresse depuis une dizaine d'années et s'est élevé à 14,5 MT en 2010. Ainsi, 50 % des trafics sont constitués de flux internes à la région. Par ailleurs, les trois quarts des tonnages sont des matériaux de construction. Lié au transport maritime et en particulier au développement des terminaux de Port 2000 au Havre, le trafic fluvial de conteneurs progresse très fortement : 22 000 EVP (conteneurs équivalents 20 pieds) en 2000, 127 000 EVP en 2010. Alors que le bassin Seine-Oise est déjà le premier bassin fluvial français au regard du trafic de conteneurs, l'Île-de-France bénéficiera aussi demain du canal à grand gabarit Seine-Nord Europe qui la connectera aux ports de la mer du Nord. Pour répondre à la croissance attendue du trafic de conteneurs, l'Île-de-France est équipée de quatre terminaux à conteneurs : Gennevilliers, Bonneuil, Limay et Évry ouvert en 2010. Par ailleurs, trois terminaux à conteneurs sont en projet : Bruyères-sur-Oise, Montereau et surtout le futur grand port d'Achères : Port Seine-Métropole.

Dotée avec Roissy d'un pôle international de tout premier plan, l'armature logistique régionale devra aussi s'appuyer sur l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle.

Ce pôle multimodal, en particulier, où convergent les grands réseaux routiers et ferroviaires, induit tout un environnement économique constitué d'entreprises et de services à haut niveau technologique. Il accueille de grands *hubs* logistiques, aériens (hub de Fedex, premier intégrateur mondial) et routiers. S'inscrivant dans une stratégie de développement durable, le projet Roissy-Carex soutenu par les grands acteurs européens et mondiaux du fret aérien permettra une intermodalité avion/train entre les aéroports européens pour le transport des palettes et conteneurs aériens et le basculement des vols courts et moyens-courriers vers des trains à grande vitesse.

Organiser l'armature francilienne des équipements logistiques

L'organisation de la logistique régionale s'appuie sur les infrastructures et les équipements qui permettent l'écoulement des flux – avec les problématiques de contournement de l'agglomération et d'accès au cœur de la métropole où la qualité et la fiabilité des livraisons constituent un enjeu primordial – et sur les espaces (plateformes, entrepôts) qui permettent le traitement des flux (stockage, conditionnement ou reconditionnement, réception, enlèvement, etc.).

Les besoins et les enjeux associés ne sont, cependant, pas homogènes et il est nécessaire de distinguer deux types de logistiques :

- la logistique urbaine, qui doit se développer dans des secteurs fortement urbanisés et pour laquelle il est nécessaire de prendre des mesures afin de préserver l'existence de certains sites, tout en développant de nouvelles pratiques ;
- les grands sites multimodaux hors du cœur de métropole, pour lesquels il est nécessaire de préserver l'existant, mais également de créer de nouveaux sites car ceux existants deviennent inadaptés.

Préserver la trame des centres de distribution urbains

L'explosion des flux de marchandises se traduit par des envois de moins en moins lourds, plus nombreux, plus fréquents avec des livraisons de plus en plus souvent jusqu'à

la porte du client. Pour assurer ce «dernier kilomètre» en cœur dense qui constitue le maillon le plus contraint des chaînes logistiques, il est nécessaire de concevoir de nouveaux schémas de desserte, basés sur des centres de distribution et plateformes localisés en zone urbaine dense au plus près des lieux de consommation.

L'armature historique de ports urbains et de sites ferroviaires, parfois dégradés et sous-utilisés, est disponible notamment en cœur de métropole entre Paris intra-muros et l'A 86. Pour jouer un rôle alternatif au mode routier dans l'approvisionnement de la ville mais également dans l'évacuation des déchets, ceux-ci devront être préservés, modernisés et mis en réseau grâce aux interfaces entre domaines routiers, ferroviaires et fluviaux. La petite ceinture verra son linéaire maintenu. Sa vocation ferroviaire et ses usages seront à considérer en fonction des tronçons concernés (ferroviaires, transports légers, trame verte) tout en veillant à la réversibilité des aménagements. Enfin, l'urbanisation dans leur environnement immédiat devra être compatible avec l'activité de ces sites.
L'intervention de la puissance publique pour préserver ou reconquérir ces emprises foncières, dégradées voire polluées et parfois sous exploitées, est indispensable pour éviter leur aliénation, voire leur disparition alors que leur nécessité est dorénavant avérée pour répondre aux exigences du développement durable.

Accompagner la reconversion de sites existants

Outre les infrastructures et équipements de transport, l'armature logistique régionale s'appuie sur un ensemble de polarités et de plateformes logistiques insuffisantes ou vieillissantes. Les besoins fonciers pour assurer un développement vertueux de la logistique en Île-de-France sont de l'ordre de 2 800 à 4 000 hectares en besoins nouveaux, ce qui représente l'aménagement de sites pour des surfaces nouvelles équivalentes à celles d'aujourd'hui. L'enjeu pour l'Île-de-France est que ces nouvelles plateformes logistiques soient peu nombreuses mais de dimension suffisante pour qu'elles puissent jouer un rôle structurant dans l'organisation des flux de marchandises et qu'elles soient implantées là où l'impact du transport de marchandises sur l'environnement sera minimisé, tout en respectant les cadres de vie. En ce sens, il est nécessaire que les grandes zones logistiques routières soient connectées directement au réseau magistral afin de réduire les transits sur les voiries départementales, notamment celles qui sont appelées à devenir des supports de développement urbain. ■

L'AÉROPORT ROISSY – CHARLES-DE-GAULLE : LE FRET

Roissy-Charles-de-Gaulle, avec 2,5 MT de fret, se situe au premier rang européen pour le trafic fret, derrière Francfort, et loin devant Londres et Amsterdam qui traitent 1,5 MT respectivement. Il constitue la porte d'entrée intercontinentale pour un fret à très haute valeur ajoutée. En effet, si le fret aérien ne représente que 2 % des marchandises transportées dans le monde en volume (30 MT de marchandises acheminées à travers le globe en 2000, 43,5 MT en 2010), il représente le quart de la valeur des échanges internationaux. ■

La logistique dans le coeur de métropole



4.3 VALORISER LES ÉQUIPEMENTS ATTRACTIFS

Les grands équipements participent à l'attractivité de la région, que ce soit par leurs capacités d'accueil, par leur rôle de centres de formation de très haut niveau, par leur rayonnement dépassant souvent les limites régionales voire nationales, ou par la qualité de leur image. Ils contribuent également à la qualité de vie des Franciliens.

L'implantation d'équipements et de services structurants susceptibles de contribuer au rayonnement de l'Île-de-France doit avoir un effet moteur sur le développement du territoire qui les accueille. Leur localisation doit contribuer au rééquilibrage des territoires et permettre d'améliorer l'image et donc la visibilité de secteurs géographiques en « décrochage ». Il est nécessaire que tout projet nouveau contribue à résorber les inégalités sociales et territoriales. Leur implantation se fera de manière privilégiée dans des territoires carencés, s'ils sont pertinents. Ils devront également satisfaire à des critères exigeants en matière de qualité architecturale et environnementale, afin de répondre aux grands défis posés à la région.

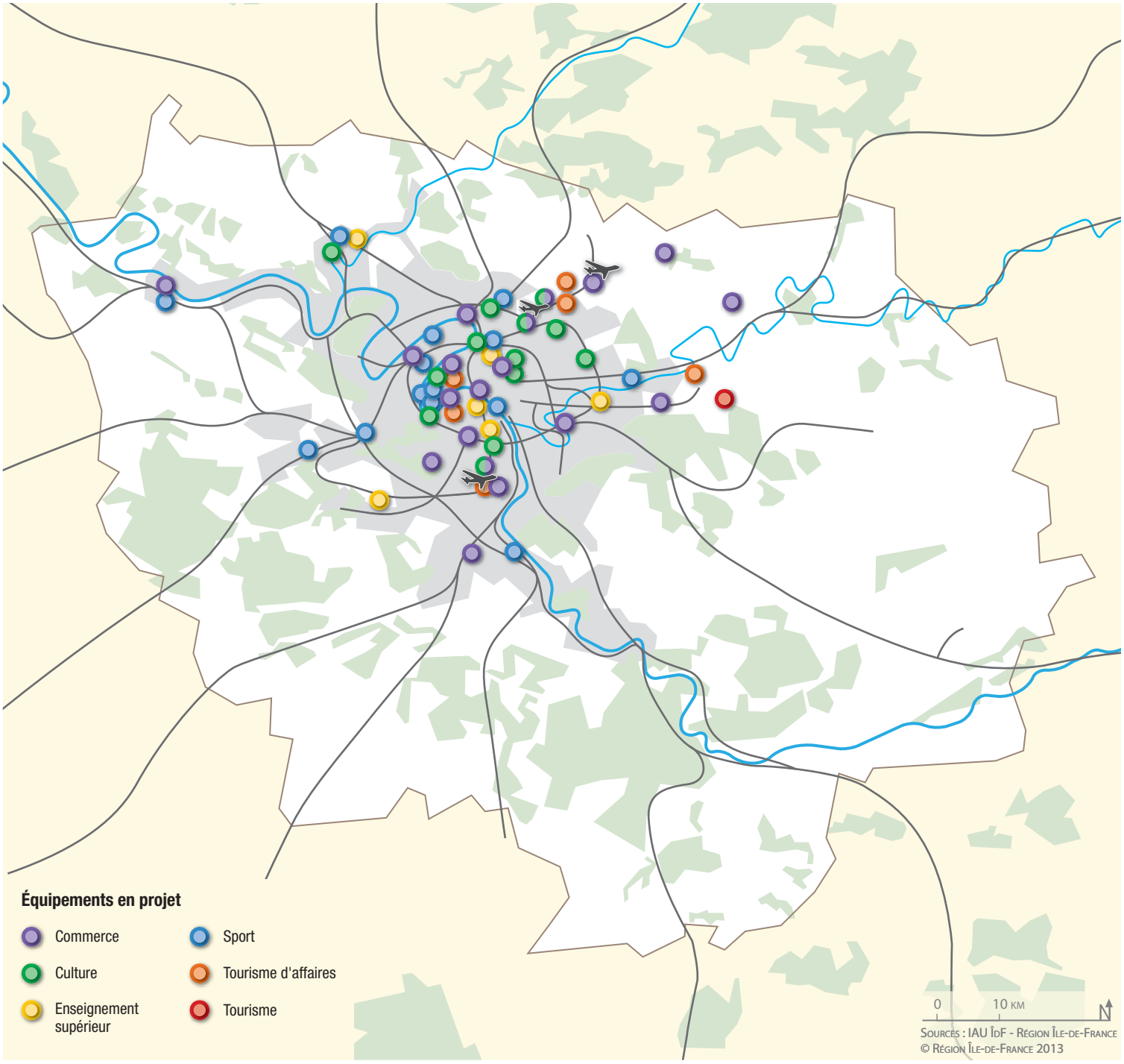
Leur accessibilité doit être assurée pour l'ensemble des populations. L'accès à ces grands équipements doit être envisagé au moment de l'élaboration de tout projet d'implantation, qu'il s'agisse de la création de transports collectifs en site propre, de l'organisation du rabattement sur les gares et les stations de métro, ou du développement d'un maillage de liaisons douces, du stationnement des autocars et des bus, que ce soit entre la station de transports collectifs et les équipements ou entre les équipements eux-mêmes (par exemple les bases de loisirs).

L'attractivité régionale pourra également s'appuyer sur l'accueil de grands événements, comme les Jeux Olympiques ou une Exposition Universelle. Il reviendra alors aux acteurs de s'organiser et de conserver les capacités de réponses adéquates aux exigences de ces manifestations de grande ampleur.

ACCÉLÉRER LA MODERNISATION DES POLARITÉS D'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR ET DE RECHERCHE

Le savoir et ses valeurs sont au cœur du développement social et économique de l'Île-de-France, et la recherche a un rôle essentiel à jouer dans l'élaboration d'un nouveau mo-

Les équipements en projet : modernisation, extension ou création



dèle de développement, à la fois plus juste et plus écologique. Les efforts à produire pour la région dans le secteur de l'enseignement supérieur, de la recherche et de la valorisation sociale, écologique, économique et culturelle contribuent à mettre le savoir, son élaboration, sa transmission, son partage au cœur de la cité. Cet engagement est dicté par la richesse particulière du tissu universitaire et scientifique de la région et sa grande diversité. Répartis dans seize universités et plusieurs centaines d'établissements d'enseignement supérieur, l'activité des 80 000 chercheurs et enseignants-chercheurs franciliens représente près de 40 % des dépenses intérieures de R & D en France. Ceci positionne la région Île-de-France au premier rang européen.

Enfin la dimension interrégionale et internationale de cet engagement ne doit pas être oubliée. Un enseignement supérieur de qualité et une recherche dynamique sont un incontestable facteur d'attractivité et de rayonnement.

Cependant, le paysage institutionnel de l'enseignement supérieur et de la recherche a profondément évolué. Aux côtés des universités, des écoles et des organismes de recherche, les regroupements d'établissements (Communautés d'universités et établissements, fondations de coopération scientifiques, EPCS), les réseaux thématiques de recherche avancée, les centres ou réseaux thématiques de recherche et de soins (CTRS/RTRS), les Instituts Carnot, les pôles de compétitivité, les Alliances, les fondations sous divers statuts, dessinent aujourd'hui un nouveau « mille-feuilles institutionnel » à prendre en compte.

La possibilité d'accéder à un enseignement supérieur de qualité est une condition indispensable au développement social et à l'attractivité de l'ensemble du territoire régional. Les facteurs de disparités liés à l'histoire du développement universitaire doivent être résorbés. La modernisation et l'équipement des établissements d'enseignement supérieur seront donc poursuivis (Condorcet, Saclay, Paris intra-muros, Marne-la-Vallée-Créteil et Cergy), afin d'améliorer les conditions d'accueil des étudiants et développer l'offre de services indispensables à la vie étudiante (bibliothèques, maisons de l'étudiant, etc.). Une recomposition de l'offre régionale d'enseignement supérieur doit être encouragée dans un souci de lisibilité et de cohérence spatiale. Elle privilégiera le regroupement géographique des implantations et un renforcement de certains pôles (Évry, Sénart-Melun, Nanterre, etc.).

L'accès aux sites d'enseignement supérieur de niveau intermédiaire ou régional sera également amélioré. Cela contribue à la fois à accroître leur attractivité et à faciliter la poursuite d'études pour un plus grand nombre de Franciliens. Les projets de transports

L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR EN ÎLE-DE-FRANCE

L'Île-de-France rassemble près de 900 établissements d'enseignement supérieur, dont seize universités et dix-huit IUT. Ces établissements ont accueilli 620 000 étudiants en 2010. En outre, 58 % d'entre eux étaient en université, 12 % en STS ou CPGE (sections de techniciens supérieurs, classes préparatoires aux grandes écoles) et 30 % dans des écoles.

L'Île-de-France est la région la plus attractive de France auprès des étudiants. Le taux de solde migratoire (entrées moins sorties) net des étudiants s'établit à 11,6 %, soit cinq points de plus que Midi-Pyrénées, deuxième région attractive de France. ■

collectifs structurants auront un effet porteur sur un grand nombre de pôles d'enseignement supérieur : Villetaneuse, qui souffrait d'un fort enclavement, sera desservie par le tramway et la tangentielle nord ; les sites de Bobigny, Marne-la-Vallée, Créteil, Vallée scientifique de la Bièvre, Saclay, Versailles-Saint-Quentin-en-Yvelines et Nanterre bénéficieront du métro automatique du Grand Paris Express. Dans le prolongement de ces grandes infrastructures de transports collectifs, une amélioration de la desserte locale, notamment en modes actifs, doit être systématiquement recherchée.

ORGANISER L'IMPLANTATION DES GRANDS CENTRES COMMERCIAUX ET MULTIFONCTIONNELS

Les pôles commerciaux existants, grands équipements dans l'agglomération et centres urbains, doivent être confortés et renforcés. Notamment, la requalification des équipements commerciaux anciens, sous réserve que leur insertion et leur localisation soient adaptées, doit être préférée à la réalisation d'opérations nouvelles, ceci afin d'empêcher le développement de friches commerciales. Malgré la crise économique qui sévit, de très grands équipements mêlant commerces, tourisme, loisirs ou encore culture sont à prévoir à court ou plus long terme. C'est un levier d'attractivité pour la région Île-de-France. La répartition spatiale des implantations commerciales représente un enjeu en termes de cohérence d'aménagement du territoire. C'est à ce titre que les décisions d'implantation de tels équipements devront s'appuyer sur une démarche concertée, privilégier des localisations déjà bien desservies par les transports collectifs, proposer des programmations adaptées qui ne devront pas déstabiliser l'offre commerciale existante et limiter les consommations d'espaces naturels et d'énergies.

Dans le contexte général d'une offre globalement satisfaisante à l'échelle régionale, notamment au regard de la mobilité croissante des personnes, des contraintes énergétiques, des situations de déséquilibres persistent et on constate des déficits de dessertes de proximité dans les territoires hors agglomération et les plus fragilisés. L'implantation de nouveaux centres commerciaux d'échelle plus locale devra ainsi renforcer le maillage commercial régional, en répondant à des exigences d'amélioration de l'accessibilité des habitants à une offre commerciale de qualité et de proximité.

ENRICHIR ET VALORISER LE DYNAMISME CULTUREL FRANCILIEN

La culture s'inscrit à la fois dans le registre du rayonnement et dans celui de la qualité de vie et de l'épanouissement individuel. Elle devient un élément clé de l'attractivité. De plus en plus, la production culturelle est un substrat indispensable à l'économie de la connaissance. Or, dans le monde, Paris et l'Île-de-France, du fait de la richesse patrimoniale et de la production artistique, sont synonymes de culture. Les équipements culturels majeurs, le cadre urbain remarquable, la valorisation des sites protégés, l'importance des manifestations de niveau international, la qualité des structures favorisant la création artistique et culturelle, en constituent les atouts. Si le cœur de la métropole regroupe les hauts lieux emblématiques et bourdonne d'une vie artistique intense, l'ensemble des territoires régionaux sont irrigués de culture, grâce en grande partie à l'action des collectivités territoriales. Néanmoins, des inégalités demeurent et nécessitent une lutte contre les déserts culturels. De manière générale, toute forme de culture doit être rendue accessible pour tous les publics, quels que soient leur profil et leur lieu de résidence (en Île-de-France ou ailleurs). La diversité des pratiques et des esthétiques participent à l'identité de la région. Le patrimoine archéologique, facteur de valorisation culturelle pour les territoires concernés, notamment dans l'espace rural, mérite également une vigilance particulière. Le rôle du SDRIF est simultanément de poursuivre la mise en valeur d'un patrimoine urbain et architectural unique, de pousser les feux sur les grands projets structurants,

de renforcer des offres regroupées à l'échelle de grands territoires et de stimuler les capacités de créativité.

Valoriser le patrimoine, source de création

Le patrimoine a fait l'objet de beaucoup d'attentions. Néanmoins, la richesse de l'Île-de-France ne tient pas qu'aux grands monuments. L'intégrité des trames urbaines, la qualité du cadre bâti jusque dans les hameaux, la renommée des paysages, sont uniques au monde.

En prenant le parti de la densité pour les nouvelles urbanisations le SDRIF s'attache à ne pas porter atteinte à ces richesses exceptionnelles. Il fait en sorte que ces témoignages du passé soient respectés et valorisés de manière à leur permettre de devenir eux-mêmes source de création par les manifestations qui s'y déroulent et par les œuvres, notamment cinématographiques et d'art plastique, qu'ils accueillent.

Ainsi, le spectacle vivant est un champ culturel essentiel pour valoriser le patrimoine régional et constituer un espace régional de la culture. Il favorise pleinement le développement des territoires par la culture. Ses pratiques sollicitent localement les Franciliens de tout âge et les mettent en relation. Ce champ dispose également d'un avantage significatif : le maillage existant de lieux de spectacle vivant. Fortement développée, la grande couronne demeure néanmoins moins irriguée par des équipements réellement structurants. Un développement culturel doit y être mené par la répartition de lieux de diffusion jalonnant le territoire.

Développer de grands projets culturels porteurs de rayonnement

La notoriété de Paris capitale culturelle tient beaucoup à ses grands lieux d'exposition et de création symboliques. Il s'agit à la fois de renouveler la palette de cette offre de prestige pour l'accueil de fonctions contemporaines, d'investir de nouveaux lieux et de faire émerger de nouvelles localisations pour de grands projets.

Ainsi, entrent dans ce registre la Cité du cinéma à Saint-Denis, la Cité de l'air et de l'espace au Bourget, le Centre de création vocale et scénique d'Aulnay-sous-Bois, le Centre de création contemporaine sur l'île Séguin, à Boulogne-Billancourt, la Philharmonie de la Cité de la Musique à Paris, la Cité de la Gastronomie à Rungis/Chevilly-Larue, le Centre de développement chorégraphique de la Briqueterie à Vitry-sur-Seine, ou encore le Musée des transports urbains à Chelles et le Musée français de la photographie à Bièvres. De même l'implantation, en cours (en 2012), des Archives nationales à Pierrefitte-sur-Seine, des Archives du ministère des Affaires étrangères à la Courneuve, des Réserves des musées nationaux à Cergy-Pontoise, d'une Villa Médicis à Clichy-Montfermeil contribuent à ce renouvellement et font gagner en rayonnement des territoires moins reconnus. D'autre part, l'Île-de-France était et reste une grande région industrielle. Les sites, en activité ou dont celle-ci est détruite, sont marqués d'une forte charge mémorielle qui imprègne l'identité territoriale (Seine-Aval, Seine-Saint-Denis, Montereau-Fault-Yonne, Corbeil-Essonnes, Boulogne-Billancourt, mais aussi Javel, Gennevilliers, etc.) et qui ne demande qu'à perdurer. Ces lieux (équipements, friches, etc.) font bien souvent l'objet d'une appropriation culturelle spontanée et attendent d'être reconnus.

Structurer des bassins culturels

Au sein de la région coexistent des espaces de foisonnement culturel et des territoires de densité moindre. C'est pourquoi le renforcement de l'armature de lieux culturels est encouragé par des lieux tels que les « fabriques », importants par leur contenu et surtout en tant que « déclencheurs » de découvertes et de pratiques artistiques, interfaces entre amateurs, professionnels et publics, bases de rayonnement et de mise en réseau à l'échelle locale, régionale, nationale et internationale. De même, la création de plusieurs centres de formation et d'écoles artistiques est à prévoir. Cette offre est actuellement très concentrée sur quelques grands établissements.

Enfin, il conviendrait de raisonner en regroupant dans la proximité de lieux culturels existants, et de lieux de formation évoqués ci-dessus, l'offre d'autres équipements et ser-

vices y compris publics de manière à induire des centralités sur lesquelles peuvent se greffer des lieux de rencontres et logements pour artistes, publics ou privés. C'est l'amorce de milieux créatifs qu'il s'agit ainsi d'encourager. Des polarités autour de la création et la diffusion comme le musée d'art contemporain du Val-de-Marne, la Ferme du Buisson, le Plan à Ris-Orangis ou encore les scènes nationales franciliennes (Sénart, Saint-Quentin-en-Yvelines, Cergy-Pontoise, Créteil, Ivry-sur-Seine, etc.) peuvent prétendre attirer autour d'elles de tels développements et accroître leur rayonnement déjà bien établi. Une accessibilité de qualité de ces sites par les transports collectifs conditionne leur développement. Elle permet d'instaurer et de renforcer les liens entre ces polarités et entre porteurs de projets. À ce titre, le déploiement de la fibre optique sur l'intégralité du territoire régional joue un rôle majeur. Dans le champ de la culture il bouleverse les processus de création, de production, de diffusion mais aussi l'expression des pratiques amateurs.

Amplifier le potentiel de créativité

L'Île-de-France doit offrir une réelle capacité à créer. La densité d'emplois (plus de 450 000 créatifs) et d'entreprises, le pôle de compétitivité Cap Digital, la concentration de donneurs d'ordre dans le domaine du cinéma, de l'audiovisuel, de l'édition, etc., font de l'Île-de-France une région de premier rang pour les industries créatives. Si la Plaine-Saint-Denis est bien identifiée comme territoire de création grâce au tissu d'équipements et d'entreprises déjà présents, notamment dans l'audiovisuel, l'écosystème de la création est bien ancré sur Paris, et d'autres territoires, à l'ouest de la capitale, ou à l'est à Marne-la-Vallée autour de Val-d'Europe, peuvent aussi y prétendre.

En partant de ces pôles qui réunissent déjà des compétences et des têtes de réseaux, il s'agit de faire monter en puissance ces regroupements de créatifs et d'activités par une offre d'espaces adaptés, de logements affectés à des artistes, par des réseaux de formation, etc. tout en jouant sur leurs complémentarités.

Donner sa place à l'éphémère et à l'itinérance

Dans le domaine de la culture plus que dans tout autre, les pratiques s'accommodent de mobilité et de temporalités courtes. Ainsi, en complément de bassins structurés autour de diverses propositions culturelles, se mettent en place des « flux » de la création artistique. Pour les accueillir, il importe cependant qu'il y ait des points d'accueil et une ingénierie qui permette des performances de bon niveau.

Ces lieux pourraient également être sécurisés de manière à héberger temporairement des œuvres majeures de grands musées nationaux afin de créer des événements autour de cette présence. Une sensibilisation du public scolaire en particulier pourrait se faire dans ce cadre.

Enfin, des manifestations éphémères peuvent investir de grands sites tels que la Seine. Les aménagements doivent non seulement le permettre mais créer des opportunités de mise en spectacle.

POURSUIVRE LE DÉVELOPPEMENT TOURISTIQUE

L'Île-de-France est la première destination touristique mondiale et, tout en conduisant la conversion écologique et sociale des activités touristiques, il convient de conforter le dynamisme de la région en la matière.

Formidable vecteur d'image pour l'Île-de-France, le tourisme peut fortement contribuer, par son potentiel de création d'emplois, pour la plupart non délocalisables, à la cohésion sociale et territoriale régionale ainsi qu'à son développement économique. L'Île-de-France touristique est structurée autour d'un « cœur de destination », constitué de Paris, de Versailles et de Disneyland Resort Paris, du fait de l'imaginaire que ces lieux véhiculent, et de leur fréquentation considérable.

La diversité et la richesse des territoires franciliens renforcent l'image du centre métropolitain et bénéficient en retour de la très forte attractivité de ce dernier. L'ensemble des territoires franciliens, y compris le cœur de destination, doit se réinventer, à travers de

nouvelles thématiques ou filières (tourisme social, tourisme vert, tourisme fluvial, tourisme culturel et industriel, etc.), de nouveaux espaces de développement, répondant ainsi à la diversification croissante des attentes de la clientèle touristique régionale, nationale et internationale. C'est à ce titre que nombre de sites culturels et patrimoniaux seront à soutenir dans leur développement. C'est par exemple le cas des châteaux de Vaux-le-Vicomte, de Champs-sur-Marne, de Fontainebleau, de Breteuil, de Courson, de Saint-Jean-de-Beauregard, de Thoiry, de la Roche-Guyon, de Villarceaux, d'Écouen, ou encore des domaines des abbayes de Royaumont ou des Vaux-de-Cernay. À ce soutien aux sites devra s'ajouter une croissance du nombre et une amélioration de la qualité des hébergements touristiques présents dans l'ensemble des territoires franciliens. Cela concerne en particulier l'hôtellerie de charme, les hébergements chez l'habitant ou de plein air. Le développement d'hébergements insolites pourra être encouragé afin de renforcer la diversité de l'offre.

Les futurs développements seront envisagés en complémentarité de l'offre actuelle. Ils se feront d'ailleurs le plus souvent en dehors du cœur de métropole, comme l'attestent des projets tels que l'implantation des « Villages Nature » ou la possibilité de développement d'un troisième parc à Disneyland Paris à Val-d'Europe. Il conviendra, plus globalement, d'élargir le cœur urbain de la destination à l'ensemble de l'espace urbain dense, notamment en lien avec le réseau de transports collectifs lourds (métro automatique du Grand Paris Express, RER, métro). Il sera d'ailleurs nécessaire d'accompagner ces développements de l'offre touristique par une offre commerciale adaptée aux demandes des visiteurs. Au-delà de ces grands projets, l'accessibilité en transports collectifs ou en modes actifs aux sites touristiques et de loisirs de l'ensemble du territoire devra être améliorée dans la mesure du possible.

Le développement des centres de congrès et des parcs des expositions existants doit être poursuivi, avec notamment l'extension de Paris-Nord-Villepinte afin d'atteindre 350 000 m², celle du parc des expositions du Bourget, le réaménagement du parc des expositions de la porte de Versailles, en réutilisant les infrastructures existantes, afin d'y inclure un centre de congrès international tout en y maintenant la vocation expositions. Le Palais des congrès de la porte Maillot, à Paris, doit être également modernisé et agrandi. Ces évolutions s'accompagneront de la création de nouveaux sites, nécessaires à la vitalité économique francilienne : un centre des congrès à Orly, un autre à Val-d'Europe et un International Trade Center à Roissy. Le métro automatique du Grand Paris Express permettra une amélioration sensible de la desserte de ces sites depuis les aéroports,

L'ÎLE-DE-FRANCE : PREMIÈRE DESTINATION TOURISTIQUE MONDIALE

Le tourisme en Île-de-France, c'est 60,6 millions de séjours en 2008, dont 43,5 millions réalisés par des Français, et 16,9 millions par des étrangers. En outre, 57 % des séjours sont réalisés en hébergements marchands. Le poids économique de cette activité est considérable. Le tourisme représente en effet un chiffre d'affaires annuel de 17 milliards d'euros environ, dont 4 milliards liés au tourisme d'affaires. Enfin, le parc hôtelier francilien est le premier parc mondial, avec près de 150 000 chambres en 2009. Ce parc a évolué dans sa localisation, avec notamment un développement fort à l'extérieur de Paris, dans les communes limitrophes de Paris ou dans les pôles de Roissy-Charles-de-Gaulle, Val-d'Europe et La Défense. ■

les gares, et le cœur de la métropole, mais aussi entre eux.
L'implantation d'équipements de niveau plus local doit s'envisager de façon complémentaire à cette offre structurante, dans une logique d'équilibre régional et de réponse aux besoins locaux ; elle doit aussi s'accompagner d'une offre de services de proximité.

La mutation et l'extension de l'espace urbain doivent intégrer une modernisation et une extension de l'offre d'hébergements touristiques marchands. L'offre actuelle semble insuffisante au regard des évolutions quantitatives envisageables et risque la saturation. Il conviendra donc de soutenir le développement de cette offre, hôtels, hébergements pour jeunes ou pour les familles, dans des territoires bien reliés au cœur de destination, ou aux pôles d'affaires de la région. Il est par exemple estimé qu'il faudra construire 20 000 à 30 000 chambres d'hôtel dans la décennie à venir, essentiellement dans les territoires du cœur de métropole, ainsi qu'autour du pôle de Roissy ou à Val-d'Europe. Les territoires autour des nouvelles gares franciliennes apparaissent d'ailleurs comme des cibles privilégiées de localisation de ces hébergements, participant ainsi à l'objectif de mixité fonctionnelle.

COMPLÉTER LE RÉSEAU DES GRANDS ÉQUIPEMENTS SPORTIFS MÉTROPOLITAINS

L'Île-de-France concentre un grand nombre d'installations sportives de rang national et international, mais des carences persistent. De nombreux équipements structurants sont projetés, ou en cours de construction, comme le vélodrome et la piste de vélo BMX à Saint-Quentin-en-Yvelines, le site sportif de Vaires-sur-Marne, le centre aquatique d'Aubervilliers, le dôme Arena de Sarcelles (15 000 à 20 000 places), le stade nautique international de Mantes, le stade couvert d'athlétisme en Seine-et-Marne, le centre national de tir de Versailles, l'Arena 92 (30 000 places) à Nanterre, le parc des Princes rénové, le stade Jean-Bouin, le complexe Yves-du-Manoir accueillant notamment le Centre national du handball, le centre national de hockey sur glace à Cergy, la modernisation du centre national de golf de Guyancourt, l'agrandissement du Palais Omnisports de Paris-Bercy (21 000 places) et de Roland-Garros (Porte d'Auteuil à Paris), le grand stade de rugby à Évry-Ris-Orangis (82 000 places). D'autres projets d'équipements sportifs de grande taille existent, mais il convient de bien les intégrer à l'échelle régionale, afin de limiter les risques de concurrence et de surcapacité.
Ces grands équipements participent à la fois au rayonnement international de l'Île-de-France, par les grands événements sportifs internationaux qu'ils accueillent, et à la réponse aux besoins des sportifs franciliens, qu'ils soient professionnels ou amateurs. Ils doivent également répondre aux besoins d'animation des territoires où ils sont implantés.
L'Île-de-France détient également plusieurs centres destinés à la formation des cadres sportifs et des athlètes franciliens de haut niveau. Néanmoins, ces centres, dédiés à une discipline, ou pluridisciplinaires, ne suffisent plus à répondre à la demande. La création d'établissements d'échelle régionale est donc indispensable. Leur implantation sera à envisager dans des secteurs géographiques bien desservis, de préférence dans un département non pourvu à ce jour, afin de procéder à un rééquilibrage de l'offre. ■

LES RENCONTRES ET LES ÉVÉNEMENTS PROFESSIONNELS EN ÎLE-DE-FRANCE

En 2009, l'Île-de-France a accueilli plus de 2 700 manifestations dans les 20 principaux centres d'expositions et de congrès du territoire. Parmi elles, 384 salons grand public et professionnels ont engendré 8,5 millions de visiteurs. Les 2 300 autres manifestations (dont 251 congrès et 1 500 réunions d'entreprises) ont accueilli 2,2 millions de visiteurs. ■

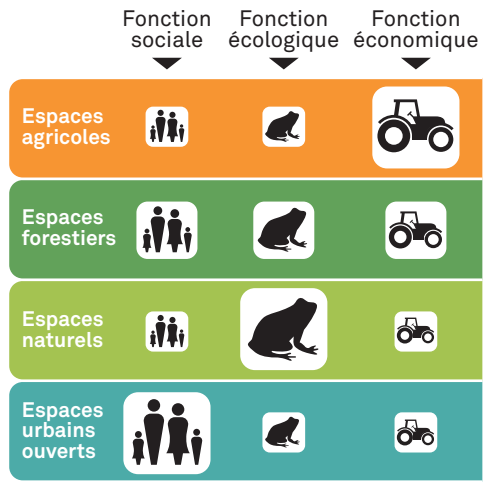
4.4 GÉRER DURABLEMENT **L'ÉCOSYSTÈME NATUREL** ET RENFORCER **LA ROBUSTESSE** DE L'ÎLE-DE-FRANCE

STRUCTURER LES ESPACES OUVERTS À L'ÉCHELLE RÉGIONALE

Prendre en compte tous les espaces ouverts

À l'échelle régionale et au-delà, les espaces ouverts assurent de nombreuses fonctions. Ils remplissent des fonctions économiques : production à partir de ressources naturelles, préservation de ressources en vue d'une production future, valorisation touristique. La production concerne les produits agricoles, la fourniture d'eau potable, de matériaux, d'énergies renouvelables, etc. Par exemple, un espace agricole situé en Beauce, cultivé en blé, va contribuer à alimenter en farine l'Île-de-France et le bassin national, voire international. La préservation des ressources s'inscrit dans une gestion économique de long terme ; elle concerne des ressources renouvelables (eau, énergie) ou non renouvelables (matériaux issus du sous-sol). Les espaces ouverts assurent également des fonctions environnementales majeures, telles que support de biodiversité, prévention des risques naturels, rafraîchissement. Les fonctions sociales sont diverses : facteur de calme, de ressourcement, de lien social, intérêt pédagogique ou artistique, attractivité touristique, etc. La forêt de Fontainebleau, par exemple, attire

Les fonctions des espaces ouverts



© IAU ÎdF 2013

chaque année de l'ordre de 13 millions de visiteurs. Enfin, ces espaces ouverts sont essentiels à la structuration de l'espace et à la qualité du paysage.

Le territoire régional comprend 50 % d'espace agricole et 24 % d'espace forestier, soit pour la première région urbaine de France, pratiquement les mêmes proportions que la moyenne nationale. Les espaces naturels, constitués de milieux variés souvent liés à d'anciennes pratiques agricoles (pelouses sèches, prairies humides, landes, tourbières, marais), sont généralement de petite taille et ne représentent qu'une très faible part du territoire régional, part bien inférieure à la moyenne nationale. Menacés de recolonisation naturelle par les boisements spontanés et de dégradations par les pressions urbaines, ils ont pourtant un intérêt majeur dans l'équilibre écologique de la région. Les espaces en eau, cours d'eau, plans d'eau, dont beaucoup sont d'origine artificielle, créés suite au réaménagement de carrières, constituent environ 1 % du territoire régional.

Les espaces ouverts urbains (espaces verts et de loisirs, mais aussi jardins, friches, etc.) représentent, quant à eux, environ 5 % du territoire régional. Certains espaces ouverts n'ont individuellement qu'un rôle de proximité, mais remplissent collectivement un rôle au niveau régional.

Au sein des grands territoires du projet spatial de la région, de grands équilibres entre espaces agricoles, boisés et naturels et espaces artificialisés sont à trouver :

- cœur de métropole : en 2008, il compte 11 % d'espaces agricoles, boisés et naturels et 89 % d'espaces artificialisés (la part d'espaces ouverts urbains dans les espaces urbanisés atteint 16 %). L'objectif est de préserver au moins 10 % d'espaces agricoles, boisés et naturels en 2030 ;
- ceinture verte : en 2008, elle comporte 64 % d'espaces agricoles, boisés et naturels et 36 % d'espaces artificialisés (la part d'espaces ouverts urbains dans les espaces urbanisés est de 24 %). L'objectif est de maintenir au moins 60 % d'espaces agricoles, boisés et naturels à l'horizon 2030 ;
- espace rural : en 2008, il est constitué de 90 % d'espaces agricoles, boisés et naturels et 10 % d'espaces artificialisés (la part d'espaces ouverts urbains dans les espaces urbanisés est de 33 %). L'objectif est de maintenir 89 % d'espaces agricoles, boisés et naturels à l'horizon 2030.

Garantir la multifonctionnalité et contenir les pressions subies par les espaces ouverts

La fonctionnalité des espaces repose sur la préservation et valorisation des espaces eux-mêmes, et aussi sur l'existence de continuités entre ces espaces. Il s'agit de pérenniser un fonctionnement en système des espaces ouverts.

À mesure que l'on s'approche du cœur de métropole, on passe progressivement de grandes entités d'espaces homogènes (plateaux de Beauce, de Brie, du Vexin, massifs de Rambouillet, de Fontainebleau, zone humide de La Bassée, etc.), à des espaces fonctionnels mais plus contraints de ceinture verte (Plaine de Versailles, Plaine de France, Plaine de Montesson, forêt de Ferrières, territoire de Marne-et-Gondoire, Triangle vert du Hurepoix, réseau de sites Natura 2000 de Seine-Saint-Denis, etc.), et enfin à des espaces de taille plus réduite, enclavés dans l'urbanisation (bois de Boulogne et de Vincennes, Parc de la Courneuve, plaine de Montjean, forêt de Meudon).

Pour tous ces territoires, préserver des entités d'espaces cohérentes est nécessaire mais pas suffisant. Les continuités permettent de structurer l'espace, de favoriser les déplacements des espèces animales et végétales, rendues d'autant plus vitaux dans le contexte du changement climatique, ainsi que les déplacements des hommes, dans le cadre d'activités de production agricole, forestière, ou pour leurs loisirs. Plusieurs types de continuités y contribuent : les espaces de respiration (coupures d'urbanisation entre noyaux urbains), les continuités écologiques, les grandes pénétrantes agricoles et boisées accompagnées localement de continuités agricoles et forestières et les liaisons vertes. Les espaces de respiration et les pénétrantes agricoles ou boisées jouent un rôle clé dans

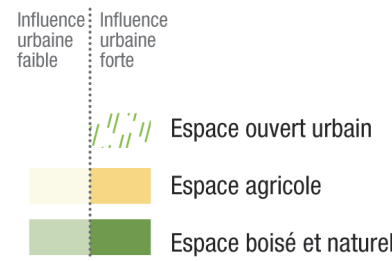
la structuration des espaces et la maîtrise de l'étalement urbain. Les espaces de respiration permettent en effet une continuité d'espaces ouverts, avec des emprises spatiales larges. Ils contribuent au caractère paysager et identitaire des lieux. Les pénétrantes relient les grands ensembles de l'espace rural s'étendant au-delà des limites régionales et les entités périurbaines de la ceinture verte. Elles viennent s'insérer jusqu'au cœur de la métropole, garantissant le retour de la nature en ville. L'objectif est de préserver l'ensemble de ces continuités, voire de les restaurer ou de les créer quand la mise en réseau des espaces l'impose. Les tronçons de continuités soumis à de forts enjeux de développement urbain nécessitent une vigilance pour garantir l'intégrité du système.

Les zones d'interface ont une importance majeure. Les interfaces entre ville et campagne sont à aménager au niveau local, et constituent, à l'échelle régionale, un support important pour structurer les espaces ouverts. L'agriculture périurbaine, les jardins familiaux ou solidaires et des activités agricoles renouvelées (notamment biologiques) peuvent participer à la gestion précautionneuse de cette interface ville-campagne. Les lisières forestières jouent de multiples rôles : zones de transition écologique entre deux écosystèmes, lieux de passage pour les habitants, zones de recul nécessaires aussi bien pour la forêt que pour l'habitat. La moitié des lisières des bois et forêts se trouve aujourd'hui au contact direct de l'urbanisation, ce qui les fragilise fortement. Les lisières non situées au contact direct des espaces urbanisés doivent rester dégagées.

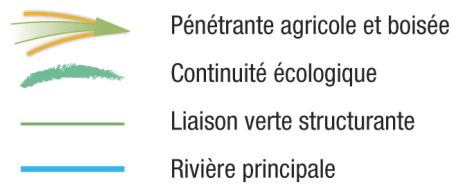
Les espaces ouverts subissent de multiples pressions : consommation, fragmentation, altération. La consommation touche principalement les espaces agricoles. Au niveau national, l'objectif est de réduire de moitié d'ici 2020 le rythme d'artificialisation des terres agricoles (comme le préconise la Loi de modernisation de l'agriculture et de la pêche). À l'horizon 2030, un ratio similaire sera recherché à l'échelle régionale contribuant ainsi à cet objectif national. La maîtrise de la consommation d'espaces par les espaces urbains se joue à l'échelle locale par l'intensification, et à l'échelle régionale par la compacité du développement. La fragmentation des espaces est provoquée par la création ou l'élargissement d'infrastructures, ainsi que par l'avancée de l'urbanisation : elle entraîne une perte de la valeur des espaces ouverts et des fonctions qu'ils assurent. L'altération, moins facilement perceptible regroupe l'ensemble des pressions indirectes qui, sans modifier de façon manifeste la configuration spatiale des espaces ouverts, les rend moins aptes à assurer une ou plusieurs de leurs fonctions : surfréquentation, pollution des sols, imperméabilisation et conséquence sur la capacité d'absorption des milieux, etc. L'aménagement urbain et les évolutions des infrastructures doivent veiller à éviter, limiter ou compenser ces phénomènes.

Le Système régional des espaces ouverts

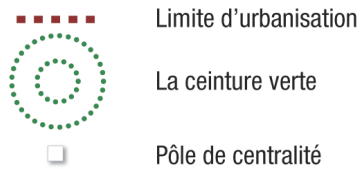
Reconquérir, préserver, valoriser les espaces ouverts

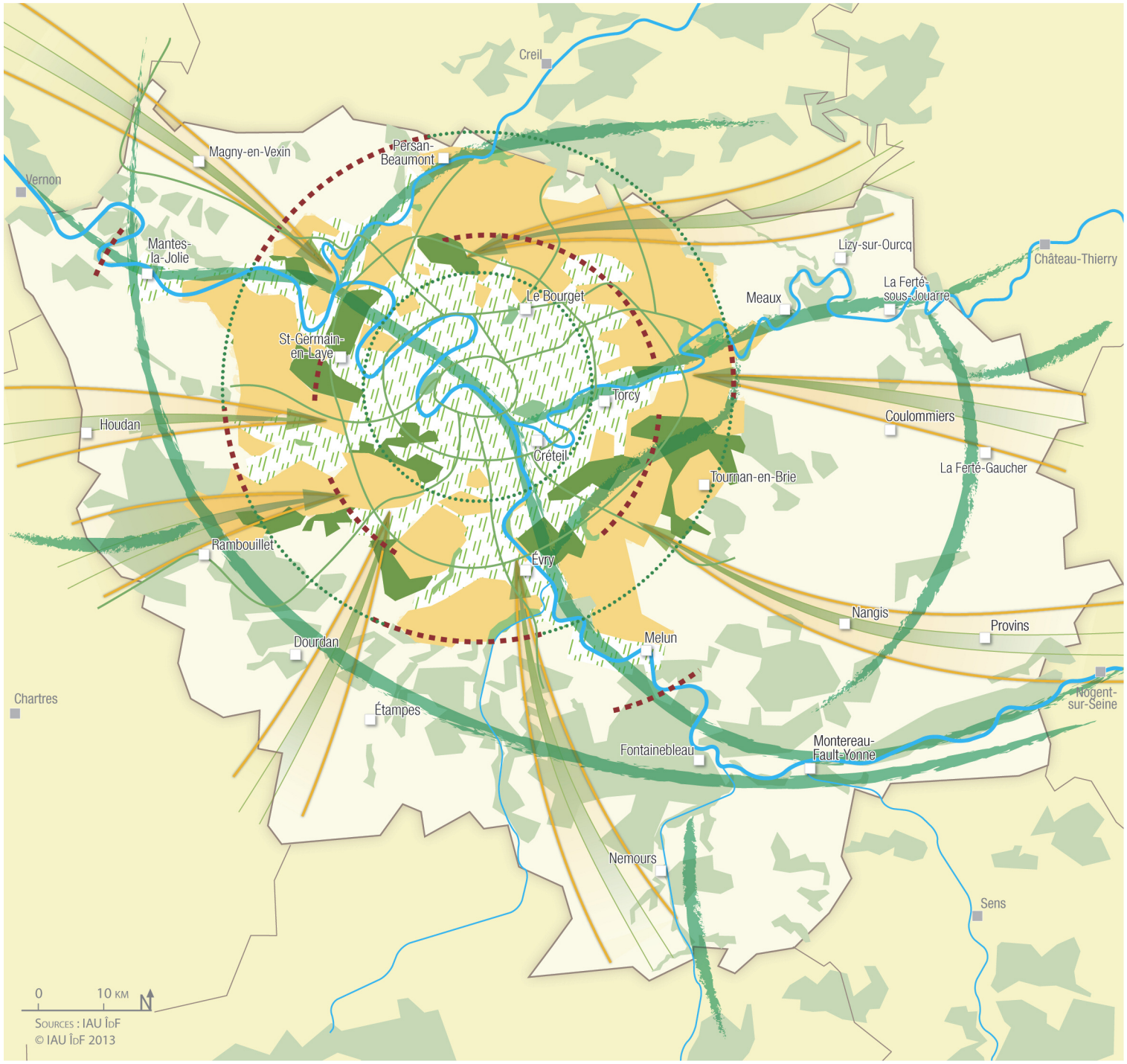


Maintenir et restaurer les liaisons entre les espaces



Mieux gérer les interfaces ville-campagne




Creil
Magny-en-Vexin
Persan-Beaumont
Vernon
Mantes-la-Jolie
Lizy-sur-Ourcq
Château-Thierry
La Ferté-sous-Jouarre
Meaux
Le Bourget
St-Germain-en-Laye
Torcy
Houdan
Coulommiers
Créteil
La Ferté-Gaucher
Tournan-en-Brie
Rambouillet
Évry
Nangis
Provins
Melun
Dourdan
Chartres
Étampes
Nogent-sur-Seine
Fontainebleau
Montereau-Fault-Yonne
Nemours
Sens
0
10 KM
N
Sources : IAU ÎdF
© IAU ÎdF 2013

GÉRER DURABLEMENT LES RESSOURCES RÉGIONALES ET FAVORISER LES ACTIVITÉS LIÉES AU TERRITOIRE

Enrayer la perte de biodiversité au niveau régional et suprarégional

L'Île-de-France, située au cœur de plusieurs grandes influences biogéographiques du Bassin parisien et à une confluence majeure du réseau hydrographique, possède une grande richesse écologique. Cette richesse est néanmoins fragilisée par l'urbanisation du territoire. Ainsi, dans les forêts de la région, le nombre d'espèces végétales et animales diminue à mesure que l'on se rapproche du cœur de l'agglomération : on passe ainsi de grands massifs biologiquement très riches (Rambouillet, Fontainebleau), à des massifs présentant un équilibre écologique (Ferrières, Crécy), puis aux forêts plus proches de l'urbanisation (Saint-Germain, Meudon), et enfin aux parcs forestiers (la Poudrerie à Sevran). Cette menace sur la biodiversité liée à la pression urbaine est renforcée par le changement climatique. La zone plus urbaine accueille néanmoins un grand nombre d'espèces végétales ou animales, moins exigeantes en termes d'habitat et de ressources, et qualifiées de biodiversité « ordinaire ».

Les espaces agricoles, boisés et naturels et les cours d'eau, principaux supports de la biodiversité à l'échelle régionale, constituent la Trame verte et bleue. Toutefois, l'agriculture intensive en intrants peut, localement, limiter fortement l'expression de la biodiversité.

Enrayer la perte de biodiversité c'est, au niveau régional, préserver ou restaurer :

- des « réservoirs de biodiversité » : ils sont constitués d'une part d'espaces de grande richesse écologique, abritant l'essentiel des espèces et des habitats (espaces protégés au titre de Natura 2000, arrêtés de biotope, réserves naturelles, etc.) et d'autre part d'espaces permettant des déplacements d'espèces et renfermant des habitats relais (zones d'inventaire notamment) ;
- des « corridors écologiques » : ils correspondent le plus souvent à des zones de plus faible emprise spatiale, permettant le déplacement des espèces entre les réservoirs de biodiversité.

Réservoirs de biodiversité et corridors constituent les continuités écologiques.

Le SDRIF s'articule dans cet objectif avec le Schéma régional de cohérence écologique (SRCE) qui retient quatre sous-trames – arborée, bleue, herbacée, agricole – à protéger ou à reconstituer. Pour chacune de ces sous-trames, les corridors écologiques comportent des tronçons sur lesquels les enjeux liés au développement urbain sont particulièrement forts et où la vigilance doit être maximale. Berges, cours d'eau, plans d'eau, zones humides constituent les supports de la Trame bleue. Il importe de redonner leur perméabilité

Les continuités écologiques

Préserver des axes de déplacement des espèces entre les réservoirs de biodiversité

- Corridor de la trame verte
- Corridor de la trame bleue

Reconquérir des continuités multifonctionnelles en zone dense

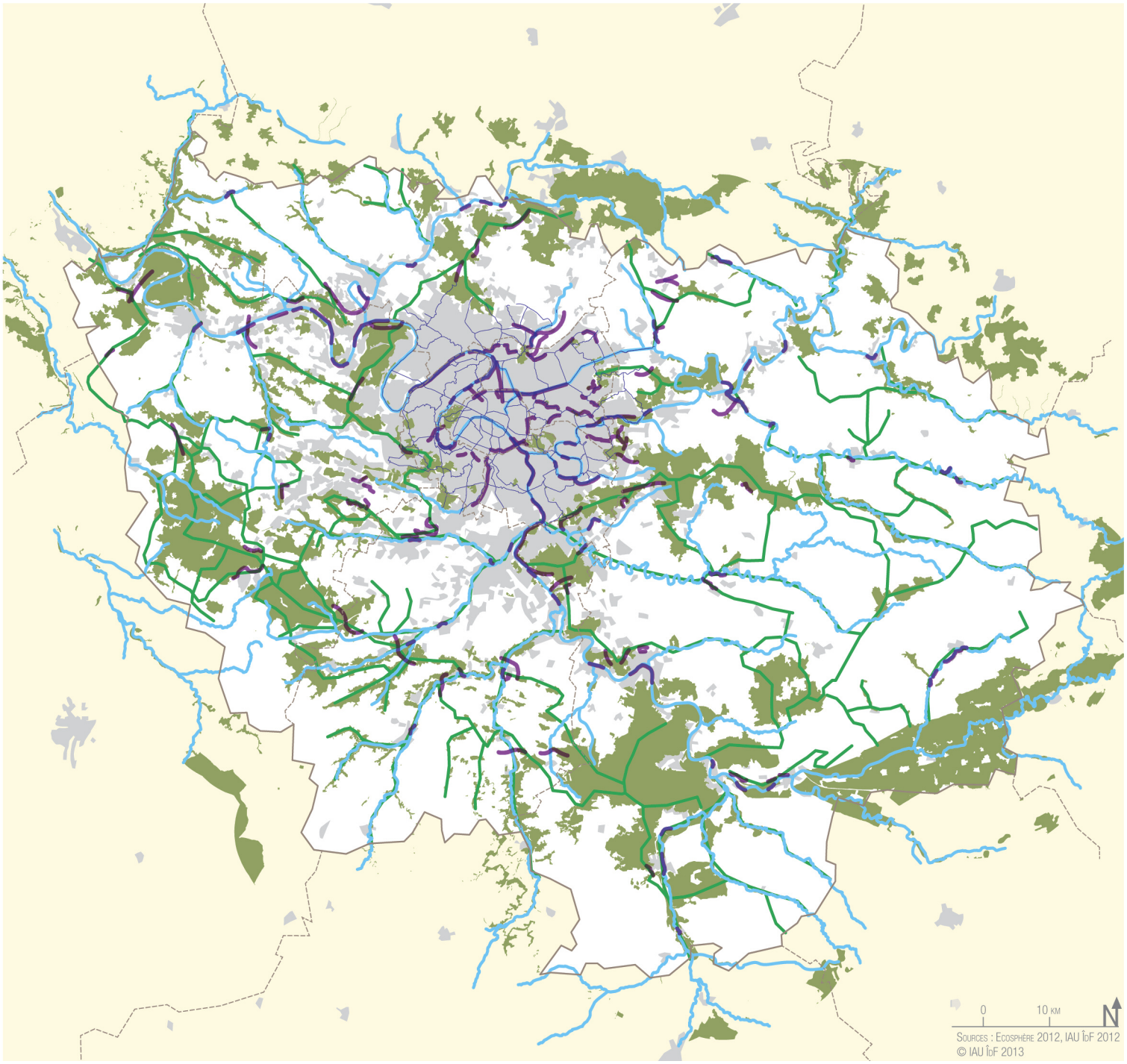
- Réseau de liaisons vertes dans le cœur de métropole

Veiller à garantir le déplacement des espèces dans les secteurs de développement urbain

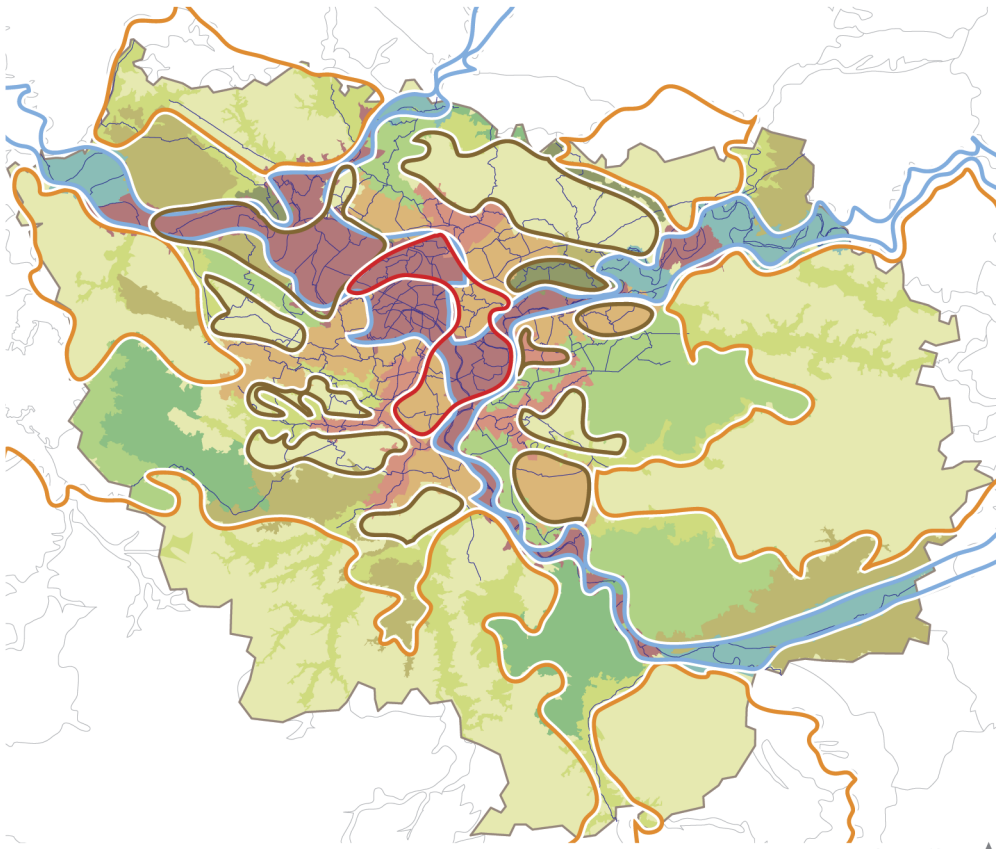
- Secteur de vigilance au regard des continuités écologiques identifiées dans la CDGT

Préserver des espaces de grande richesse écologique et des espaces relais

- Réservoir de biodiversité


0
10 KM
N
Sources : Ecosphère 2012, IAU îdF 2012
© IAU îdF 2013

Les unités paysagères stratégiques



aux berges artificialisées et de les renaturer, afin d'avoir au moins une des deux rives « praticable » par les espèces. Il est nécessaire de considérer une épaisseur de terrain la plus large possible, afin que la berge joue pleinement son rôle écologique, en accueillant autant que faire se peut les autres trames (herbacée et boisée).

L'agglomération parisienne ayant artificialisé la zone de confluence des principales vallées de la région, l'essentiel de la biodiversité se concentre aujourd'hui sur un axe plus au sud : cet « arc de la biodiversité » relie La Bassée à la vallée de l'Epte en passant par les massifs de Fontainebleau et Rambouillet et les vallées encore naturelles du département de l'Essonne. Bien que fortement fragilisée par l'urbanisation, la vallée de la Seine constitue néanmoins une continuité écologique majeure entre plaines et plateaux du Bassin parisien. Avec ses vallées affluentes (Loing, Yonne, etc.), un véritable réseau se dessine entre les grands ensembles naturels entourant l'Île-de-France (depuis l'axe ligérien au sud, les reliefs du Morvan, des Ardennes, les contreforts de la Lorraine du sud-est au nord-est, et en aval la Normandie et les zones littorales). Ces axes structurants pour la biodiversité, d'intérêt suprarégional et national, sont à préserver, voire à reconquérir pour la vallée de la Seine. En zone urbaine, les continuités sont davantage multifonctionnelles car les supports propices se raréfient. Ainsi, la

composante publique de la Trame verte d'agglomération peut jouer un rôle important y compris à l'échelle régionale.

Préserver et faire découvrir les grands paysages franciliens

Le paysage de l'Île-de-France est d'une grande qualité : plateaux de grande culture aux horizons lointains, grands massifs forestiers rythmés par des allées en étoile, coteaux boisés, petites vallées au paysage plus compartimenté, etc. Les paysages sont essentiels à l'amélioration du cadre de vie, à l'impression de bien-être ; ils sont des supports d'identité et d'attractivité touristique.

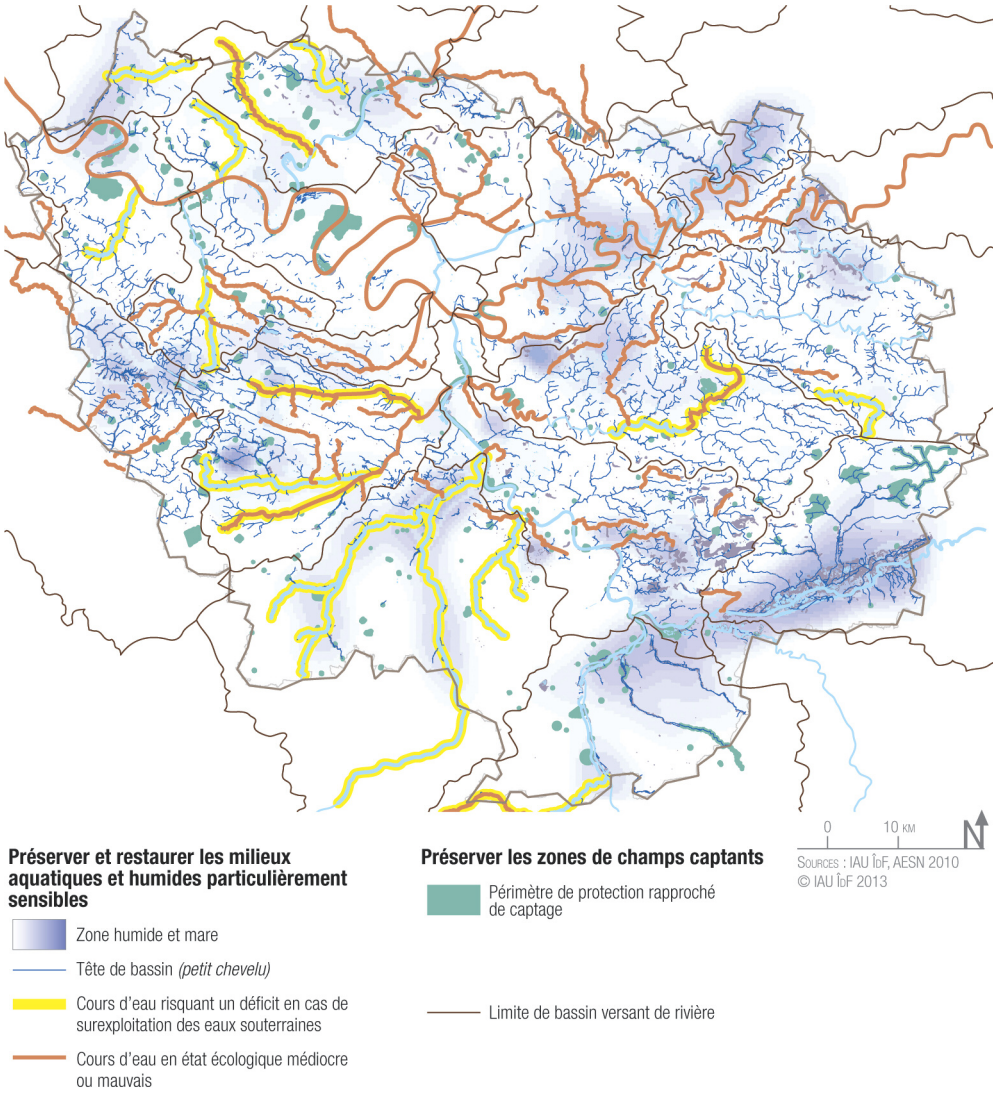
Il est important de préserver la cohérence et l'identité des unités paysagères liées aux espaces ouverts : les grands plateaux agricoles, les forêts, les vallées de la Seine et de ses principaux affluents, la ceinture verte.

Les grands plateaux agricoles sont caractérisés par de vastes horizons qui justifient que l'implantation d'installations de stockage, le cas échéant, soit envisagée dès l'amont avec un souci particulier d'intégration paysagère, afin de respecter les lignes de force du paysage et les formes caractéristiques du relief régional (vallées, rides, buttes, etc.).

Les vallées de la Seine et de ses principaux affluents, sont constitutives de l'identité régionale. Elles doivent être le lieu d'un renforcement des espaces de respiration entre les territoires urbains qui les longent et d'une valorisation de leurs berges.

La ceinture verte, lieu d'imbrication et d'interface entre les espaces urbains et les espaces agricoles, boisés et naturels, doit être confortée dans sa structure et ses fonctions : multifonctionnalité, continuité de l'espace ouvert, individualisation des entités urbaines, maîtrise et aménagement des fronts urbains.

L'eau, une ressource et des milieux sensibles



Les paysages de l'Île-de-France méritent d'être mieux connus, à la fois des Franciliens et aussi des touristes. L'accès par les transports collectifs et les modes actifs à des espaces relativement éloignés du cœur de métropole doit ainsi être facilité. La structuration d'un réseau de liaisons vertes contribue à cet objectif : l'organisation en réseau des liaisons vertes permet de relier le cœur de métropole aux massifs forestiers périphériques et à l'espace rural, de connecter entre eux les espaces boisés et de faciliter l'accès aux espaces récréatifs dont les bases de plein air et de loisirs.

Ce réseau structurant de liaisons vertes se compose :

- des grandes vallées (berges le long de la Seine, de l'Oise, de la Marne) ;
- des liaisons radiales (parc de la Villette au Vexin, des Trois Forêts du Parisis, de la plaine de France, du canal de l'Ourcq, etc.) ;
- et trois grandes liaisons circulaires.

Le réseau de liaisons vertes intègre les véloroutes et est relayé par d'autres réseaux : les itinéraires de randonnée pédestre (dans l'espace rural), le réseau cyclable.

Assurer un accès équitable et durable aux ressources en eau

Malgré des ressources en eau superficielles et souterraines abondantes, des tensions sur l'approvisionnement commencent à poindre, notamment en Seine-et-Marne, et celles-ci pourraient s'accentuer fortement avec le changement climatique : les débits d'étiage et la recharge des nappes d'eau souterraines pourraient baisser respectivement de 30 % et 25 % en 2050. Le rôle de soutien des étiages des bassins réservoirs sera primordial pour garantir la ressource de la Seine et de la Marne. La ressource sur l'Oise, ne bénéficiant pas, quant à elle, de soutien d'étiage, sera plus vulnérable. La majeure partie des masses d'eau souterraines et des cours d'eau présentent un état médiocre (nappe du Champigny particulièrement touchée), voire mauvais sur certains cours d'eau, qu'il faut améliorer.

La maîtrise de l'utilisation des eaux brutes captées en surface (par exemple le réseau parisien) doit s'engager dès à présent, ainsi que les pratiques de recyclage et les économies d'eau sur l'ensemble de l'Île-de-France. Ainsi, il est nécessaire de préserver les zones de champs captants (périmètres de protection de captage), mais aussi les « têtes de bassins », zones en amont des cours d'eau, particulièrement sensibles aux pollutions. Cela concerne en particulier des petites rivières en lien avec des nappes d'eau souterraines servant à l'approvisionnement en eau potable et se retrouvant sous tension à l'étiage : Grand-Morin, Yerres, Réveillon, Ysieux, Orvanne, etc. Les zones humides sont particulièrement importantes car elles permettent une filtration et une épuration naturelle de l'eau.

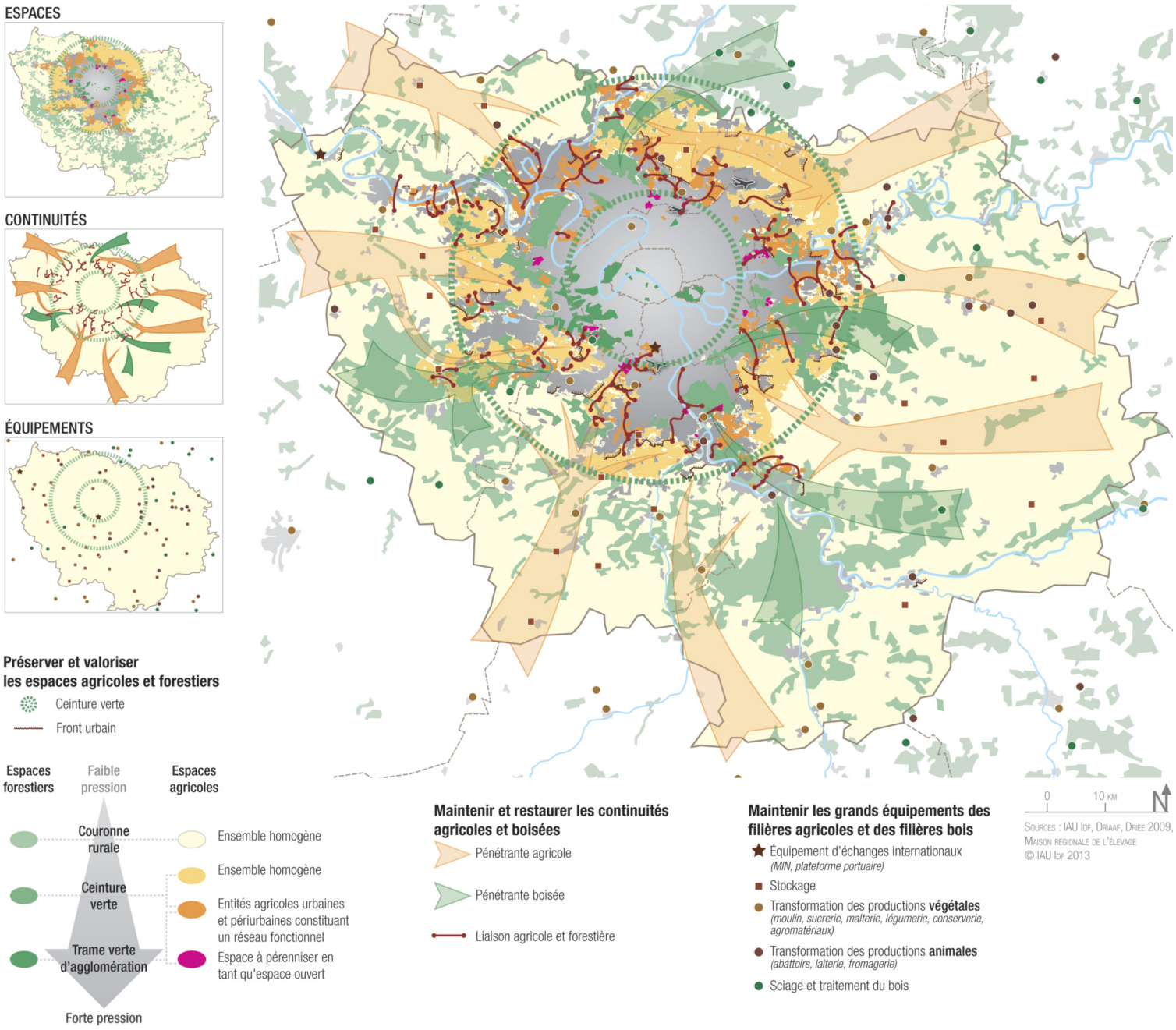
Il importe de maîtriser à l'échelle régionale les pollutions de l'eau, en particulier celles liées à l'assainissement urbain.

Pérenniser la production agricole et forestière

La surface agricole, encore importante pour la première région métropolitaine française, diminue cependant régulièrement du fait de la forte pression de l'urbanisation. Elle représente un potentiel à valoriser, et renforcer l'activité agricole et ses filières constitue l'un des objectifs économiques du SDRIF. La consommation d'espace forestier est moins importante que celle de l'espace agricole. Cependant le morcellement physique et foncier des massifs et les difficultés d'accès aux parcelles forestières posent des difficultés pour la gestion forestière. L'activité forestière peine ainsi à se développer en Île-de-France, et les activités de transformation, sciage en particulier, sont peu présentes.

Les espaces agricoles et forestiers, et leur fonctionnalité, sont à préserver sur le long terme, permettant une lisibilité pour les exploitants, favorisant leur capacité d'investissement et d'adaptation. Il faut veiller à maintenir des unités d'espaces cohérentes et fonctionnelles : taille suffisante, faible morcellement, sans enclave. Concernant les espaces agricoles, moins protégés, il importe que seuls les terrains nécessaires à l'urbanisation soient touchés, et que ceux dont la destination agricole est confirmée dans les documents d'urbanisme puissent

Le fonctionnement régional des espaces agricoles et forestiers



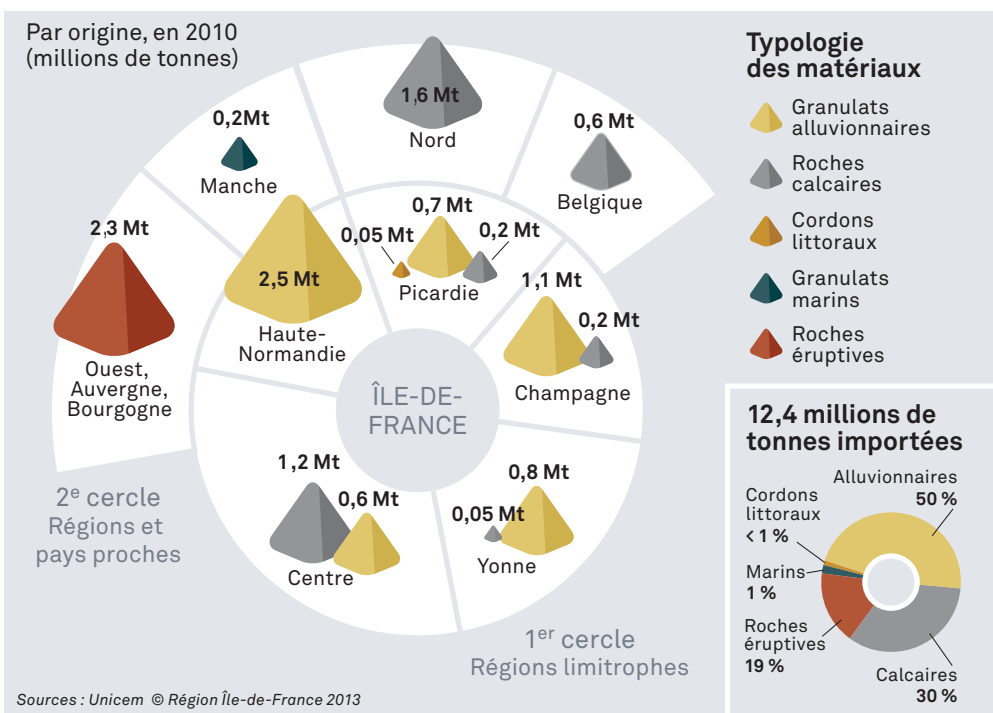
être exploités dans des conditions satisfaisantes.

Si les pénétrantes agricoles et boisées, reliant les espaces ouverts de la périphérie vers le centre de l'agglomération francilienne, permettent de structurer l'espace régional, les liaisons agricoles et forestières sont essentielles au niveau local. Liens stratégiques entre les entités agricoles ou boisées fonctionnant en réseau, elles permettent d'assurer les circulations entre les sièges d'exploitation, les parcelles et les équipements d'amont et d'aval. Elles peuvent s'avérer de surcroît être des continuités spatiales, concourant aussi aux paysages et à l'identité des lieux. Les liaisons agricoles et forestières, doivent être maintenues, voire restaurées, en particulier dans l'espace sensible de la ceinture verte.

Garantir un approvisionnement régional et/ou interrégional en matériaux

La région bénéficie d'un patrimoine géologique particulièrement riche, permettant de disposer d'importantes ressources issues du sous-sol. L'exploitation de ces ressources, non renouvelables, alimente le marché régional de la construction (granulats et matériaux dits industriels), ainsi que le marché national, voire européen (matériaux industriels). Toutefois, étant donné les besoins considérables en termes de matériaux pour la construction (de l'ordre de 30 MT/an), l'Île-de-France dépend fortement du reste du Bassin parisien pour son approvisionnement (45 % des granulats importés depuis les autres régions). L'ouverture ou l'extension de carrières s'avère de plus en plus difficile du fait de l'urbanisation, qui obère certains gisements, de protections environnementales fortes et de phénomènes de rejets locaux des carrières. Concernant les agromatériaux, la région dispose notamment de ressources forestières non négligeables, mais la filière bois de construction pâtit d'un manque de structuration.

D'où viennent les matériaux importés en Île-de-France ?



Sources : Unicem © Région Île-de-France 2013

Au vu des objectifs régionaux de construction, en particulier de logements et de bureaux, les besoins en matériaux vont considérablement augmenter (+ 20 % environ pour les granulats selon les estimations, en considérant une faible part de matériaux alternatifs). Ainsi l'accès aux gisements de matériaux minéraux régionaux naturels doit être préservé, en particulier au niveau de bassins de gisements considérés comme stratégiques selon trois niveaux d'enjeu :

- gisements d'enjeu national et européen : buttes de l'Aulnaye, de Montmorency et de

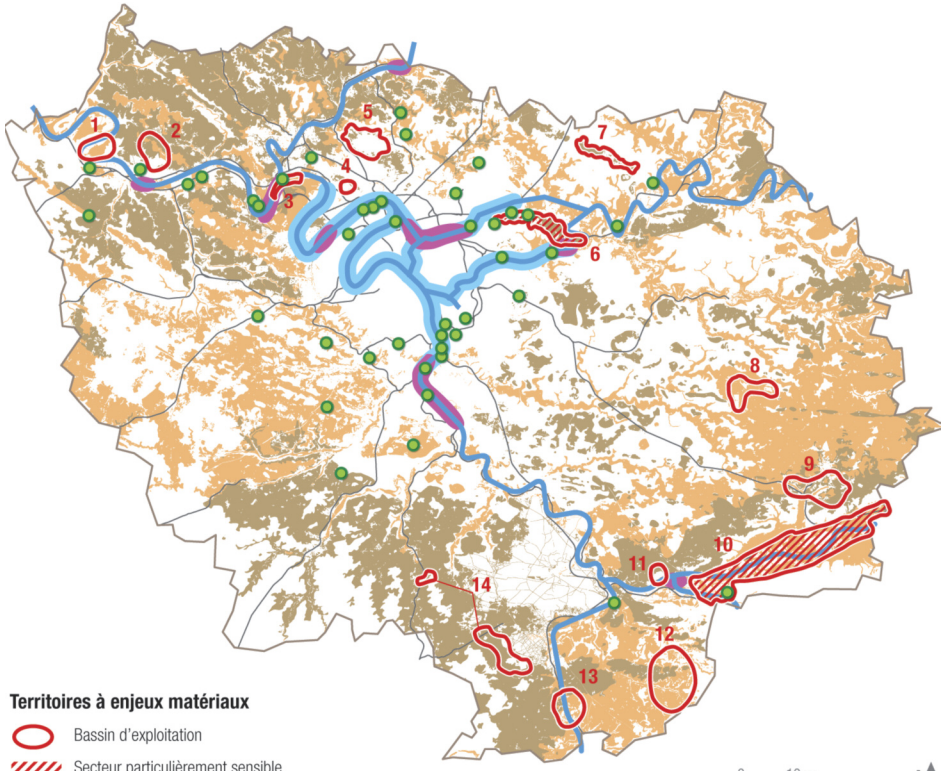
Cormeilles, et monts de la Goële pour le gypse ; Provinois pour les argiles kaoliniques ; Gâtinais pour la silice industrielle ;

- gisements d'enjeu interrégional : Mantois et Côte de Montereau pour les calcaires cimentiers ; Bassée, Boucle de Guernes, secteur d'Achères pour les sables et graviers alluvionnaires ; Bocage gâtinais pour les chailles ;
- gisements d'enjeu régional : Brie centrale et Coteaux du Loing pour les calcaires.

L'exploitation et le réaménagement de carrières doivent être appréhendés dans le cadre d'approches territoriales globales, dépassant l'échelle de chaque site, en particulier dans les bassins d'exploitation d'enjeu au moins régional où se concentrent les activités extractives. Pour les réaménagements de carrières, un équilibre d'usage doit être recherché entre zones naturelles, espaces de loisirs, activités agricoles, en valorisant la meilleure expression du potentiel de chaque site.

Pour limiter la dépendance vis-à-vis des autres régions, une diversification des matériaux employés pour la construction au niveau régional (bois, agromatériaux, terre) doit être privilégiée. Il est nécessaire de favoriser l'implantation d'activités et de filières de matériaux alternatifs pour la construction régionale – bois, agromatériaux, tels que les projets de développement de la filière miscanthus (plante pouvant être transformée en matériau

Les gisements de matériaux d'enjeu régional



Territoires à enjeux matériaux

Bassin d'exploitation

Secteur particulièrement sensible aux conflits d'usage

1 - Boucle de Guernes
2 - Mantois
3 - Achères
4 - Butte de Cormeilles
5 - Butte de Montmorency
6 - Butte de l'Aulnay
7 - Monts de Goële
8 - Brie centrale
9 - Provinois
10 - Bassée
11 - Côte de Montereau
12 - Bocage gâtinais
13 - Coteaux du Loing
14 - Gâtinais

Logistique

Maintenir des infrastructures portuaires en zone dense

Conforter, développer des plateformes multimodales de stockage et de redistribution de granulats

Conforter les installations de recyclage

Ressources en matériaux

Granulats (granulats alluvionaires, calcaires, sablons, chailles, etc.)

Matériaux/minéraux industriels (gypse, silice, calcaires/marnes et argiles à ciment, argiles, etc.)

Transport-logistique

Voie navigable

Voie dédiée au transport fret

Nota
Les ressources cartographiées correspondent aux gisements identifiés par les schémas départementaux des carrières comme a priori exploitables, une fois déduites les contraintes de fait (urbanisation, anciennes carrières) et les protections environnementales de type 1 (périmètres de protection immédiats de captage d'eau potable, forêt de protection, réserves naturelles, etc.).

Sources : IAU ÎdF, Drire, Unicem, RFF-SNCF Port autonome de Paris, BRGM, SDC 2011
© IAU ÎdF 2013

d'isolation) dans les secteurs de Moret-sur-Loing et de la boucle de Chanteloup.

Les zones urbanisées constituent un bassin de gisement considérable en termes de ressources artificielles : déchets de démolition, mâchefers d'incinération d'ordures ménagères (MIOM), recyclés d'enrobés, qui sont recyclés essentiellement dans les infrastructures routières. Il convient de pérenniser cette capacité de recyclage, par le maintien et la création d'installations de tri, de transit, de plateformes de recyclage au plus près des sites de production. Lorsque la valorisation n'est pas possible, des lieux de stockage des déchets inertes (ISDI) seront à prévoir, en favorisant leur intégration paysagère.

CONFORTER LA ROBUSTESSE DE LA RÉGION MÉTROPOLITAINE ET RÉDUIRE LA VULNÉRABILITÉ

Garantir les grands équipements techniques essentiels au fonctionnement de la région métropolitaine

Les grandes stations d'épuration, usines d'approvisionnement en eau potable, dépôts d'hydrocarbures, centres de traitement ou de stockage des déchets, silos agricoles, sont souvent considérés comme des nuisances : ces grands équipements permettent pourtant le « fonctionnement » de la région métropolitaine et constituent en quelque sorte ses « organes vitaux ». Bon nombre de ces équipements interviennent dans le cadre de la gestion durable des ressources naturelles. L'objectif des dispositions du SDRIF est de garantir ce fonctionnement et de préparer l'avenir, en prévoyant le renouvellement et l'implantation de nouveaux équipements. Dans le cas de certains grands équipements, des espaces réservés au développement futur des installations pourraient servir temporairement à d'autres usages.

La sécurisation des approvisionnements énergétiques est essentielle pour la robustesse de la région. Cela concerne divers équipements, correspondant aux sources d'énergie dont dépend l'Île-de-France : postes électriques « sources » et moyenne tension, dépôts d'hydrocarbures (pétrole, gaz), grandes chaufferies biomasse, etc. Les capacités de stockage de pétrole et de gaz sont à maintenir, ainsi que les réseaux souterrains liés, afin de limiter les transports routiers de matières dangereuses, beaucoup plus générateurs de risques technologiques que le transport *via* les canalisations souterraines. Les lignes aériennes à très haute tension stratégiques parmi le réseau électrique 225 et 400 kV sont à préserver.

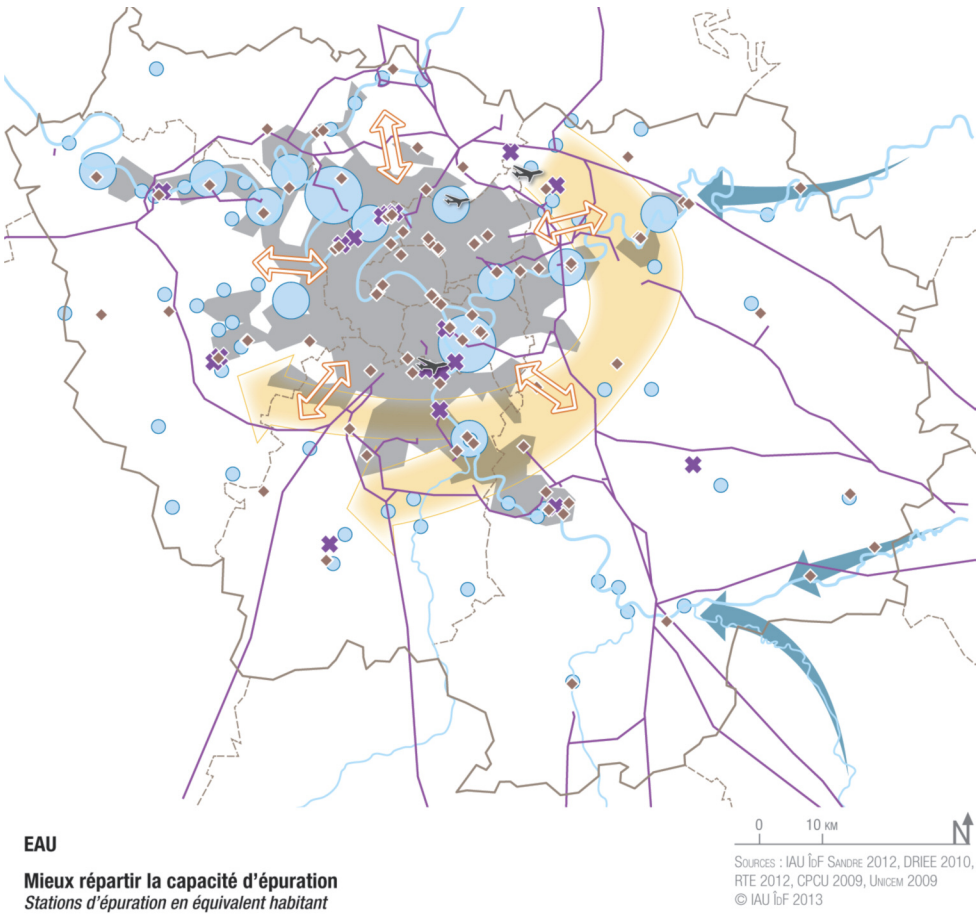
La production et la distribution d'eau potable de la métropole sont très dépendantes des principales usines de production d'eau potable implantées le long de la Seine (Choisy-le-Roi, Orly), de la Marne (Joinville, Neuilly-sur-Marne), et de l'Oise (Méry-sur-Oise). Le système francilien d'épuration des eaux usées est particulièrement concentré (trois stations centralisant 70 % des capacités d'épuration). Pour s'inscrire dans une perspective durable il faut conserver des marges d'adaptation en favorisant un traitement local. Il convient de limiter l'extension de zones de collecte, en particulier vers les territoires ruraux ou peu denses, et d'éviter la création de collecteurs de fond de vallée qui font obstacle au bon état écologique des cours d'eau. Des tensions sur l'assainissement sont à anticiper : augmentation des charges polluantes due à l'augmentation de la population principalement et contraintes renforcées sur la qualité des rejets liés à la baisse probable des débits d'étiage de la Seine et des principaux cours d'eau sous l'effet du changement climatique (- 30 % en 2050). La gestion publique de l'eau doit garantir un accès à l'eau et à l'assainissement dans des conditions acceptables en associant la société civile. Concernant l'approvisionnement en matériaux, les sites de transformation des granulats constituent le dernier maillon entre les carrières et les chantiers. Le maintien d'un maillage suffisant de ces sites, en particulier de centrales à béton prêt à l'emploi, est stratégique pour le développement de la région métropolitaine, en particulier pour celles qui sont embranchées sur le fleuve. Les péniches, chargées à partir de carrières proches de la voie d'eau, peuvent arriver directement dans le cœur de la métropole. Le réseau des installations de recyclage est éga-

lement à développer.

Concernant les déchets, si prévention et recyclage constituent les priorités, les installations de traitement et de stockage de déchets – issus des ménages, des activités économiques, des chantiers, etc. – sont néanmoins indispensables à une région durable et vivable. Ces installations ne sont pas, pour certaines, réparties de manière homogène sur le territoire, induisant un allongement des distances de transport, une concentration des impacts environnementaux sur certains territoires, des disparités territoriales mal vécues localement. Il importe de rééquilibrer le maillage du territoire régional de ces installations ; cela concerne particulièrement les installations de stockage de déchets non dangereux (ISDND), ainsi que les installations de stockage de déchets inertes (ISDI).

Le maillage de ces grands équipements est complété par un maillage fin d'équipements de proximité, souvent insérés dans le tissu urbain : centres de distribution de marchandises, déchetteries, ressourceries, stations d'épuration locales, plateforme de recyclage, centrales thermiques, etc. Du fait d'une concurrence très vive pour l'utilisation du foncier, on assiste à un desserrement progressif de ces fonctions de services urbains, souvent considérées comme des nuisances, vers des secteurs géographiques de plus en plus éloignés du centre de l'agglomération. Ce phénomène est contraire aux principes de

Les réseaux et équipements liés à la gestion des ressources



LES ZONES INONDABLES

Les zones inondables ne couvrent que 3,85 % de la région, soit 46 300 hectares (5 % des espaces d'habitat et 12 % des espaces dédiés aux activités), mais les conséquences d'une crue majeure seraient très importantes pour l'Île-de-France. En exposant simultanément les huit départements franciliens, un tel événement aurait un impact considérable sur la vie sociale et économique, affectant, à des degrés divers, plus de 2,5 millions de personnes. Le préjudice subi par l'économie francilienne serait tout aussi grave ; le coût des dommages est en effet estimé *a minima* entre 15 et 20 milliards d'euros ; plus du double en tenant compte de la dégradation des réseaux et des pertes d'exploitation des entreprises. Entre 1999 et 2006, 46 000 personnes supplémentaires s'y sont installées principalement en cœur de métropole, dans le cadre de processus de renouvellement et de densification, mais aussi de requalification de friches industrielles. ■

gestion durable des ressources, préconisant d'avoir des cycles de matières et d'énergie les plus courts possibles. Il est ainsi nécessaire de pérenniser ou de développer les équipements et services urbains à proximité des lieux de vie, de maintenir leur accès, tout en veillant à une meilleure intégration paysagère de ces installations. Une complémentarité est ainsi à conforter pour les installations de déchets entre agglomération centrale et espace rural.

Développer les énergies renouvelables

Dépendante de l'extérieur (à 89 %) pour son approvisionnement énergétique, la région se caractérise également par une très grande dépendance aux énergies non renouvelables : plus de 70 % de l'énergie finale consommée provient de ressources fossiles. L'indépendance énergétique durable de la région viendra d'une action résolue pour la sobriété et l'efficacité énergétique des bâtiments, et le soutien constant à la production d'énergies renouvelables. Dans cet esprit, la Région s'oppose à toute exploitation de nouvelles énergies fossiles telles les gaz et huiles de schiste sur son territoire. L'Île-de-France a cependant des atouts en matière de mobilisation des énergies locales. Le SDRIF s'inscrit dans l'engagement européen « 3x20 », avec notamment 20 % d'énergies renouvelables dans le mix énergétique d'ici 2020, et l'atteinte du facteur 4 d'ici 2050.

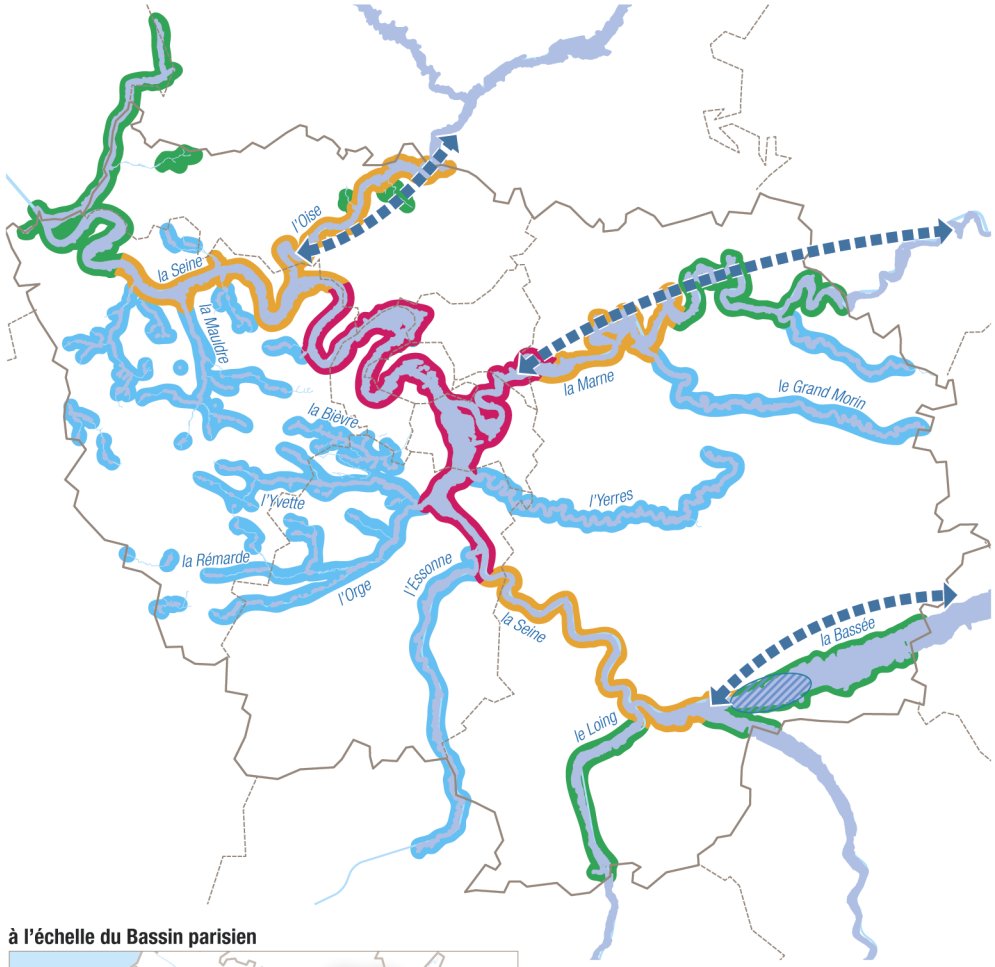
Il importe de favoriser la mobilisation de l'ensemble des énergies locales renouvelables. La biomasse (bois énergie, biogaz, cultures énergétiques, etc.) offre un potentiel de valorisation énergétique intéressant, à favoriser dans le respect de la production agricole à vocation alimentaire et du renouvellement durable des forêts. Le grand éolien doit être encouragé dans les zones à potentiel favorable. La sécurisation des approvisionnements par le maintien et le développement des infrastructures et équipements, et donc des espaces nécessaires à leur implantation, est stratégique pour la diversification des sources d'énergie : éoliennes, plateformes de séchage et conditionnement de bois énergie. Concernant les installations photovoltaïques, il est nécessaire d'être vigilant aux conflits d'usage : la fonction de production agricole doit être privilégiée.

Réduire la vulnérabilité face aux risques majeurs

Face aux risques naturels (inondations, mais aussi mouvements de terrain) et technologiques, il est nécessaire de réduire la vulnérabilité de l'urbanisation existante, de maîtriser et d'adapter l'urbanisation nouvelle. Il convient, sur les territoires soumis au risque d'inondation, de privilégier, dans le cadre des dispositions des plans de prévention du risque inondation, une urbanisation orientée vers des systèmes moins générateurs de risques et de réduire la vulnérabilité des espaces bâtis dédiés à l'habitat, aux activités,

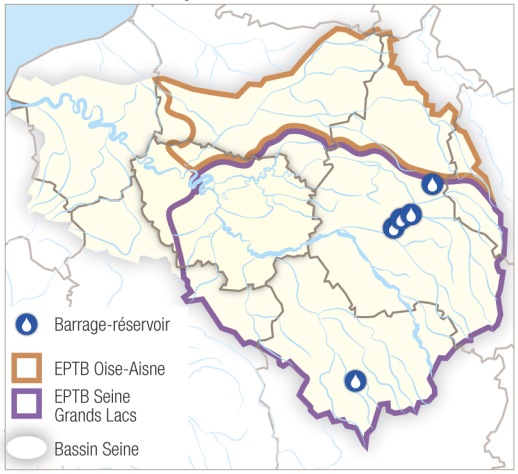
Les enjeux d'aménagement en zones inondables

- Adapter l'aménagement urbain renouvelé, pour réduire la vulnérabilité globale de l'agglomération centrale
- Préserver les zones d'expansion des crues. Réduire la vulnérabilité de l'existant
- Préserver les grandes zones d'expansion des crues. Développer des dispositifs de ralentissement dynamique des crues
- Engager une démarche de prévention et d'aménagement raisonné à l'échelle des petites vallées franciliennes
- Zone inondable en Île-de-France et Plus Hautes Eaux Connues hors Île-de-France
- Soutenir les réflexions et les programmes d'actions menés au niveau interrégional pour prévenir et limiter les conséquences des inondations (Établissement public territorial de bassin, etc.)
- Dispositif de lutte contre les crues : projet de casiers hydrauliques de la Bassée



Sources : ZI : DULE 75, DDEA 77, DDEA 78, DDEA 91, DDE92, DDE93, DDE 94, DDEA 95, Diren-IDF/AESN/IIBRBS, avril 2010
PHEC : Diren-IDF/AESN/IIBRBS, 2006
IAU îdF 2012
© IAU îdF 2013

à l'échelle du Bassin parisien



Sources : IGN BD Carthage® 2006, EPTB Oise-Aisne et Seine Grands Lacs 2012, IAU îdF 2012
© IAU îdF 2013

aux équipements. L'implantation de nouveaux équipements doit être réfléchie en fonction des risques présents et à venir, en particulier des risques d'inondation, afin de garantir une plus grande robustesse de la métropole en cas de crue. Certains grands espaces ouverts constituent des zones d'expansion des crues stratégiques, situées en amont des zones urbaines denses, qu'il importe de préserver. C'est notamment le cas de La Bassée en amont de Bray-sur-Seine ou de la vallée de la Marne, en amont de Meaux. Une solidarité amont-aval est à privilégier dans la gestion de la crue : à l'échelle régionale, entre les espaces urbanisés de l'agglomération et les espaces ruraux, mais également à l'échelle interrégionale du bassin-versant. L'acceptabilité de la mise en place de grands dispositifs de protection en amont est conditionnée par des aménagements responsables en aval, de manière à rompre le cercle vicieux augmentation de la vulnérabilité/besoins de nouvelles protections. Le projet d'aménagement hydraulique pour le ralentissement des crues dans La Bassée aval, entre Montereau-Fault-Yonne et Bray-sur-Seine doit s'intégrer dans une gestion globale des risques à l'échelle régionale.

L'amélioration de la connaissance des zones sous-minées est également importante pour une meilleure gestion du risque. Certains équipements présentent des risques technologiques majeurs, comme les dépôts d'hydrocarbures, classés Seveso. Comme le préconisent les plans de prévention des risques technologiques (PPRT) en vigueur, il est impératif de limiter l'exposition de la population en prenant des mesures sur l'existant (problème de coût) et de maîtriser le développement de l'urbanisation future autour de ces sites. L'acceptabilité du risque doit être développée au vu de l'intérêt stratégique des établissements, moyennant des compensations d'aménagements (intégration des équipements, requalification des abords, etc.). Il convient de prendre en compte les impacts du plan particulier d'intervention de la centrale nucléaire de Nogent-sur-Seine.

INDEX

Sigles 166

Termes techniques 168

SIGLES

ADEME .....Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
ADSL .....Asymetric Digital Subscriber Line
BHNS .....Bus à haut niveau de service
BTP .....Bâtiments et travaux publics
BTS.....Brevet de technicien supérieur
CDG .....Charles de Gaulle
CDGT .....Carte de destination générale des différentes parties du territoire
CDT .....Contrat de développement territorial
CE.....Conseil d'État
Ceser.....Conseil économique, social et environnemental régional
CESO.....Centre-Essonne-Seine-Orge
CGEDD .....Conseil général de l'Environnement et du Développement durable
CHU .....Centre hospitalier universitaire
CNAM .....Conservatoire national des Arts et Métiers
CNFPT.....Centre national de la fonction publique territoriale
CPER .....Contrat de projets État-Région
CPGE.....Classe préparatoire aux grandes écoles
CTRS .....Centre thématique de recherche et de soins
CU .....Code de l'urbanisme
DUP .....Déclaration d'utilité publique
EADS .....European Aeronautic Defence and Space company
EGT.....Enquête globale de transport
EICAR.....École internationale de création audiovisuelle et de réalisation
EPCS .....Établissement public de coopération scientifique
EVP .....Équivalent vingt-pieds
GES.....Gaz à effet de serre
GIEC.....Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat
GPE.....Grand Paris Express
GPSO .....Grand Paris Seine ouest
IAU ÎdF.....Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Île-de-France
IFSTAR .....Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux
INRA .....Institut national de la recherche agronomique
Insee .....Institut national de la statistique et des études économiques
ISSR .....Indice de santé sociale d'Île-de-France
IUT.....Institut universitaire de technologie
LGV.....Ligne à grande vitesse
LNPN.....Ligne nouvelle Paris-Normandie
MIN.....Marché d'interêt national
MIOM .....Mâchefers d'incinération des ordures ménagères
MIPES.....Mission d'information sur la pauvreté et l'exclusion sociale
MT.....Million de tonnes
NQU .....Nouveaux quartiers urbains
OIN.....Opération d'intérêt national
ORSA .....Orly-Rungis-Seine-Amont
PDUIF .....Plan de déplacements urbains d'Île-de-France
PEB .....Plan d'exposition au bruit
PGRI.....Plan de gestion des risques d'inondation
PIB .....Produit intérieur brut
PIEX.....Parc des expositions de Paris Nord Villepinte
PLH .....Programme local de l'habitat
PLU.....Plan local d'urbanisme
PME .....Petite et moyenne entreprise
PMI.....Petite et moyenne industrie
PNR .....Parc naturel régional
PPRT .....Plan de prévention des risques technologiques
PRAD.....Plan régional d'agriculture durable
PUUV .....Projet urbain universitaire de Villetaneuse
R & D.....Recherche et développement
RER .....Réseau express régional
RN .....Route nationale
RTRA.....Réseau thématique de recherche avancée
RTRS.....Réseau thématique de recherche et de soins
SCoT .....Schéma de cohérence territoriale
SDRIF .....Schéma directeur de la région Île-de-France
SNCF.....Société nationale des chemins de fer français
SRCAE.....Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie
SRCE .....Schéma régional de cohérence écologique
SRIT.....Schéma régional des infrastructures et des transports
SRU.....Loi relative à la Solidarité et au renouvellement urbains
STIF.....Syndicat des transports d'Île-de-France

STS .....Section de technicien supérieur
TCSP .....Transport collectif en site propre
tep .....Tonne équivalent pétrole
teqCO_2.....Tonne équivalent CO_2
TER .....Train express régional
TGV.....Train à grande vitesse
THD.....Très haut débit
TIC .....Technologies de l'information et de la communication
TIM .....Territoire d'intérêt métropolitain
TPE .....Très petite entreprise
TVM .....Trans-Val-de-Marne
Unesco .....Organisation des Nations unies pour l'éducation, la science et la culture
VDO .....Voie de desserte orientale
VNF .....Voies navigables de France
VSB .....Vallée scientifique de la Bièvre
ZA.....Zone d'activités
ZAC.....Zone d'aménagement concerté
ZAE.....Zone d'activités économiques
ZI .....Zone industrielle
Znieff .....Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique

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 .

VR Vision régionale - Préambule
DPSO Défis, projet spatial régional et objectifs
OR Orientations réglementaires
EE Évaluation environnementale
MO Propositions pour la mise en œuvre - Annexe

Agenda 21 ..... MO/71
Agglomération centrale DPSO/87, OR/12, 32
Agrément MO/79
Aide à la pierre MO/33
Artificialisation des sols DPSO/78, 115, EE/91, 103
Atelier international du Grand Paris MO/74
Ateliers de création urbaine MO/74
Autorité organisatrice des transports MO/76
Bassin de vie DPSO/27
Bassin parisien VR/26, DPSO/44, 72
Biomasse DPSO/164, EE/188
Boulevards métropolitains DPSO/107, EE/189
Capacité d'urbanisation OR/13, EE/112
Carence en espaces verts DPSO/25
Carrefour biogéographique EE/116
Ceinture verte DPSO/71, 151, EE/102
Centralité VR/34
Charte aménagement-transport MO/68
Cœur de métropole DPSO/40, OR/12, EE/76
Compacité régionale DPSO/30, 55
Compacité urbaine VR/54, DPSO/30, 54
Conférence des présidents de régions du Bassin parisien MO/61
Conférence régionale des collectivités MO/143
Consommation d'espace VR/54, EE/104
Continuité écologique DPSO/154, OR/44, EE/142
Contrat de développement territorial MO/67
Contrat de projet Etat-Région MO/70
Contrat de projet interrégional MO/60
Contrat particulier Région-département MO/62
Conversion écologique et sociale de l'économie VR/47, DPSO/126
Corridors écologiques DPSO/154, EE/120
Critérisation MO/67
Densification DPSO/54, OR/16, EE/79
Densité humaine OR/16, EE/106
Effet d'accompagnement EE/37, 73
Effet de masse EE/37, 73
Effet de structure EE/37, 73
Effets escomptables EE/73
Entente territoriale MO/64
Entités géographiques DPSO/17, OR/32, EE/36,111
Équilibre habitat/emploi DPSO/27
Équilibre logements/emploi MO/30
Espace de respiration DPSO/71, 151, OR/44, EE/109
Espace rural DPSO/71
Espace urbanisé communal OR/28
Espaces naturels DPSO/64, OR/40
Espaces ouverts DPSO/32, OR/36, EE/21, 101
Espaces ouverts urbains DPSO/54, 113, EE/101
Extensions urbaines EE/110, MO/31
Facteur 4 ..... DPSO/31, EE/47
Fonctionnement des espaces ouverts EE/113
Fonction des espaces ouverts OR/36, 44
Fragmentation des espaces DPSO/152, EE/106
Front urbain (d'intérêt régional) DPSO/66, 72, OR/37, EE/114
Gaz à effet de serre DPSO/31, EE/208
Grand projet 3 ..... MO/69
Îlot de chaleur urbain DPSO/34, EE/87
Imperméabilisation des sols DPSO/34, EE/127
Incidences notables prévisibles EE/78
Indicateur d'impact spécifique EE/231

Indicateur de réalisation **EE/230**
Indicateur de résultat **EE/231**
Indicateur d'impact global **EE/231**
Innovation **VR/58, DPSO/40**
Intensification urbaine **DPSO/54, EE/71**
Intensité urbaine **VR/55, DPSO/54**
Intérêt régional **DPSO/51**
Interface ville/nature **DPSO/71**
Liaison agricole et forestière **DPSO/160, OR/44, EE/109**
Liaison verte **DPSO/71, 158, OR/44, EE/109**
Métro automatique du Grand Paris Express **VR/54, DPSO/107, MO/22**
Mixité sociale **VR/55, DPSO/87**
Modèle de développement **DPSO/51**
Multipolaire **DPSO/55, 62**
Nouveaux quartiers urbains **MO/70**
Pactes **MO/42**
Parc naturel régional **VR/60, MO/71**
Pénétrantes agricoles et boisées **DPSO/160, 151**
Périmètre de calcul des GES **EE/89**
Plan d'actions régional pour la mobilité durable **MO/19**
Plan de déplacement urbain d'Île-de-France **MO/18**
Plan de mobilisation pour les transports collectifs **MO/18**
Plan local d'urbanisme **OR/10, MO/78**
Pôle de centralité **DPSO/48, 95, OR/12, 32**
Potentiel de densification **OR/27, EE/84**
Programme local de l'habitat **MO/32**
Rapport de compatibilité **DPSO/14, OR/10, EE/12, MO/12**
Renouvellement urbain **DPSO/54**
Report modal **DPSO/110, 135**
Réservoir de biodiversité **DPSO/154**
Ressources naturelles **VR/60, DPSO/31, 53, EE/27, 78**
Risque de mouvement de terrain **DPSO/117, EE/158**
Risque technologique **DPSO/162, 166, EE/162**
Ruissellement **EE/127**
Schéma de cohérence territorial **OR/10, MO/78**
Secteur déficitaire en espaces verts **OR/25**
Site ou zone Natura 2000 ..... **EE/47, 119**
Système régional des espaces ouverts **DPSO/152, EE/54**
Territoires contributifs **VR/57, DPSO/52**
Territoires d'intérêt métropolitain **DPSO/80, MO/65**
Territoires écologiquement prioritaires **VR/56, MO/67**
Territorialisation des objectifs de logement **MO/29**
Trame verte d'agglomération **DPSO/71, 96, EE/62**
Trame verte et bleue **DPSO/154, EE/58, MO/45**
Unité paysagère **DPSO/156, EE/98**
Urbanisation au sens strict **EE/238**
Voies rapides apaisées **DPSO/108**
Vulnérabilité face aux risques **DPSO/164**
Zones humides **EE/127**

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 Amédro, 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 Jean Daubigny, 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 du 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 Annick Auffret, 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, et de Delphine Berling, chargée de mission Aménagement du territoire.

La révision du SDRIF a bénéficié du concours d'Hélène Vestur, Conseillère d'Etat, en qualité de pré-rapporteure.

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

La coordination générale a été assurée par :

- L'Unité Aménagement Durable, dirigée successivement par Jean-Claude Gaillot et Olivier Moulin, directeur général adjoint,
- La Direction de la planification, de l'aménagement et des stratégies métropolitaines, dirigée par Valérie Mancret-Taylor, directrice, Caroline Bonan-Richard et Nicolas Rolland, sous-directeurs, Léo Fauconnet, chef de la mission juridique.
- L'équipe projet a été conduite par Isabelle Fabre, chef de projet de la révision du SDRIF, accompagnée de Violaine Allais et Jean-Michel Grandchamp. Elle était composée de Fatiha Amrouche, Cédric Aubouin, Christophe Barbara, Romain Bentegeat, Stefan Bove, Gaëlle Bulte-Roger, Patrick Chaimovitch, Estelle Crétois, Thibault De Laleu, Lucie Droulers, Marc Fanchini, Dominique Fèvre, Pascal Hauchecorne, Agnès Henry, Aurelia Jakob, Elodie Lachaud, Jean-Frédéric Laffargue, Céline Laurens, Sandrine Lemire, Evelyne Lestrat, Bruno Louis, Christine Loncle, Séverine Madura, Sophie Manca, Julien Megdoud, Laëtitia Pageot, Marie-Françoise Pineda, Mélanie Pusset, Juliana Ribeiro, Julie Rodriguez, Christine Roma-Facquez, Nicolas Redt, Alexandra Rossi, Joachim Solda.

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 Dugeny, 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, puis placé sous l'autorité directe de François Dugeny, directeur général,
- L'équipe projet conduite par Sandrine Barreiro, chef de projet de la révision du SDRIF, et composée de Emmanuel Blum, Marie Carles, Laurie Gobled, Anne-Claire Davy, Elisabeth Faguer, Ludovic Faytre, Nicolas Laruelle, Corinne Legenne, Julie Missonnier, Muriel Naudin, Laurence Nolorgues, Dorothée Palayan, Dominique Riou, Anne-Marie Roméra, Florian Soulard, Sophie Tabuteau, Angélique Templier, Marion Tillet, Yann Watkin,
- Avec l'appui technique de Adelaïde Bardon, Karim Ben Meriem, Etienne Berthon, Laure de Biasi, Elisabeth 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, Eric Huybrechts, Emilie Jarousseau, Paul Lecroart, Hervé Lerolle, Martine Liotard, Marie-Angèle Lopes, Philippe Louchart, Edouard Massonneau, Cécile Mauclair, Philippe Montillet, Lydia Mykolenko, Danièle Navarre,

Claire Peuvergne, Laetitia Pigato, Corinne Praznoczy, Manuel Pruvost-Bouvattier, Corinne Ropital, Victor Said, Jean-François Saigault, Indira Sivasoubramaniane, 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'Etablissement Public Foncier Ile-de-France, des Parcs Naturels Régionaux.

En liaison avec :
- Matthieu Liénard, responsable du pôle Politiques territoriales du Cabinet du Président, conseiller technique 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 Sandrine Gourlet, directrice,
- 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 Etienne 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 Economie 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 puis Elisabeth Gouvernal,
- Le Département Urbanisme, aménagement et territoires, dirigé par Jean-Pierre Palisse puis Fouad Awada, directeurs généraux adjoints,
- 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 Etudes sécurité, dirigée par Sylvie Scherer,
- L'observatoire régional de la santé, dirigé par Nathalie Sénécal-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 : Imprimerie de Compiègne

DÉFIS,
PROJET SPATIAL RÉGIONAL
ET OBJECTIFS

DÉFIS,
PROJET SPATIAL RÉGIONAL
ET OBJECTIFS

DÉFIS, PROJET SPATIAL
ET OBJECTIFS

DÉFIS, PROJET SPATIAL RÉGIONAL ET OBJECTIFS

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

Région Île-de-France - Conception de couverture : Rampazzo & Associés - Crédits photomontage : Fotolia, iStockphoto - Conception maquette intérieure et mise en page : IAU îdF/OPS2 - Impression : Imprimerie de Compiègne.