

5 Île-de-France 2030

PROPOSITIONS POUR LA MISE EN ŒUVRE / Annexe

SCHÉMA DIRECTEUR DE LA RÉGION ÎLE-DE-FRANCE

ADOPTÉ PAR LA DÉLIBÉRATION DU CONSEIL RÉGIONAL N°CR97-13 DU 18 OCTOBRE 2013
ET APPROUVÉ PAR LE DÉCRET N°2013-1241 DU 27 DÉCEMBRE 2013



 **îledeFrance**
Demain s'invente ici

PROPOSITIONS
MISE EN ŒUVRE

PROPOSITIONS **POUR**
LA MISE EN ŒUVRE

SOMMAIRE

INTRODUCTION	7		
PRÉAMBULE	8		
ÉVOLUTION DU CONTEXTE JURIDIQUE ET RÉVISION DU SDRIF	10		
LE SDRIF : UN DOCUMENT AU CŒUR D'UN SYSTÈME DE PLANIFICATION	12		
COMPOSITION ET GUIDE DE LECTURE DU SDRIF	14		
		1	POUR UNE MISE EN ŒUVRE DES OBJECTIFS STRATÉGIQUES RÉGIONAUX
			17
		1.1	RELIER : LES OUTILS POUR AMÉLIORER LES RÉSEAUX ET LEUR ACCESSIBILITÉ
			18
		1.2	POLARISER : LES MOYENS POUR RENFORCER LES CENTRALITÉS URBAINES
			29
		1.3	PRÉSERVER : LES OUTILS POUR CONCILIER AMÉNAGEMENT ET ENVIRONNEMENT
			46
		2	UNE STRATÉGIE RENOUVELÉE DE DIALOGUE PARTENARIAL POUR LA TRANSFORMATION DU TERRITOIRE RÉGIONAL
			59
		2.1	IMPULSER UN NOUVEAU CADRE PARTENARIAL AVEC LES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES ET L'ÉTAT
			61
		2.2	ARTICULER EFFICACEMENT PLANIFICATION ET PROGRAMMATION
			65
		2.3	MOBILISER LES OUTILS RÉGLEMENTAIRES POUR FAIRE RESPECTER LE DROIT DU SOL
			78

3 LES TERRITOIRES D'INTÉRÊT MÉTROPOLITAIN..... 83

3.1	PARIS : LA CAPITALE AU CŒUR DU SYSTÈME FRANCILIEN...	87
3.2	PLAINE SAINT-DENIS : UN DÉVELOPPEMENT À CONFORTER	91
3.3	LE GRAND ROISSY : UN PÔLE DE DÉVELOPPEMENT MAJEUR, OÙ CONCILIER ATTRACTIVITÉ INTERNATIONALE, RÉDUCTION DES NUISANCES ET VALORISATION AGRICOLE	94
3.4	DU CANAL DE L'OURCQ À CLICHY-MONTFERMEIL : DES POTENTIELS DE DENSIFICATION À RECOMPOSER EN CŒUR DE MÉTROPOLE.....	100
3.5	LA VALLÉE DE LA MARNE : ANCRER UN NOUVEAU DÉVELOPPEMENT DANS L'EST PARISIEN.....	104
3.6	GRAND ORLY, SEINE-AMONT ET PLAINE CENTRALE DU VAL-DE-MARNE : FAIRE DES GRANDS ÉQUIPEMENTS MÉTROPOLITAINS LE SUPPORT D'UN URBANISME DURABLE.....	108
3.7	MELUN VAL-DE-SEINE - SÉNART : UNE VALLÉE QUI SE STRUCTURE, UNE POLARITÉ QUI S'AFFIRME.....	113
3.8	MONTEREAU SEINE ET LOING : UNE CONFLUENCE OUVERTE SUR LE BASSIN PARISIEN.....	117
3.9	CENTRE-ESSONNE-SEINE-ORGE : UNE POLARITÉ DU SUD FRANCILIEN À CONFORTER.....	121
3.10	VALLÉE DE LA BIÈVRE AVAL, PLATEAU DE SACLAY : URBANITÉ, INNOVATION, AGRICULTURE.....	124
3.11	LA DÉFENSE ET LA VALLÉE DE LA SEINE, DU VAL-DE-SEINE À LA BOUCLE NORD : UN PÔLE ÉCONOMIQUE MAJEUR QUI DOIT OFFRIR UNE PLUS GRANDE MIXITÉ.....	128
3.12	CONFLUENCE SEINE-OISE : UN PÔLE D'ENVERGURE INTERRÉGIONALE À CONSTITUER ENTRE CŒUR DE MÉTROPOLE ET SEINE-AVAL.....	132
3.13	LA VALLÉE AVAL DE LA SEINE : UN TERRITOIRE INTERRÉGIONAL DE TRANSITION.....	135
3.14	VEXIN FRANÇAIS, OISE PAYS DE FRANCE, VALLÉE DE CHEVREUSE ET GÂTINAIS FRANÇAIS, BOCAGE GÂTINAIS, BRIE ET DEUX-MORIN : DES ESPACES NATURELS REMARQUABLES POUR LA RÉGION MÉTROPOLITAINE.....	138

4 APPROPRIATION, SUIVI ET ÉVALUATION : UN SDRIF EN MOUVEMENT..... 141

4.1	UN DISPOSITIF D'ÉVALUATION PARTENARIAL.....	143
4.2	UNE APPROCHE LARGE ET DES CRITÈRES MULTIPLES.....	144
4.3	PARTAGER ET EXPLIQUER.....	148

INDEX.....	151
SIGLES.....	152
TERMES TECHNIQUES.....	154



PROPOSITIONS POUR
LA MISE EN ŒUVRE

INTRODUCTION

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

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

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

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

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

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

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

Ce fascicule est divisé en quatre parties :

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

PRÉAMBULE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ÉVOLUTION DU CONTEXTE JURIDIQUE ET RÉVISION DU SDRIF

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La révision et la mise en œuvre du SDRIF sont des compétences partagées. La Région a conduit les travaux de la révision auxquels l'État a été étroitement associé dans le cadre du comité de pilotage, du comité de pilotage élargi et du comité technique jusqu'à l'adoption du document. Le CESER, les conseils généraux et les chambres consulaires ont été invités à formuler leurs propositions à différentes étapes des travaux. Le projet arrêté leur a ensuite été soumis pour avis, ainsi qu'au Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), avant d'être soumis à enquête publique accompagnée des avis des personnes publiques susmentionnées. Il a ensuite été adopté par le conseil régional lors de la séance du 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 projet à connaissance. Le SDRIF doit être compatible avec les objectifs de gestion des risques d'inondation, les orientations fondamentales et les dispositions du plan de gestion des risques d'inondation (PGRI) prévu à l'article L. 566-7 du Code de l'environnement. Ce plan n'ayant pas été élaboré à la date d'approbation du SDRIF, ce dernier devra être rendu compatible dans un délai de trois ans à compter de la date d'approbation du PGRI. Le SDRIF doit prendre en compte les schémas de services collectifs (enseignement supérieur et recherche, culture, santé, information et communication, énergie, espaces naturels et ruraux, sport ; les schémas multimodaux de services collectifs de transports ont été supprimés) publiés par décret du 18 avril 2002.

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

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

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

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

- Le Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF), dont la version en vigueur a été élaborée et approuvée par l'État en 2000, et dont la révision a été lancée par le Conseil du STIF le 12 décembre 2007, en vue de son approbation par le conseil régional, 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 des options retenus pour une phase ultérieure ». Ce rapport de compatibilité « doit être regardé comme s'appliquant aux options fondamentales et aux objectifs essentiels de l'aménagement et du développement par lesquels s'exprime la cohérence globale des orientations du SDRIF » (avis CE n° 349 324 du 5 mars 1991).

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

En application de l'article L. 510-1 III du Code de l'urbanisme, les décisions d'agrément pour la construction et l'extension de locaux ou installations affectés à des activités industrielles, commerciales, professionnelles, techniques, d'enseignement ou de recherche, doivent prendre en compte les orientations définies par la politique d'aménagement et de développement du territoire national, et respecter le SDRIF.

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

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

COMPOSITION ET GUIDE DE LECTURE DU SDRIF

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. ■





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.



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).

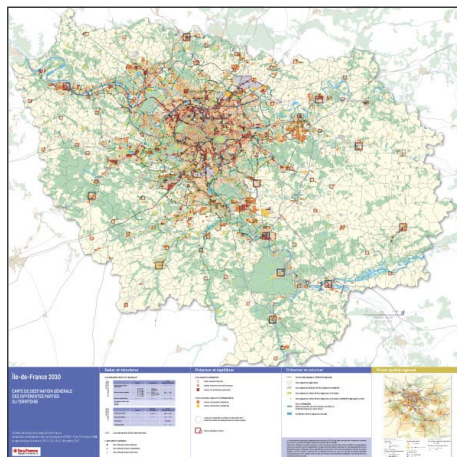


ORIENTATIONS RÉGLEMENTAIRES

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.



CARTE DE DESTINATION GÉNÉRALE DES DIFFÉRENTES PARTIES DU TERRITOIRE

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.



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

POUR UNE MISE EN ŒUVRE DES OBJECTIFS STRATÉGIQUES RÉGIONAUX

- 1.1 RELIER : les outils pour améliorer
les réseaux et leur accessibilité 18
- 1.2 POLARISER : les moyens pour renforcer
les centralités urbaines 29
- 1.3 PRÉSERVER : les outils pour concilier
aménagement et environnement 46

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

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

Les documents stratégiques

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

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

Le Plan de mobilisation identifie une soixantaine de projets adaptés à la diversité des

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

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

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

Le Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) est un document de planification

qui définit les principes de l'action publique permettant d'atteindre un équilibre durable entre les besoins de mobilité et les enjeux de protection environnementale. Pour cela, il coordonne les politiques de déplacements tant des personnes que des marchandises à l'échelle de la région. Aux termes de l'article L. 1214-10 du Code des transports, le PDUIF doit être compatible avec le SDRIF prévu à l'article L. 141-1 du Code de l'urbanisme. Le conseil régional a arrêté un projet de nouveau PDUIF à l'horizon 2020 le 16 février 2012. Soumis à enquête publique du 15 avril 2013 au 18 mai 2013, le projet de PDUIF a reçu un avis favorable de la commission d'enquête en septembre 2013. Le projet, ajusté suite à l'enquête publique, sera soumis à l'avis de l'État. L'approbation définitive du PDUIF pourrait ainsi avoir lieu début 2014, lors d'un nouveau vote au Conseil régional, après l'adoption du SDRIF.

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

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

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

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

Les documents programmatiques

Le Contrat de projets État-Région

La programmation des financements de grands projets d'infrastructure (prolongement de lignes de métro, création de lignes de tramway et de TCSP, modernisation du réseau existant et plus particulièrement des RER) s'appuie essentiellement sur le volet « Transports » du Contrat de projets État-Région (CPER). Ce document, qui couvre en général sept exercices budgétaires, précise égale-

ment le financement du renouvellement du matériel roulant. Le CPER 2007-2013 programme ainsi près de 3,4 milliards d'euros pour des projets de transports, dont plus de 2 milliards apportés par la Région Île-de-France. Le CPER constitue donc un levier d'action essentiel, permettant aux principaux financeurs (État, Région, Départements) de hiérarchiser les projets restant à concrétiser. Le CPER 2007-2013 a été abondé par le Plan espoir banlieue, qui décline les opérations de desserte des quartiers sensibles.

Le Plan de mobilisation pour les transports collectifs

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

Le Plan d'actions régional pour la mobilité durable

Le Plan d'actions régional pour la mobilité durable (PRMD) permet à la Région de mettre en œuvre les objectifs du PDUIF grâce à l'application de douze dispositifs régionaux. Porté par le PDUIF et par le SDRIF, le partage multi-

modal de la voirie trouve ici un support concret. La politique en faveur du vélo, la rénovation des pôles d'échanges multimodaux, la mise en œuvre d'une politique régionale du fret et de la logistique, la création de nouveaux maillons routiers s'appuient également sur le PRMD, qui représente pour la Région un investissement de l'ordre de 3 milliards d'euros sur la durée du PDUIF.

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

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

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

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

Le Contrat particulier Région-Département

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

LA PROGRAMMATION DES PROJETS DE TRANSPORT

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

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

- la fiabilisation et la modernisation des RER et du réseau ferré existant ;
- l'optimisation du réseau de métro par la désaturation des lignes les plus engorgées, le prolongement de certaines lignes existantes et la réalisation du métro automatique du Grand Paris Express ;

- le développement d'un ensemble de lignes de tramway et la réalisation de TCSP structurants en appui des projets urbains ;
- les compléments indispensables du réseau routier et l'aménagement de nouvelles liaisons multimodales.

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

- l'horizon du « Plan de mobilisation », qui reprend les opérations engagées ou programmées dans le cadre du Plan de mobilisation pour les transports en Île-de-France ou du Plan régional pour la mobilité durable et qui ont vocation à être réalisées à l'horizon 2020 ;
- l'horizon « < 2030 », qui concerne les opérations dont la conduite des études est inscrite au Plan de mobilisation et pour lesquelles la réalisation est prévue avant 2030, ainsi que des opérations complémentaires non inscrites au Plan de mobilisation ;
- l'horizon « > 2030 », qui concerne les opérations qui traduisent la nécessaire évolution à long terme de l'offre de desserte de la zone dense de l'agglomération. Ces opérations seront étudiées sous l'angle de leur opportunité et de leur faisabilité à un horizon supérieur à 2030.

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

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

Fiabiliser et moderniser les RER et le réseau ferré existant

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

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

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

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

Le réseau de transport ferré régional devrait être complété par la réalisation d'une rocade ferrée de type tram-train, afin de faciliter les déplacements de banlieue à banlieue pour l'ensemble du territoire francilien. La construction de ce réseau est d'ores et déjà lancée, avec la réalisation en cours du tram-train Massy-Évry, de la Tangentielle nord entre Épinay-sur-Seine et Le Bourget et de la Tangentielle ouest entre Saint-Germain-en-Laye et Saint-Cyr. La faisabilité de la Tangentielle est entre Champigny et Orly sera analysée et les prolongements suivants seront étudiés.

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

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

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

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

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

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

Projets du métro automatique du Grand Paris Express	Horizon de réalisation
Pont de Sèvres – Noisy-Champs	Plan de mobilisation
Saint-Denis-Pleyel – Noisy-Champs	< 2030
Le Bourget – Le Mesnil-Amelot	
Olympiades – Orly (métro L14)	
Rosny-Bois-Perrier – Noisy-Champs	
Orly – Massy – Versailles-Chantiers	
Pont de Sèvres – Saint-Denis Pleyel	> 2030
Saint-Denis-Pleyel – Rosny-Bois-Perrier – Champigny	
Nanterre – Versailles-Chantiers	
Nanterre – Saint-Denis-Pleyel via Colombes	

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

manière substantielle les conditions de déplacement des usagers des transports collectifs en Île-de-France. À la clé réside un double enjeu d'amélioration de la desserte du cœur de métropole et de renforcement des liaisons avec l'ensemble des pôles ou bassins d'emploi de la région.

Le prolongement de certaines lignes radiales de métro permettrait de désengorger les lignes aujourd'hui saturées et de résorber les carences de desserte dans des secteurs très denses en cœur de métropole, afin de mieux accompagner les projets de nouvelle urbanisation. Avec la mise en œuvre du métro automatique du Grand Paris Express et l'accroissement de la fréquence sur les lignes de RER et de trains, la performance du réseau de transports collectifs de l'agglomération

serait considérablement améliorée. Les prolongements de lignes de métro sont inscrits sous réserve que les études garantissent qu'ils ne nuisent ni à la qualité de service pour les usagers actuels, ni à l'exploitation de la ligne. À plus long terme, des lignes pourraient être prolongées pour permettre la correspondance avec le métro automatique du Grand Paris Express.

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

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

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

Le site propre des TCSP a vocation à être emprunté par des bus classiques et/ou des bus à haut niveau de service de type TZen par

Projets de TCSP	Horizon de réalisation
TCSP Sénart – Melun	Plan de mobilisation
TCSP Saint-Quentin-en-Yvelines – Saclay – Massy	
TCSP Corbeil-Essonnes – Évry – Grigny – Viry-Châtillon	
TCSP Porte de Pantin – Gare de Gargan (via la RN3)	
TCSP Paris – Les Ardoines – Choisy	
TCSP Sénia – Orly	
Est TVM	
TCSP Villiers-le-Bel – Villepinte	
TCSP Sénart – Corbeil-Essonnes / Évry	
Secteur de Mantes-la-Jolie	
Secteur du Sud Roissy	
TCSP RN 2 le Bourget – Villepinte	
TCSP Carrières - Poissy	
TCSP Massy – Les Ulis (via l'A 10)	
TCSP sur RN 19 Maisons-Alfort – Brie-Comte-Robert via Boissy, Santeny et Villecresnes	
TCSP Esbly – Chessy – Val-d'Europe	< 2030
TCSP Massy – Orly	
TCSP Noisy-le-Grand Mont d'Est – Sucy-Bonneuil RER (Altival)	
TCSP Gare de Gargan – Vaujours	
TCSP RN20 Porte d'Orléans – Longjumeau	
TCSP Arpajon - Massy et Antony	
TCSP Juvisy – Évry RN 7	
TCSP Orly – Val-d'Yerres – Val-de-Seine	
TCSP Meudon – Boulogne-Billancourt – Saint-Cloud (Val-de-Seine)	
TCSP Tremblay-en-France – Aulnay-sous-Bois	
TCSP Nogent-sur-Marne – Neuilly-sur-Marne – Chelles (via la RN34)	
TCSP Vitry-Les Ardoines – Pompadour	
TCSP Le Chesnay – Versailles	
TCSP Torcy – Noisy-le-Grand (via la RD199)	
TCSP Argenteuil – Roissy par l'Avenue du Parisis	
Secteur de Lagny-sur-Marne – Val d'Europe (via la RD231) dont le TCSP Lagny-sur-Marne – Val d'Europe	
Secteur de Cergy-Pontoise	
Secteur de Meaux	
Secteur de Saint-Quentin-en-Yvelines	
Secteur de Corbeil-Essonnes – Le Coudray	
Secteur d'Argenteuil (dont RD311, RD392)	
Liaison entre Créteil – Villeneuve-Saint-Georges	
A 4 Coutevroult – Paris	
A 6 Évry – Paris	
A 10 Massy-Courtabœuf - Saint-Arnoult-en-Yvelines	
A 12 Saint-Quentin-en-Yvelines – Rocquencourt	
A 13 Paris – Mantes	
Francilienne Marne-la-Vallée – Sénart	
Francilienne Cergy – Roissy	
Francilienne Marne-la-Vallée – Roissy	
Francilienne Évry – Courtabœuf	

exemple. Dans certains cas, l'évolution à long terme vers une desserte de type tramway pourrait être intégrée dès la conception. Les opérations relèvent pour l'essentiel des CPRD, et, dans certains cas, du CPER.

Compléter ponctuellement le réseau routier et aménager de nouvelles liaisons multimodales

La réduction du trafic des véhicules particuliers et des poids lourds est un enjeu central du SDRIF. Sur le réseau principal, il s'agit de concevoir un nouveau type de voiries, au caractère multimodal clairement affirmé, et sur lesquelles la circulation des véhicules particuliers ne serait qu'une fonction parmi d'autres, sans priorité ou privilège particuliers. Cette dimension se traduira par une vision multimodale des nœuds de transports collectifs. Une attention particulière sera ainsi

Projets	Types	Horizon de réalisation
Liaison Meaux – Roissy	Voie routière	Horizon 2020
Liaison RD 36 Châteaufort – Palaiseau	Voie Multimodale	
Franchissement des voies ferrées et de la Seine entre Alfortville et Vitry-sur-Seine	Franchissement	
Liaison A4 – RN36 (Bailly-Romainvilliers - Coutevroult - Villiers-sur-Morin)	Voie routière	
Contournement Est de Roissy	Voie routière	
Prolongement de l'autoroute A 16 entre L'Isle-Adam et la Francilienne	Voie routière	
Desserte du port de Bonneuil	Voie routière	
RN 19 Déviation de Boissy-Saint-Léger et aménagement jusqu'à Villecresnes	Voie routière	< 2030
RN 19 Aménagement de Villecresnes à la RN 104	Voie routière	
Liaison RN 36 A6 – Melun – Marne-la-Vallée	Voie Multimodale	
Liaison Carrières-sous-Poissy – Achères	Voie routière	
Franchissement de l'Yonne en amont de Montereau-Fault-Yonne	Franchissement	
Franchissement de la Seine en aval de Montereau-Fault-Yonne	Franchissement	
Franchissement Athis-Mons – Vigneux-sur-Seine	Franchissement	
Franchissement des voies ferrées et de la Seine entre Valenton – Choisy-le-Roi	Franchissement	
Franchissement de la Seine à Épône	Franchissement	
Tronc commun autoroutier A4 / A86	Voie routière	
Prolongement de la Francilienne (A104) entre Cergy-Pontoise et Poissy-Orgeval	Voie routière	
Franchissement de la Seine en amont de Melun	Franchissement	
Franchissement de la Seine en aval de Melun	Franchissement	
Contournement de Melun	Voie routière	
Aménagement de la RN 10 entre Trappes et les Essarts-le-Roi	Voie routière	
Franchissement des voies ferrées à Saint-Denis entre Carrefour Pleyel et Avenue du Président-Wilson	Franchissement	
Franchissement de la Seine entre Vernou-la-Celle et Écuelle	Franchissement	

Boulevards métropolitains : RN 7 à Évry



© Groupe Descartes (Atelier international du Grand Paris)

portée sur le maillage de l'offre de parkings et parkings-relais à proximité directe des points d'entrée sur le réseau de transports franciliens. Une démarche planificatrice et partagée pourrait ainsi être engagée par les collectivités locales franciliennes pour relayer les orientations du SDRIF.

La résorption des points noirs, générateurs d'importantes émissions de gaz à effet de serre et sources de nuisances importantes pour les usagers contraints de la voiture, imposerait toutefois de construire ponctuellement, en grande couronne et aux franges de l'agglomération, des maillons supplémentaires tenant compte par ailleurs de la réflexion sur les parkings relais et le covoiturage.

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

Améliorer la desserte des aéroports

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

Pour développer l'attractivité de l'Île-de-France, il serait nécessaire d'améliorer sensiblement la desserte des aéroports nationaux et internationaux et de renforcer l'intermodalité au sein des plateformes aéroportuaires pour leur meilleure intégration au sein du réseau de transports collectifs. La desserte de la plateforme aéroportuaire de Roissy-CDG sera renforcée à court terme par l'amélioration du RER B au Nord (programme RER B +) ainsi que la réalisation de la nouvelle branche de RER entre les RER B et D (dite « barreau de Gonesse »). En outre, les débats relatifs à la ligne Pleyel-Roissy du métro automatique Grand Paris Express et au projet « CDG Express » ont montré la nécessité d'une liaison rapide entre le cœur de métropole et la plateforme aéroportuaire de Roissy, desservant les territoires enclavés du nord de l'Île-de-France. À plus long terme, la construction du barreau LGV Roissy-Picardie viendrait renforcer la liaison entre la plateforme aéroportuaire et les territoires du Bassin parisien. La desserte de l'aéroport d'Orly serait renforcée à l'horizon 2025 grâce au métro automatique du Grand Paris Express, qui prévoit le prolongement de la ligne 14 du métro. De même, l'intermodalité air-fer serait renforcée à l'horizon 2025 par la réalisation du barreau d'interconnexion sud et la création d'une gare TGV à Orly.

VERS UN SCHÉMA HÉLIPORTUAIRE RÉGIONAL

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

Développer l'accès aux gares connectées à la grande vitesse

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

En termes de services, la rocade à grande vitesse devrait proposer des solutions de desserte régionale, mixée à ses fonctions de desserte vers les réseaux national et international. Cette rocade et les nouvelles gares

TGV assureraient le maillage entre le réseau à grande vitesse national et le réseau régional via notamment les gares du métro automatique du Grand Paris Express, en particulier dans le secteur de La Défense et Pleyel. L'ensemble du territoire francilien serait ainsi rendu plus accessible. Dans le cadre de la réalisation de l'Interconnexion sud, l'implantation d'une gare à Sénart-Lieusaint présente une réelle opportunité en termes d'aménagement et d'accessibilité du territoire.

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

- le barreau LGV Roissy-Picardie ;
- la ligne nouvelle Paris Normandie (LNPN), qui, conjuguée au prolongement du RER E à l'ouest, apporte des capacités supplémentaires pour la desserte du Mantois et de l'ouest francilien et présente l'opportunité d'une gare dans le secteur de Confluence ;

- la ligne Paris-Orléans-Clermont-Lyon (POCL), qui double la ligne historique Paris-Lyon.

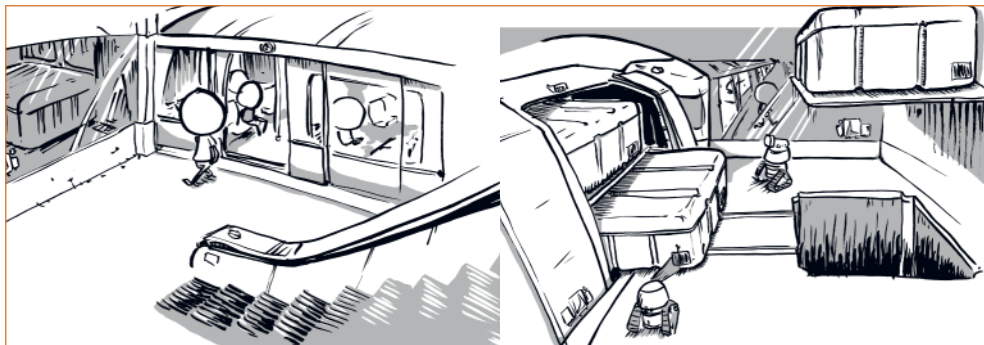
Soutenir l'activité logistique

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

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

Par ailleurs, la stratégie proposée au sein du volet marchandises du PDUIF privilégie les axes d'intervention suivants : favoriser le report modal vers le fer et la voie d'eau, préserver et développer les sites à vocation logistique, rationaliser l'organisation logistique afin de limiter les distances à parcourir

La petite logistique des transports particuliers



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

sur la route et d'optimiser les conditions de livraison, et améliorer les performances environnementales du transport de marchandises, par exemple en utilisant les infrastructures de tramways pour le fret de proximité. Toutefois, le maintien des sites de logistique existants devrait être adapté à l'équilibre local des fonctions urbaines.

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

- mettre progressivement en place une politique de préservation et d'aménagement des sites logistiques et remettre sur le marché les sites dégradés ou vieillissants. D'ici fin 2013, cette politique sera engagée selon quatre étapes : identification de sites prioritaires répondant aux besoins des logisticiens, mobilisation des acteurs concernés, diagnostics technique et opérationnel, expérimentation sur des premiers sites pilotes ;
- améliorer la gestion des flux dans les zones urbaines denses en favorisant l'harmonisation des pratiques et des réglementations par l'élaboration de chartes marchandises, puis la réalisation d'une carte des itinéraires privilégiés pour la circulation des poids lourds ;
- soutenir les entreprises qui souhaitent davantage utiliser les modes ferroviaires et fluviaux, favoriser la réalisation d'embranchements ferrés et fluviaux et de zones de transbordement privées, faciliter l'expérimentation de nouveaux services destinés

à rendre plus efficaces les chaînes logistiques et à réduire leurs impacts sur l'environnement ;

- créer et animer un centre de ressources et d'échanges destiné à informer les acteurs à travers la création d'un observatoire régional des marchandises, à organiser un espace de dialogue entre sphère publique et sphère privée, et à proposer du conseil en ingénierie pour favoriser le développement des services multimodaux.

LES RÉSEAUX NUMÉRIQUES

Favoriser le développement du travail à distance

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

Ces nouveaux lieux de travail pourraient s'ouvrir sous différents statuts : centres privés, espaces partagés, espaces numériques

publics, etc. Les sites dans ou proches des gares, aussi bien en zone urbaine qu'en secteur rural, devraient être privilégiés. La mise en place d'un réseau de télécentres répondrait ainsi à différents objectifs du SDRIF, tant sociaux, économiques qu'environnementaux. Les déplacements domicile-travail et plus particulièrement ceux de longue distance pourraient être ainsi minorés. Ces télécentres proposeraient également une offre de services attractive et adaptée aux entreprises locales, aux autoentrepreneurs et aux travailleurs indépendants et participeraient au développement économique de territoires ruraux (création et développement d'entreprises et d'emplois).

Déployer le très haut débit

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

Au niveau régional, la Région copréside, avec la préfecture de Région, l'instance de concertation pour mettre en place la SCORAN (Stratégie de cohérence régionale pour l'aménagement numérique) et assurer la cohérence de ses déploiements. Elle copréside également la CCRANT (Commission consultative régionale pour l'aménagement numérique du territoire) dont la première mission est le suivi du déploiement des opérateurs privés et des initiatives publiques. Le SDTAN (Schéma directeur territorial d'aménagement numérique) est établi, mis en œuvre et révisé à l'initiative des collectivités, à une échelle au moins départementale, que ce soit par un conseil général ou

un syndicat mixte. Il a pour objectifs de recenser les infrastructures et réseaux de communications électroniques existants, d'identifier les zones desservies et à desservir et de présenter une stratégie de développement de ces réseaux permettant d'assurer la couverture intégrale du territoire concerné.

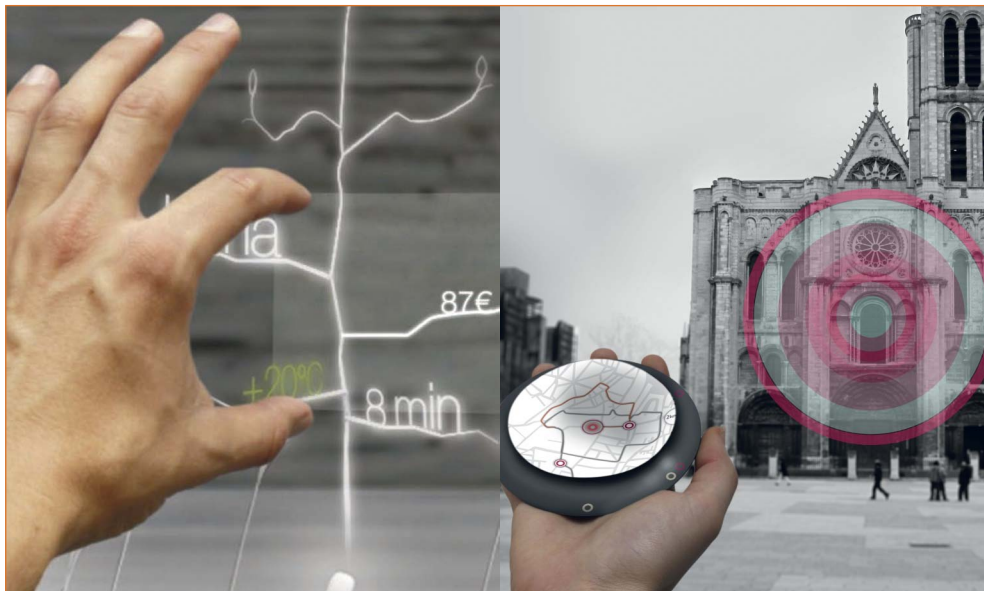
Recourir aux nouveaux savoir-faire du numérique

Les technologies du numérique amènent à une transformation de l'économie et de la société et participent ainsi à l'attractivité des territoires. Pour accompagner l'essor de la filière numérique (informatique, télécommu-

nications, industries appuyées sur le numérique, etc.) différentes structures existent. Au niveau régional, la Fonderie est un organisme associé dont les objectifs sont de participer au développement de l'économie numérique en Île-de-France, de mener toutes les actions utiles à l'émergence des nouvelles thématiques en matière d'informatique et d'Internet, d'encourager le foisonnement et l'innovation technologique sur le territoire francilien, de réfléchir aux nouveaux enjeux culturels et sociaux induits par le numérique, de préfigurer les politiques publiques utiles au secteur des TIC (technologies de l'information et de la communication), et d'ajuster, soutenir et amplifier les dispositifs d'intervention qui fondent la politique numérique de la Région.

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

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



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

1.2 POLARISER : LES MOYENS POUR RENFORCER LES CENTRALITÉS URBAINES

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

La Territorialisation de l'offre de logements

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

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

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

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

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

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

Objectifs annuels de construction de logements par département

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

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

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

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

Les ratios d'équilibre logements / emplois

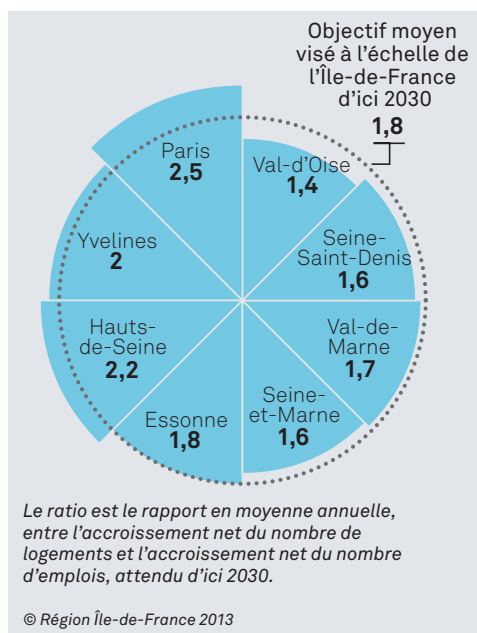
Le Schéma directeur vise à répondre de manière prioritaire aux besoins de logement, notamment social, et d'emploi des Franciliens dans tous les territoires, dans un contexte de ville intense (emplois, logements, espaces verts, équipements, services, commerces, artisanat...). Cela constitue leur première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

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

Le SDRIF exprime un objectif prioritaire en matière de relance de la production de logements en Île-de-France, articulé avec l'objectif de mixité sociale et urbaine, dans la volonté d'un accroissement équilibré des fonctions économiques et résidentielles pour l'ensemble des territoires. Pour ce faire, les dynamiques locales doivent permettre, à la fois, l'accroissement systématique de la production de logements et le rapprochement de l'habitat et de l'emploi.

Dans cet objectif, le SDRIF introduit des ratios d'objectif à viser d'ici 2030, à l'échelle départementale, mettant en perspective l'accroissement du parc de logements et l'accroissement du nombre d'emplois, afin de sensibiliser l'ensemble des acteurs à

Équilibres logements/emplois à atteindre d'ici 2030



cette problématique essentielle pour l'aménagement régional et la qualité de vie des Franciliens.

À l'échelle régionale, le ratio d'équilibre idéal entre logement et emploi à atteindre d'ici 2030 serait de 1,8, soit 1,8 logement net en plus pour un emploi net en plus. Les ratios départementaux constituent des moyennes vers lesquelles il s'agirait de tendre à l'horizon 2030 pour favoriser une convergence des taux d'emploi en lien avec l'effort mené en matière de construction de logements.

Compte-tenu des écarts constatés entre chaque département francilien, et compte-tenu de la territorialisation de l'offre de loge-

ment définie par l'État, le SDRIF détermine, par département, un équilibre à atteindre d'ici 2030.

Compte-tenu de la volonté d'un rééquilibrage du développement territorial à l'échelle de l'Île-de-France, viser l'atteinte de ces objectifs implique des efforts différenciés par département. Ainsi, les départements ayant créé ces dernières années un nombre important d'emplois auront à mener un effort de production de logements plus important. Cela est particulièrement vrai pour les Hauts-de-Seine, les Yvelines ou Paris. *A contrario*, dans les départements où ont été créés moins d'emplois et construits plus de logements, l'effort de création d'emplois devra être plus important.

Il est précisé que :

- ces ratios sont exprimés à l'échelle des départements, de manière à introduire un niveau intermédiaire qui permette l'observation des évolutions à l'œuvre tout en gardant le recul nécessaire par rapport aux projets locaux. En effet, ces ratios n'ont pas vocation à être décliné territorialement de manière trop fine. La définition et la mise en œuvre des projets locaux font l'objet de politiques publiques, documents réglementaires, outils opérationnels répondant à des logiques de natures différentes. Des outils de déclinaison à l'échelle des territoires seront proposés, et utilisés par la Région dans le cadre de la conduite de ses politiques.

Estimation des extensions urbaines maximales pour la période 2008 - 2030

Secteurs d'urbanisation préférentielle ou conditionnelle (Extensions urbaines cartographiées)	+ 17 475 hectares
Extensions urbaines non cartographiées	+ 7 750 hectares
dont règles des quartiers de gares	+ 4 450 hectares
dont règles des pôles de centralité	+ 1 550 hectares
dont règles des bourgs, des villages et des hameaux	+ 1 750 hectares
Zones d'aménagement concerté créées à la date d'approbation du SDRIF et non comptabilisées dans les extensions urbaines cartographiées et non cartographiées	+ 610 hectares
Espaces naturels déjà ouverts à l'urbanisation dans les documents locaux d'urbanisme, non repris par les orientations du SDRIF, mais mobilisables dans le délai de trois ans de mise en compatibilité	+ 3 100 hectares
Total des extensions urbaines maximales	+ 28 935 hectares
Rythme annuel maximal d'extension urbaine	+ 1 315 hectares / an

- Par conséquent, ces ratios ne s'appliquent pas directement aux procédures, qu'il s'agisse des documents d'urbanisme, des décisions d'agrément ou des opérations d'aménagement menées localement. Ils ne peuvent donc en aucun cas être traduits en m² de SHON. Leur prise en compte au niveau local doit se faire dans le respect des spécificités locales et de la subsidiarité du SDRIF.
- Ces ratios ne constituent en aucun cas un objectif réglementaire opposable mais une référence incitative permettant de s'assurer et de mesurer que la géographie des emplois et des logements évolue selon les objectifs fondamentaux de relance de la production de logements et de rééquilibrage des fonctions urbaines.
- Ces ratios feront l'objet d'un suivi, par période de 5 à 10 ans dans le cadre du dispositif de suivi et d'évaluation du SDRIF, afin notamment de se prémunir de l'évolution cyclique et rapide de l'emploi d'une année sur l'autre. Des instances seront mises en place, d'une part pour observer les conditions concrètes de traduction du SDRIF et, d'autre part, pour réunir les acteurs en vue des décisions d'ajustements à prendre.

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

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

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

LA NÉCESSITÉ D'UNE AMBITIEUSE POLITIQUE PARTENARIALE POUR LE LOGEMENT

L'objectif de production de 70 000 logements par an consiste en un doublement de la production annuelle actuelle. Il devrait être atteint par paliers progressifs, par le biais de politiques foncières et immobilières efficaces menées par l'ensemble des collectivités territoriales, en lien avec l'accessibilité des territoires et l'offre d'équipements. Pour parvenir à cet objectif, une synergie des politiques en faveur de l'habitat apparaît nécessaire et devrait être engagée par l'ensemble des acteurs régionaux. Les différents outils existants, ne permettant pas une action suffisante dans leur configuration actuelle, devraient être mis en cohérence.

Élaborer des programmes locaux de l'habitat plus ambitieux

La loi de mobilisation pour le logement et la lutte contre l'exclusion (loi n° 2009-323 du 25 mars 2009, dite loi Molle) généralise l'obligation d'élaborer un Programme local de l'habitat (PLH) pour les intercommunalités de plus de 30 000 habitants dotées de la compétence habitat, et pour les communes de plus de 20 000 habitants qui ne sont pas membres d'un tel groupement. La loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains (loi n° 2000-1208 du 10 décembre 2000, dite loi SRU) renforce la portée juridique des PLH et les inscrit dans un rapport de compatibilité avec les documents d'urbanisme locaux. La montée en puissance des PLH intercommunaux entraînerait la production de documents plus ambitieux et plus efficaces. Les territoires intercommunaux concernés par ces PLH devraient aussi définir les moyens, en particulier fonciers, pour mettre en œuvre les objectifs de leur PLH.

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

régional de l'hébergement et du logement (CRHL). La loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement permet déjà l'intégration du PLH comme volet habitat du PLU intercommunal. Cette intégration devrait être confortée dans le projet de loi pour l'accès au logement et un urbanisme rénové (Alur).

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

Hors champ de compétence obligatoire, la Région soutient le développement de l'offre locative sociale par un effort financier très important afin d'atteindre l'objectif de 30% de logements locatifs sociaux à l'échelle de l'Île-de-France d'ici 2030. Entre 2004 et 2010, elle est intervenue dans le financement de près de 85% des logements financés en Prêt

locatif à usage social (PLUS) et de 90% des logements financés en Prêt locatif aidé d'intégration (PLAI).

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

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

L'intervention sur les tissus existants nécessite une action foncière renouvelée qui passe notamment par la mobilisation accrue du foncier public pour permettre la réalisation

de projets privilégiant la création de logements sociaux, par l'intermédiaire d'un système de décote. Il s'agit dans un premier temps d'identifier le foncier mutable (délaisés d'infrastructures, terrains en secteurs sensibles ou industriels, etc.) et de faire partager cette connaissance au travers d'un tableau de bord régional, puis de le mobiliser et de permettre sa transformation, laquelle pourrait être portée tant par des acteurs publics que privés. Ces dispositions sont développées dans la loi n° 2013-61 du 18 janvier 2013 relative à la mobilisation du foncier public en faveur du logement et au renforcement des obligations de production de logement social.

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

Maîtriser les loyers du parc locatif privé

À la faveur du décret n° 2012-894 du 20 juillet 2012 relatif à l'évolution de certains loyers, pris en application de l'article 18 de la loi n° 89-462 du 6 juillet 1989, entré en vigueur le 1^{er} août 2012 et renouvelé par le décret n° 2013-689 du 30 juillet 2013, 39 agglomérations, dont 412 communes franciliennes, sont concernées par l'encadrement des loyers lors d'une

Restructuration d'un grand ensemble



© Ateliers Lion associés (Atelier international du Grand Paris)

relocation ou d'un renouvellement du bail. Le projet de loi pour l'accès au logement et un urbanisme rénové (Alur) devrait confirmer ce dispositif d'encadrement des loyers et le renforcer en créant des observatoires des loyers.

Agir pour une répartition plus équilibrée du parc social

Le développement de l'offre locative sociale devrait s'appuyer sur le respect de la loi SRU, complétée par la loi du 18 janvier 2013, qui impose à certaines communes d'atteindre un niveau de 25% de logements locatifs sociaux. Cette règle s'applique en Île-de-France à toute commune de plus de 1500 habitants appartenant soit à une agglomération (au sens de l'Insee), soit à un EPCI à fiscalité propre, de plus de 50000 habitants incluant au moins une commune de plus de 15000 habitants. La loi du 18 janvier 2013 instaure également un suivi de la règle des «trois tiers bâtis», c'est-à-dire la construction, dans une même opération, d'un tiers de logements sociaux, un tiers d'intermédiaires et un tiers de libres. Afin d'atteindre cet effort à l'échelle de chaque commune francilienne, le Schéma directeur porte un objectif de 30% de logements locatifs sociaux d'ici 2030 à l'échelle régionale. En particulier, afin de diminuer les inégalités sociales et permettre une plus grande mixité sociale, les communes aisées qui contribuent le moins à l'effort de construction doivent augmenter leur part de logement social. Le renforcement des sanc-

tions financières à l'encontre des communes qui ne mettent pas en œuvre leurs obligations de construction (jusqu'au quintuplement des sanctions prévues par l'arrêté de carence), participerait également de l'atteinte de cet objectif. La Région accompagne cet effort par la modulation de ses aides en fonction du volontarisme des communes en matière de logement social et la mise en œuvre d'aides aux maires bâtisseurs, visant à majorer les aides régionales dans les communes qui construisent le plus. La crise du logement impose aujourd'hui de dépasser les politiques d'incitation pour aller vers la mise en cohérence des outils au niveau régional et le renforcement des exigences légales en matière de construction de logements sociaux.

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

En Île-de-France, le Programme national de rénovation urbaine (PNRU) est décliné au travers d'une convention cadre entre la Région et l'Agence nationale pour la rénovation urbaine (ANRU) signée le 12 novembre 2007. Cent dix-huit quartiers franciliens en difficulté, la plupart en Zone urbaine sensible (ZUS), sont concernés par ces projets urbains. Les principales interventions des projets de rénovation urbaine (PRU) – démolitions, reconstructions, réhabilitations et résidentialisations – ont pour objectifs d'améliorer les conditions de vie des habitants, de diversifier l'offre de logements et de développer la mixité

sociale dans les quartiers. Elles s'accompagnent d'interventions visant à améliorer la qualité urbaine (maillage par la voirie, traitement des espaces publics, construction ou amélioration d'équipements et de services, etc.).

Le retour sur expérience montre des avancées indéniables, mais elles restent fragiles, et devraient impérativement être consolidées et amplifiées. Cela supposerait une gestion pérenne et de qualité de ces quartiers, un accompagnement social accru des populations précaires et une continuité de l'investissement des partenaires actuels du PNRU (ANRU, Région, bailleurs sociaux, départements, etc.) pour poursuivre le travail amorcé. Les questions du développement économique, de la formation initiale et professionnelle, du désenclavement et de la présence des services publics constituent des enjeux centraux et déterminants pour l'avenir de ces territoires. D'autant plus que ces quartiers sont partie prenante de la dynamique métropolitaine régionale. Leur intégration au système régional passerait notamment par le déploiement du Plan de mobilisation pour les transports qui accroît leur accessibilité. Le Conseil Interministériel des Villes (CIV) du 19 février 2013 oriente la réforme de la «géographie prioritaire de la politique de la ville» en resserrant le nombre de «quartiers prioritaires de la politique de la ville» définis sur la base du critère de la part de population à bas revenus. L'objectif est d'aboutir à une simplification du zonage de la politique de la ville et de

concentrer les interventions publiques dans un nombre réduit de territoires. Ces territoires prioritaires bénéficieraient du renforcement des outils de péréquation financière et d'une nouvelle génération d'opérations de renouvellement urbain intégrées dans les contrats de ville 2014-2020.

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

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

Le développement de l'offre de logements étudiants est également un enjeu de premier ordre : le Schéma régional du logement étudiant prévoit la multiplication par deux d'ici 2020 du nombre de places de logement pour étudiant à loyer conventionné. La convention

État-Région relative au logement étudiant permet le cofinancement de 4 000 places étudiantes par an. Dans le contexte de forte tension de l'offre abordable, l'intervention régionale donne la priorité à la création nette de places nouvelles, au maintien des capacités d'accueil existantes, par réhabilitation le cas échéant, notamment là où le foncier est aujourd'hui disponible. Il s'agit en effet d'augmenter le parc de logement étudiant tout en promouvant une politique de loyers réellement abordables. Dans le champ plus large du logement des jeunes, il s'agirait d'étendre l'offre en faveur des apprentis et des jeunes travailleurs, et de créer des places nouvelles en internat pour les lycées. Là aussi, de véritables progrès ne pourront être enregistrés que dans le cadre d'une approche globale et coordonnée. La Conférence régionale du logement des jeunes et des étudiants, convoquée au moins une fois par an, offre un cadre de concertation utile aux acteurs (collectivités, bailleurs, gestionnaires, CROUS, CNOUS, universités, organisations syndicales étudiantes, etc.).

LA MIXITÉ DES QUARTIERS PAR LES SERVICES ET LES ÉQUIPEMENTS

Garantir la présence de services publics de proximité

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

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

Il s'agirait ici, tant à l'échelle régionale que des bassins de vie, d'assurer l'égalité d'accès des citoyens aux services publics. Les densifications et nouvelles urbanisations ouvertes au SDRIF devraient en ce sens être pleinement anticipées par l'État pour prévoir la présence des équipements publics relevant de sa responsabilité, et assurer l'unicité de la puissance publique sur tout le territoire.

Pour certains services, la réalisation d'équipements et de services groupés, de type maisons de services, ou d'autres expérimentations peut répondre à l'exigence d'accessibilité pour les habitants, de pérennité des services publics, de lisibilité de l'action publique, tout en offrant une possibilité de réduire le nombre de déplacements.

Promouvoir un meilleur équilibre emplois, logements et équipements publics

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

actions en faveur du développement économique et de la création d'emplois. Ces collectifs ont aussi vocation à être aidés dans leurs projets d'équipements publics de proximité, et notamment pour ce qui concerne les équipements scolaire ou pré-scolaires. C'est le sens de l'action régionale développée depuis 2008 dans le cadre de la politique contractuelle. Ce rôle de la Région, garante d'un aménagement du territoire socialement juste et équilibré, doit pouvoir être soutenu par l'État et encore renforcé dans le prochain Acte de décentralisation.

Favoriser des projets urbains novateurs

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

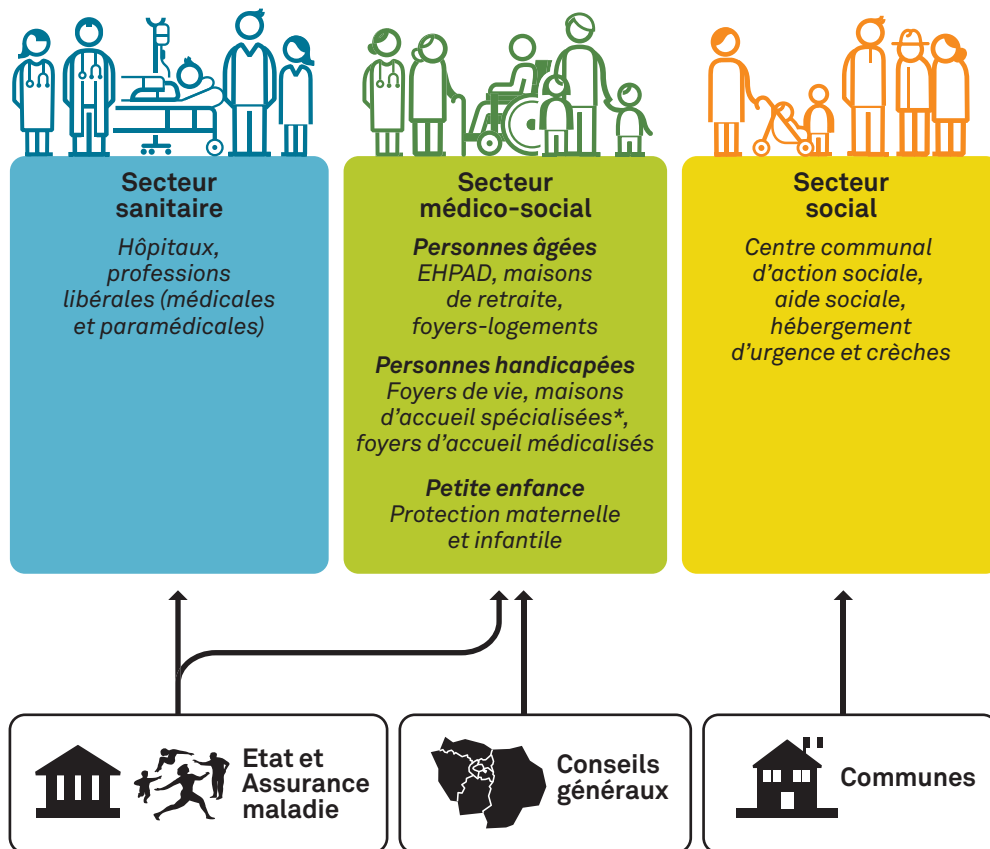
et locaux à usage professionnel, commerces, artisans, équipements scolaires et de la petite enfance, etc. Dans ces quartiers, les espaces publics sont une composante à part entière. Leur accessibilité, leur animation, sont des éléments indispensables à la ville intense. Parmi eux, il conviendrait d'intégrer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

S'appuyer sur une politique sanitaire régionale volontariste

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

l'accessibilité aux équipements de santé sont les deux leviers d'action pour maintenir la situation sanitaire favorable de l'Île-de-France et endiguer les inégalités sociales et territoriales. La tendance actuelle au regroupement et à la mise en réseau des établissements hospitaliers, au travers du Schéma régional de l'organisation des soins (SROS) dans le cadre du Plan régional de santé défini par l'ARS, nécessiterait d'être corrigée pour mieux appréhender la présence d'un service public de santé sur l'ensemble du territoire régional. Une amélioration de l'accessibilité et de la desserte par les transports collectifs ainsi qu'une meilleure coordination de la localisation des équipements de proximité (centres de santé, professionnels de santé libéraux, etc.), notamment dans les secteurs carencés, devront également être engagées. En effet, les conditions de la répartition actuelle des médecins sur le territoire génèrent des inégalités géographiques et contribuent à la formation de déserts médicaux. Pour enrayer ce phénomène, des pistes d'action sont identifiées : développement de nouvelles structures et pratiques (maisons de santé, télémédecine), et de dispositifs pour favoriser l'installation des professionnels notamment en milieu rural. Pour maintenir la continuité et l'égalité de l'accès à l'offre de soins, la Région soutient les services d'urgence, les maisons médicales de garde ainsi que les centres de santé et les maisons de santé pluridisciplinaires.

La tutelle et le financement des structures de santé



* Financées directement par l'Assurance maladie
© Région Île-de-France 2013

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

Les lycées se distinguent des autres établissements scolaires (écoles, collèges) car ils ne constituent pas des équipements de proximité. Ainsi, l'enjeu majeur en est leur accessibilité. Il s'agirait de permettre à chaque lycéen d'accéder à une formation

diversifiée pour favoriser la réussite. C'est pourquoi, il est proposé dans le nouveau Programme prévisionnel d'investissement (PPI) 2012-2022 de prioriser l'intervention régionale, quand le besoin patrimonial est avéré, sur les grands lycées polyvalents et accessibles en transports collectifs au regard du réseau actuel, du réseau en cours de réalisation mais aussi du réseau à venir (métro auto-

LES GARES DE DEMAIN COMME LIEUX PUBLICS

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

matique du Grand Paris Express notamment). Par ailleurs, au-delà de l'approche strictement patrimoniale, le nouveau PPI devrait également contribuer à lutter contre les inégalités sociales, scolaires et territoriales. Il importe en effet que les établissements accueillant une forte concentration d'élèves issus de milieux modestes s'appuient sur un cadre patrimonial favorisant la réussite et incarnent l'égalité scolaire. Plus encore, les opérations du PPI 2012-2022 devraient contribuer à favoriser la mixité sociale et scolaire, facteur clé de la réussite et de l'élévation des qualifications de toute une classe d'âge. Pour ce faire, l'intervention régionale s'articulera autour de cinq catégories : la création de places nouvelles (en lycées ou en internats), les rénovations globales, les rénova-

tions simples, les rénovations thermiques et les opérations ciblées. D'autre part, l'offre de formation sera organisée en lien avec l'État et visera ainsi à réduire les inégalités sociales, scolaires et territoriales dans le domaine éducatif. La réussite pour tous et la lutte contre le décrochage scolaire passent par une offre de formation plus équilibrée et adaptée aux spécificités de chaque territoire, intégrant les lycées et les CFA dans une logique de projet.

Développer un aménagement propice aux pratiques culturelles et sportives

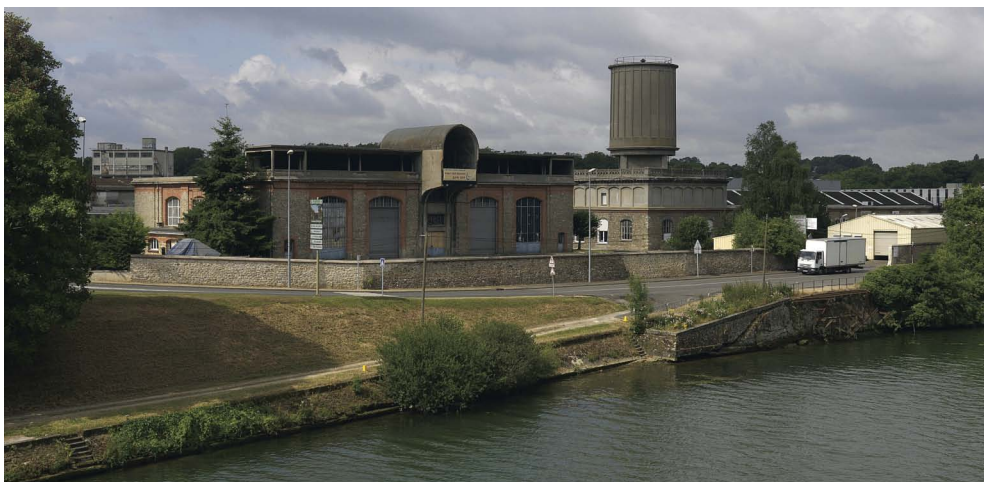
La vie des quartiers et des grands territoires passe également par la mise en place d'une stratégie culturelle. Depuis 2007, par la loi du 13 août 2004 (loi n° 2004-809 sur les libertés et les responsabilités locales), l'inventaire

du patrimoine culturel est une compétence régionale. La Région affirme son rôle majeur dans l'aménagement culturel en assurant des financements pour la réalisation d'équipements et d'événements en faveur de la culture, dans le cadre de sa contractualisation avec les collectivités. Aussi, quelle que soit leur échelle, les projets d'aménagement devraient offrir aux artistes une capacité de créer (des œuvres, des lieux, des événements, etc.) et rendre accessible cette création.

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

À l'échelle des quartiers, et en complément des grands lieux de la culture, chaque territoire est encouragé à créer les conditions favorables à l'émergence et à la diffusion de

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



© Région Île-de-France ADAGP

la culture, notamment par la création de médiathèques comme lieux ouverts à tous ou par la préservation des librairies indépendantes. Au-delà des équipements, c'est l'espace public qu'il conviendrait d'investir : la diversité des modes de rencontre entre œuvres et publics (qu'ils soient riverains ou de passage) est à encourager, aussi bien au sein de lieux culturels existants que par des pratiques nouvelles dans des espaces non dédiés. L'itinérance des compagnies de théâtre ou de l'Orchestre d'Île-de-France, par exemple, est ainsi un moyen d'atteindre tous les publics. L'organisation d'événements et de manifestations permettrait également de valoriser les différents champs de la culture. Ce sont les Nuits blanches, la fête de la Musique, la Foire internationale d'art contemporain (FIAC), le printemps des Poètes, les séances de cinéma en plein air ou de spectacle vivant notamment ; ainsi que les nombreux festivals dont certains ont acquis leur renommée : la Quinzaine du hip-hop, le Festival d'Île-de-France, le Festival d'automne, Banlieues bleues, le Festival international du film d'environnement, le Festival Nous n'irons pas à Avignon, l'été du canal/l'Ourcq en fête, le Festival de l'Oh ! pour ne citer que ceux-là. Ces cultures théâtrales, musicales, émergentes et autres, dites cultures urbaines, sont le reflet du cosmopolitisme francilien.

De même, les pratiques sportives participent à l'aménagement francilien au travers notamment des grands équipements sportifs struc-

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

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

Prendre en compte le patrimoine, qu'il soit

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

ÉCOPARCS ET ÉCOPÔLES

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

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

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

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

sont à encourager. Ainsi, les projets urbains (PLU, ZAC, requalification des centres anciens) pourraient être accompagnés en sollicitant les fonds de connaissance, de documents, d'expériences et de méthodes accumulés.

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

INNOVATION ET DYNAMISME ÉCONOMIQUE

Optimiser les capacités de recherche et d'innovation

La dématérialisation, la transition écologique et sociale, le passage à une économie apte à répondre aux nouvelles demandes sociétales reposent sur la mise en œuvre d'innovations. L'Île-de-France, riche de moyens importants de recherche publique et privée, de grands donneurs d'ordre et d'un vivier conséquent de PME, a toutes les capacités de valoriser et renforcer son potentiel d'innovation pour répondre à l'objectif de création des 28 000 emplois par an.

Pour cela, il faudrait encourager la coordination de ces acteurs pour promouvoir un écosystème économique performant. La convergence des politiques publiques ciblant le soutien à l'innovation et la mise en réseau des entreprises et des structures de recherche et d'innovation apparaît nécessaire. Cette volonté de coordination à l'échelon régional des moyens et des outils devrait désormais fonder la démarche commune de tous les acteurs publics, par le rapprochement tant des structures infrarégionales, avec l'agence régionale unique, que des services déconcentrés de l'État en Île-de-France avec l'institution régionale.

L'engagement conjoint de l'État, de la Région Île-de-France et des collectivités territoriales dans les pôles de compétitivité, a constitué une première étape de cette convergence. Le financement de projets collaboratifs et l'appui à la gouvernance des pôles ont impulsé une dynamique forte sur des secteurs porteurs pour l'économie régionale. Le renouvellement de cette politique devrait l'amplifier.

Dans le cadre de la Stratégie régionale de l'innovation (SRI) dont s'est dotée la Région Île-de-France en 2010, aux côtés de l'État, la Région a structuré une importante politique de rapprochement entre le monde de la recherche et de l'entreprise, et de soutien à la recherche avec les Domaines d'intérêt majeur (DIM), relabellisés avec l'aide du Conseil scientifique régional en 2011 (les agronomies ; les défis analytiques ; l'astrophysique

et les conditions d'apparition de la vie ; la biothérapie ; la cancérologie ; les problèmes cardiovasculaires ; le cerveau et la pensée ; les atomes froids et nanosciences ; le genre ; les inégalités et les discriminations ; les études sur le travail et la souffrance au travail ; l'innovation, sciences techniques et société ; les pathologies infectieuses ; les oxydes multifonctionnels ; les problématiques transversales aux systèmes complexes ; les mathématiques de l'Île-de-France ; le développement soutenable). En cohérence avec la SRI, dont elle s'est nourrie, la Stratégie régionale de développement économique et d'innovation (SRDEI) répond à trois priorités de politique économique régionale : le renforcement des PME-PMI, la valorisation du potentiel d'innovation, le développement solidaire des territoires. Des démarches de gestion prévisionnelle des emplois et des compétences territoriales devraient être accompagnées sur les territoires, élément indispensable à un rapprochement emploi-domicile. En complément de ces actions pour l'emploi, la formation professionnelle devra être considérée comme un enjeu de développement humain.

L'État fait également du soutien à la recherche un axe essentiel de sa politique, en faveur des entreprises à travers un dispositif comme le crédit-impôt recherche. Les politiques de regroupement universitaire (communautés d'universités et établissements) et d'appels à projets mises en œuvre

à l'échelon national vont également avoir des répercussions sur le territoire francilien, avec des collaborations plus organisées et la montée en puissance de pôles structurés. Les universités en seront des acteurs pivots.

Favoriser le tourisme et les loisirs

Pour maintenir la position francilienne de leader mondial en matière de tourisme, la Stratégie régionale du tourisme et des loisirs (SRTL) (2011-2016) acte un pilotage régional qui permet le développement du tourisme sur l'ensemble de l'Île-de-France. Conciliant développement économique ambitieux et responsabilité écologique et sociale, ce schéma repose sur cinq axes : engager la conversion de la destination Paris/Île-de-France vers une référence internationale en matière de tourisme durable, favoriser la création et la diffusion de richesses et d'emplois durables, garantir un accès amélioré et élargi des Franciliennes et des Franciliens aux loisirs, modifier l'image et le rayonnement internationaux en les renforçant, appuyer la gouvernance institutionnelle. La prochaine stratégie régionale du tourisme et des loisirs devrait être complétée d'un Schéma régional de l'hôtellerie, prenant en compte celui de Paris. La définition d'axes stratégiques communs par l'État et la Région, la mobilisation de moyens financiers et humains importants, seraient donc le socle d'actions à mettre en œuvre sur le terrain. Les collectivités territoriales, notamment départements et intercommunalités,

apporteraient aussi leur pierre à ces projets. L'offre touristique, qu'elle soit d'agrément ou d'affaires, est une composante importante des dynamiques locales. La stratégie régionale du tourisme s'efforce de conduire un développement touristique territorial ambitieux et équilibré, de mener de grands projets d'aménagement créant des lieux attractifs pour les touristes et les Franciliens, de favoriser le développement de l'hébergement et de conforter la place du tourisme d'affaires.

Soutenir les dynamiques locales de développement économique

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

Les Pactes pour l'emploi, la formation et le développement économique, les Pactes pour le développement des territoires avec des champs d'intervention élargis, initiés par la Région, permettent de fédérer les représentants de territoires intercommunaux et les Conseils généraux. En appui sur un diagnostic initial, une stratégie territoriale et un plan d'actions partagées sont définis. Les Contrats de développement territorial (CDT) ont aussi pour objet de définir des stratégies d'actions

et la réalisation de projets dont une partie relève du développement économique. Même si ces différentes démarches territorialisées sont indépendantes, il paraît indispensable qu'elles soient bien articulées pour constituer un cadre efficace de mise en œuvre du SDRIF. Articulés sur la géographie stratégique des Territoires d'intérêt métropolitain (TIM) du SDRIF, CDT et Pactes pourraient se combiner lorsqu'ils concernent les mêmes territoires pour délimiter un périmètre commun et offrir des dispositifs complémentaires et concordants, en termes de positionnement économique et de formation professionnelle. Dans le cadre de ces dispositifs, l'effort en matière de formation devrait particulièrement porter sur le secteur de l'industrie. En effet, le poids de l'emploi industriel, même s'il est en diminution depuis plusieurs décennies, reste important, avec l'ambition d'une réindustrialisation performante. Toutefois, ce secteur d'emploi est fortement menacé par la mondialisation. Ainsi, dans une logique de formation tout au long de la vie et pour répondre efficacement aux évolutions du contexte économique, l'identification des secteurs porteurs de dynamisme économique et le développement de parcours de formation adaptés semblent indispensables. Au-delà de la consolidation de l'économie sociale et solidaire francilienne, le développement des démarches de responsabilité sociale des entreprises (RSE), la promotion de la haute qualité sociale en leur sein et la diffusion des

comportements environnementaux plus vertueux sont des enjeux majeurs. Les outils régionaux d'interventions économiques devraient en ce sens être mobilisés pour inscrire l'ensemble du tissu économique dans l'amélioration des conditions de vie des Franciliens et développer ainsi des filières d'emplois non délocalisables.

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

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

Ainsi, pour affirmer le rôle de l'agglomération centrale dans l'écosystème économique francilien et celui des territoires moteurs de déve-

loppement, la Région renforce son soutien aux incubateurs, pépinières, hôtels d'entreprises, écoparcs et écopôles d'intérêt régional, qui jouent un rôle déterminant dans l'éclosion de nouvelles entreprises d'une part et dans l'attractivité francilienne d'autre part. Afin de redynamiser le tissu productif de la Région, la création d'une offre immobilière destinée aux entreprises productives sera encouragée au sein des zones d'activité en fonctionnement.

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

Dans ces différents domaines, une gouvernance d'échelle régionale de coordination et de structuration des ressources, souvent trop dispersées, des différents acteurs régionaux, au premier rang desquels l'Agence régionale

de développement (ARD), le réseau régional des pépinières d'entreprises P3Mil, et des acteurs locaux (agences de développement départementales et locales, chambres consulaires) serait nécessaire pour œuvrer en faveur du développement économique, de manière à optimiser les financements et gagner en efficacité d'action.

DES POLITIQUES FONCIÈRES EN FAVEUR DE LA COMPACTITÉ

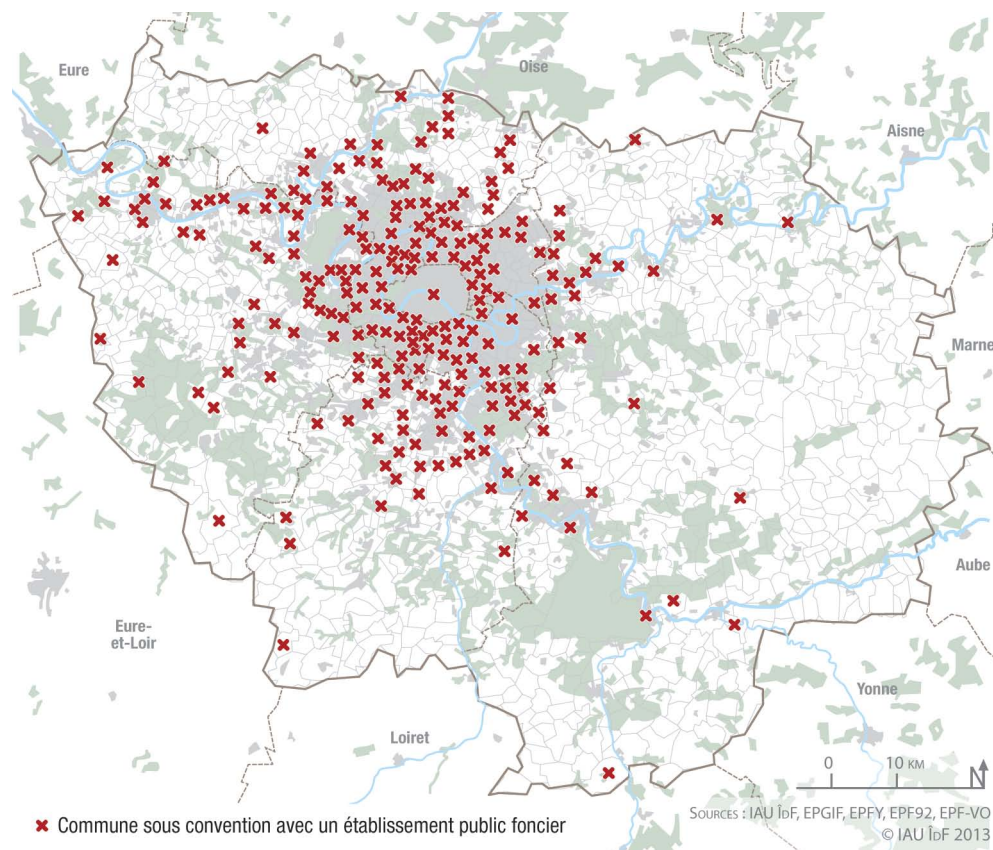
La maîtrise du foncier conditionne toute stratégie d'aménagement, qu'il s'agisse de protéger les espaces sensibles, de mobiliser des terrains pour la construction, d'optimiser l'usage de l'espace ou de prévenir le dérapage des coûts ou, plus en amont, de lutter contre le processus inflationniste de formation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

Les décalages entre l'offre et les besoins fonciers interpellent moins le manque de terrains que leur mise effective sur le marché. En outre, les politiques de développement des transports ou en faveur de la rénovation urbaine révèlent des gisements fonciers nouveaux. L'enjeu serait d'orienter la valorisation de ces terrains dans le sens des objectifs affichés par la Région (diversité de logements, de locaux d'activités, de logistique, d'équipements, etc.). Néanmoins, une approche particulière concernerait ce foncier dit de « renouvellement urbain » : les coûts de démolition mais surtout de dépollu-

tion des sols sont à anticiper et nécessitent de mobiliser de nombreux acteurs ; le temps de réalisation de ces opérations rend ces terrains mobilisables moins rapidement. Enfin, construire davantage implique également d'ouvrir du foncier à l'urbanisation, l'enjeu étant ici de prévenir les dommages auxquels le mitage peut conduire (fragilisation de l'économie agricole, déséquilibre de l'écosystème, etc.).

Pour mener des politiques foncières efficaces, l'État, la Région et les collectivités franciliennes disposent d'outils aux domaines d'actions complémentaires : les établissements publics fonciers (EPF), et en particulier l'EPFIF (Établissement public foncier d'Île-de-France), accompagnent la mise en œuvre des projets d'aménagement ; l'Agence des espaces verts (AEV) acquiert et aménage des terrains en vue de la protection des espaces naturels ; la Société d'aménagement foncier et d'établissement rural (SAFER) d'Île-de-France intervient pour le maintien et la reconquête des espaces agricoles. Les conseils généraux utilisent le produit de la Taxe départementale des Espaces naturels sensibles (ENS) pour l'acquisition, l'aménagement et la gestion d'espaces méritant d'être sauvegardés et ouverts au public. Dans l'objectif que l'urbanisation des terres agricoles conduise à des relocalisations pertinentes, ces opérateurs agissent en partenariat afin de mieux coordonner développement urbain et préservation de l'ensemble des espaces sensibles sous pression.

Communes sous convention avec un établissement public foncier



Anticiper et réguler le foncier

Les actions foncières publiques devraient procéder d'une vision stratégique, anticipatrice et globale, du devenir des disponibilités foncières et des espaces à protéger. C'est en amont des projets d'aménagement et à des échelles supracommunales qu'elles peuvent être efficaces. La définition d'une stratégie foncière devrait se retrouver dans toute démarche de planification (SCoT et PLU) ou de programmation (PLH). Le projet de loi Alur propose d'inté-

grer un document de stratégie foncière dans les SCoT et les PLU. Il s'agirait de promouvoir une culture du foncier et de l'ingénierie foncière pour accompagner les collectivités désireuses de développer des savoir-faire. Cette stratégie anticipatrice se traduirait également par une politique de constitution de prix de référence sur les secteurs à enjeux visant à limiter les comportements spéculatifs. L'EPFIF agirait en intervenant en « veille foncière » (acquisitions et préemptions en révision de

prix pour réguler le marché). De plus, le projet de loi Alur vise à attribuer aux EPCI compétents en matière de plan local d'urbanisme une compétence de principe en matière de droit de préemption urbain. Ils pourraient aussi créer des zones d'aménagement différé par une procédure nouvelle d'initiative intercommunale. Dans la perspective de contenir l'évolution des prix du foncier à l'échelle régionale et plus particulièrement dans la zone agglomérée, l'Établissement public foncier régional Île-de-France jouera un effet de ralentissement de la hausse des valeurs foncières en démultipliant son action de portage foncier à court, moyen et long terme, dans le cadre des projets d'aménagement portés par les communes et intercommunalités permettant la construction de logements à prix raisonnables, ainsi que la consolidation d'un tissu économique diversifié facilitant le maintien des activités productives.

Observer le foncier

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

Cette observation devrait avoir pour objets :

- d'apprécier la mutabilité, c'est-à-dire les

possibilités d'évolution des régimes fonciers et les potentiels de valorisation dans les secteurs stratégiques ;

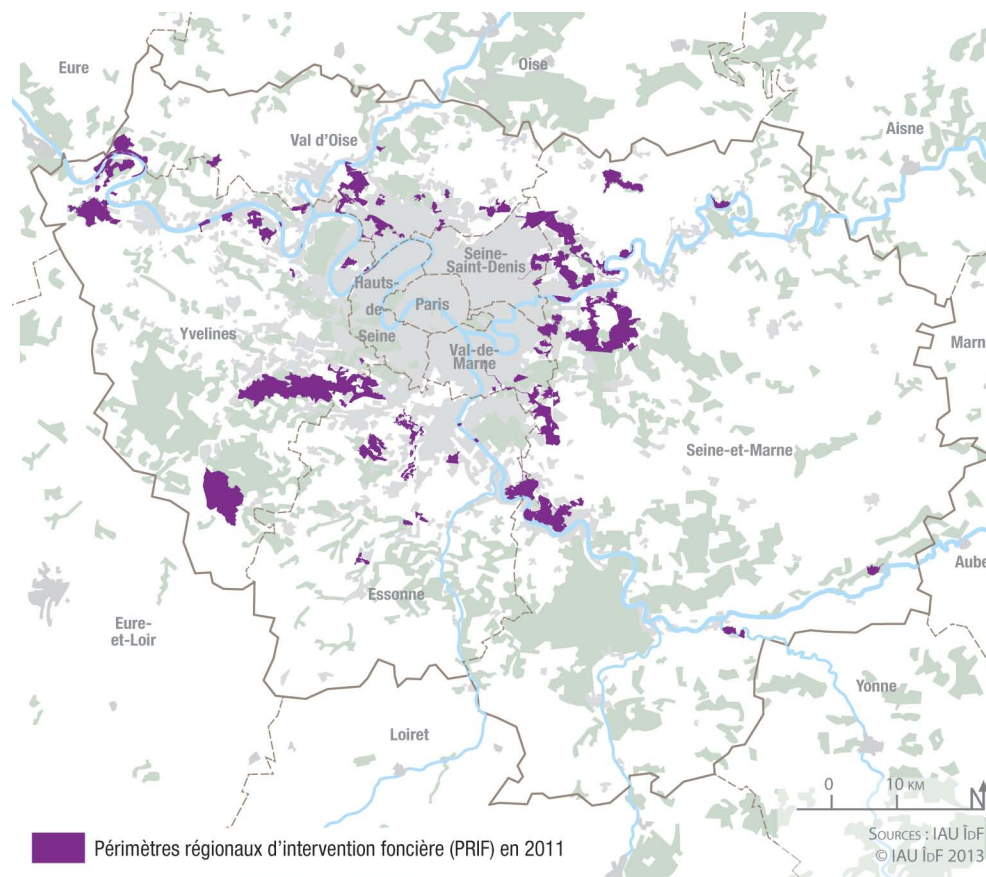
- d'établir une connaissance partagée de la consommation d'espace ;
- de cibler les actions foncières régulatrices.

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

Innover en matière de foncier

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

Les périmètres d'intervention foncière



Dans l'objectif d'une meilleure optimisation du foncier et de recherche d'un immobilier innovant dans un contexte de renchérissement du coût du foncier, des solutions novatrices seront développées, à l'instar du concept de «démonstrateur économique». Mis en place sur le territoire d'Orly Rungis Seine-Amont, il permet une organisation optimisée des entreprises, et une densification de l'activité économique, de façon à créer plus d'emplois, mais également dans une logique de cohabi-

tation entre bureaux, activités et logements. De plus, le projet de loi relatif à la modernisation de l'action publique territoriale et l'affirmation des métropoles prévoit, pour l'Île-de-France, la fusion des quatre EPF d'État, dix-huit mois après la promulgation de la loi. ■

1.3 PRÉSERVER : LES OUTILS POUR CONCILIER AMÉNAGEMENT ET ENVIRONNEMENT

L'IMPÉRATIF DE LA BIODIVERSITÉ ET DES CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES

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

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

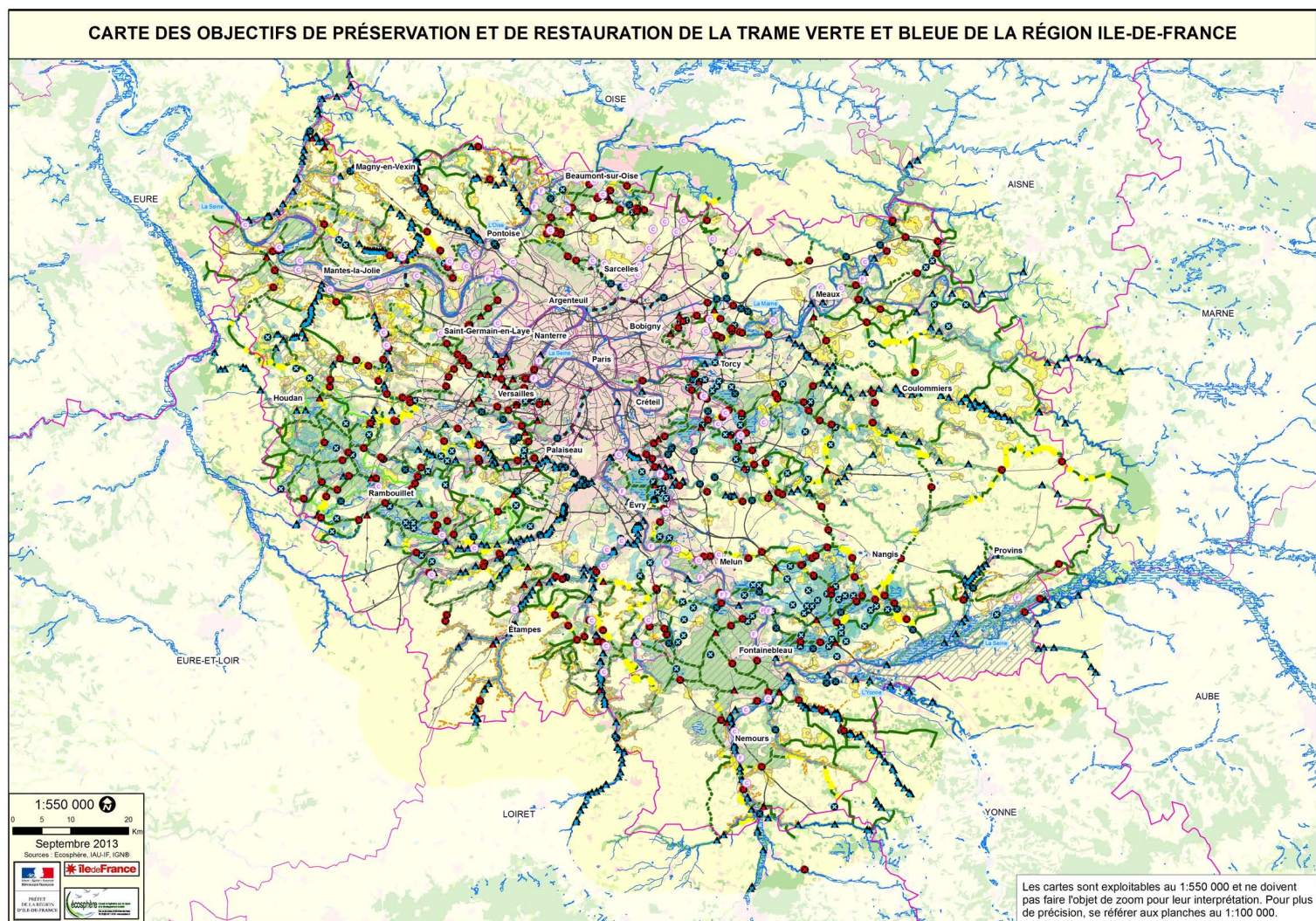
- stopper l'érosion de la biodiversité ;
- reconquérir les espaces naturels en faveur de la biodiversité ;
- créer les conditions de retour de certaines espèces emblématiques ;
- valoriser le patrimoine naturel d'Île-de-France ;
- permettre le bon fonctionnement des écosystèmes, notamment par le rétablissement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

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

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

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

Les actions prioritaires du Schéma régional de cohérence écologique (SRCE)



Avertissement : carte extraite de l'atlas du SRCE approuvé par le conseil régional d'Île-de-France le 27 septembre 2013.

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

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

Intégrer les continuités écologiques

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

boré par la Région et l'État est l'outil de mise en œuvre, pour l'échelle régionale, de cette trame. Il intègre l'objectif de maintenir ou restaurer des continuités fonctionnelles (fonctions écologique, spatiale et paysagère) entre les réservoirs de biodiversité, et se décline dans le SDRIF et les documents d'urbanisme locaux (SCoT et PLU).

Par nécessité de cohérence d'ensemble, de performance et de durabilité de l'aménagement francilien, le SDRIF intègre les enjeux de préservation et de restauration des continuités écologiques ; il reprend les grands objectifs du SRCE.

Le maintien des continuités écologiques représentées sur la CDGT (segments faisant partie des continuités écologiques d'intérêt régional ou suprarégional du SRCE, où un conflit potentiel apparaît au regard des projets de changement d'affectation des sols), et à défaut leur rétablissement à l'occasion d'opérations d'aménagement et de renouvellement urbain, sont spécifiquement mentionnés dans les dispositions normatives du SDRIF. Ainsi, au-delà des recommandations du SRCE, les secteurs à enjeux identifiés dans le SDRIF, confrontés à un risque de dégradation ou de fragmentation liés à l'aménagement, bénéficient d'une « inscription réglementaire forte » au profit du maintien de l'intégralité de la continuité.

Il appartient aux documents d'urbanisme locaux d'intégrer les éléments du SRCE et de les qualifier plus spécifiquement sur leur ter-

ritoire. Le SRCE prévoit un plan d'actions stratégiques et des mesures pour accompagner les communes et EPCI dans la mise en œuvre de la Trame verte et bleue sur leur territoire. Le plan d'action stratégique présente :

- les outils et moyens mobilisables pour la mise en œuvre d'actions de préservation et de restauration des continuités écologiques ;
- les actions prioritaires par type de milieu (agricole, forestier, urbain, aquatique) et relatives aux infrastructures linéaires ;
- les efforts de connaissance à mener, notamment en vue de l'évaluation et de la mise en œuvre du schéma.

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

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

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

Les Plans climat énergie territoriaux (PCET), obligatoires pour toute collectivité de plus de 50 000 habitants, bénéficient des orientations

régionales du PRC et doivent par ailleurs être compatibles avec le Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE) approuvé par le conseil régional le 23 novembre 2012 et arrêté par le Préfet de la région d'Île-de-France le 14 décembre 2012. La cohérence globale exprimée dans le SDRIF se reflète donc concrètement dans les documents d'urbanisme locaux qui contribuent pleinement à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et au développement des énergies renouvelables.

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

Par ailleurs, la réduction des consommations énergétiques, qui passe par la sobriété et l'efficacité énergétiques, est un pré-requis incontournable pour l'atteinte des objectifs en matière de lutte contre le changement climatique. Les politiques de réduction de ces consommations énergétiques prennent donc une place de premier ordre dans les propositions d'actions du Plan régional pour le climat et les recommandations du SRCAE, à côté de l'affirmation du soutien nécessaire au développement des énergies renouvelables et locales. Dans cet esprit, la Région réaffirme

LA SEM ÉNERGIES POSIT'IF

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

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

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

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

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

son opposition à toute exploitation de nouvelles énergies fossiles telles les gaz et huiles de schiste sur son territoire.

La Région, en s'appuyant notamment sur l'ARENE (dont c'est la mission prioritaire), l'ADEME, et l'État, participe activement à la mise en œuvre et à l'accompagnement des mesures pour le climat, l'énergie et le développement durable des territoires en Île-de-France. L'anticipation des évolutions climatiques revêt une importance particulière sur la ressource en eau, tant sur les besoins en eau potable que sur la dilution des effluents. Une réflexion doit être conduite à l'échelle du bassin parisien, afin de considérer les conséquences de la probable diminu-

tion du débit d'étiage de la Seine sur une période future (2046-2065, source : Projet de recherche européen Climaware).

LA VULNÉRABILITÉ DES TERRITOIRES

Gérer les risques inondation

La Région développe une politique de prévention visant à diminuer la vulnérabilité des populations au risque d'inondation notamment, en soutenant la préparation à la crue (installation électrique adaptée, stratégie d'intervention et de reprise des activités en cas de crue, etc.) et visant à la réduction des dommages pour les zones déjà urbanisées situées en zone inondable.

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

Le Plan Seine (2007-2013), document d'aménagement global de la Seine et de ses affluents, vise quatre grands enjeux : réduire les effets d'une crue majeure sur la Seine, améliorer la qualité des eaux du fleuve et de ses affluents, préserver et restaurer les milieux et la biodiversité des grands cours d'eau du bassin, et intégrer l'ensemble des usages et fonctions du fleuve dans un projet de développement durable. La mise en œuvre de ce plan est assurée par un partenariat engagé entre l'État, les Régions Haute-Normandie, Basse-Normandie, Île-de-France, Champagne-Ardenne, Picardie et Bourgogne, l'Agence de l'Eau Seine-Normandie et les acteurs concernés, dans l'objectif de réduire les risques de crues sur l'Oise, la Seine et la Marne. Ce plan est piloté par le préfet de la Région Île-de-France, en tant que coordonnateur de bassin Seine-Normandie, et la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie (DRIEE). Il est mis en œuvre par les Grands Lacs de Seine, l'Entente Oise Aisne et l'Entente Marne. Il se concrétise pour les opérations à caractère interrégional, dans un contrat de projets interrégional État-Régions (CPIER) signé par l'ensemble des partenaires. Un volet réduction de la vulnérabilité est

Développer les zones de loisirs et de tourisme vert de proximité sur les berges



© Groupe Descartes (Atelier international du Grand Paris)

développé avec les collectivités et les acteurs locaux. La révision du Plan Seine engagée en 2013 pour la mise en œuvre de la directive inondation devrait intégrer les enjeux de multifonctionnalité des espaces, en lien avec le SRCE.

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

Gérer l'eau dans la ville

La multiplication des épisodes caniculaires risque de générer une baisse de la disponibilité de la ressource en eau et la dégradation de sa qualité. La politique régionale de l'eau accompagne financièrement les collectivités pour la réouverture des rivières urbaines, la réduction du ruissellement urbain par rétention de l'eau pluviale sur les parcelles d'écoulement et par l'utilisation d'espaces multifonctionnels (espaces naturels, terrains de sport ou de loisirs, modelés de terrain, toitures végétalisées, etc.). Cette politique est développée en partenariat avec l'Agence de l'eau Seine Normandie

et mise en œuvre par les Contrats de bassin qui associent l'ensemble des collectivités concernées du bassin-versant.

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

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

Réduire les nuisances sonores et les risques naturels et technologiques

Depuis la loi de 1992 et la refonte de la réglementation sur le bruit, les infrastructures de transport terrestre et les moyens de transport générateurs de bruit font l'objet d'une régle-

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

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

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

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

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

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

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

prévention et de gestion des risques sanitaires liés à la qualité de l'air, la Région s'appuie également sur l'expertise d'Airparif qui a pour mission la surveillance de la qualité de l'air en Île-de-France, l'information tout public sur celle-ci et la conduite d'études approfondies.

Réduire la production de déchets et augmenter leur valorisation

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

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

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

De plus, la Région a en charge l'élaboration d'un Plan régional de prévention et de gestion

des déchets de chantier issus du BTP (PREDEC). Ce plan traite des 23 millions de déchets inertes, non dangereux et dangereux, générés annuellement par ce secteur d'activité. Suivant le principe de proximité, il prend en compte les problématiques de prévention, de recyclage, de traitement et stockage et leurs impacts environnementaux et paysagers. De par ses objectifs de construction de logements, équipements et infrastructures, la mise en œuvre du SDRIF aura pour incidence directe une augmentation sensible de la production de déchets du BTP. La prise en compte de cet enjeu dans les réflexions en amont du Schéma directeur et des documents d'urbanisme locaux constitue une réponse transversale à cet enjeu régional. Le SDRIF identifie plusieurs objectifs convergents avec ceux du PREDEC en cours d'élaboration :

- privilégier la réhabilitation par rapport à la démolition-reconstruction;
- réutiliser les déchets de chantiers sur site notamment dans le cadre de chantiers structurants;
- privilégier le recyclage.

Il appartient aux documents d'urbanisme locaux de prendre en compte les besoins d'installations de tri-regroupement-transit-recyclage, mais également de stockage de déchets inertes et de mettre en place les conditions nécessaires pour leur implantation de façon à développer, à l'échelle régionale, un maillage au plus près des zones de production de déchets.

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

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

Le secteur agricole et alimentaire est en pleine mutation. Le développement urbain de demain intégrera de nouvelles formes d'agriculture urbaine, pour une production de proximité et de qualité. Les travaux engagés sur le sujet dans le cadre des États généraux de la conversion écologique et sociale (Écociliens) permettent de formuler des préconisations opérationnelles et concertées. Celles-ci répondent aux grands objectifs de réduction de l'empreinte écologique des Franciliens, de promotion d'un modèle de développement à haute qualité sociale et de diminution des inégalités sociales et territoriales. Parmi les enjeux principaux identifiés, et convergeant avec les objectifs du SDRIF, figurent le main-

tien du potentiel de terres productives (c'est-à-dire la préservation des espaces agricoles et la promotion de la diversité des cultures et des exploitations) ainsi que la structuration de filières et l'innovation.

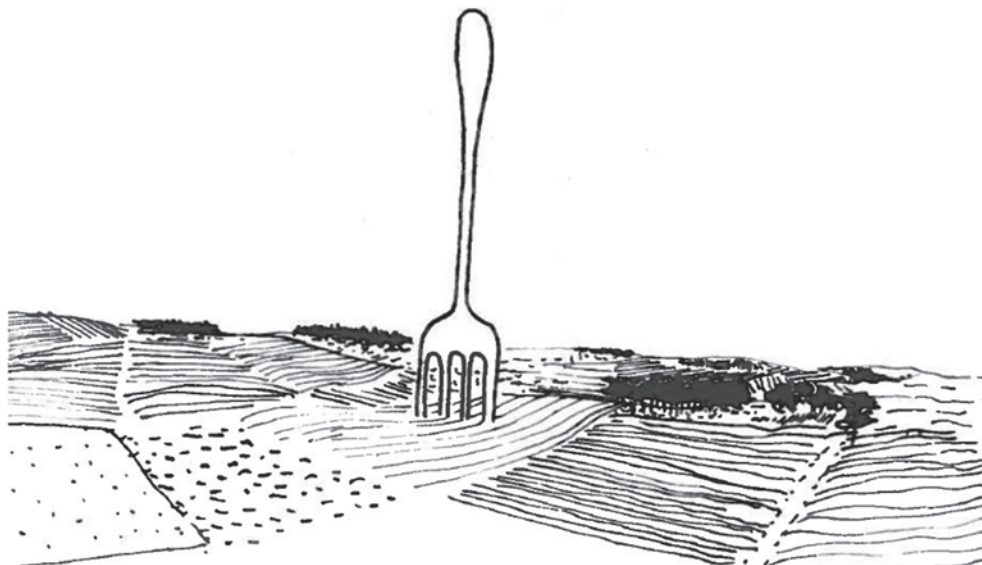
Le PRAD (Plan régional d'agriculture durable) élaboré par la DRIAAF en 2012, s'inscrit dans cette logique en visant notamment la pérennisation du foncier agricole, le maintien des unités agricoles cohérentes et fonctionnelles, l'accompagnement des exploitations viables, et la prise en compte renforcée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

L'action régionale en faveur du secteur agricole considère les dimensions économique

et spatiale de l'agriculture. Elle se structure autour de trois axes :

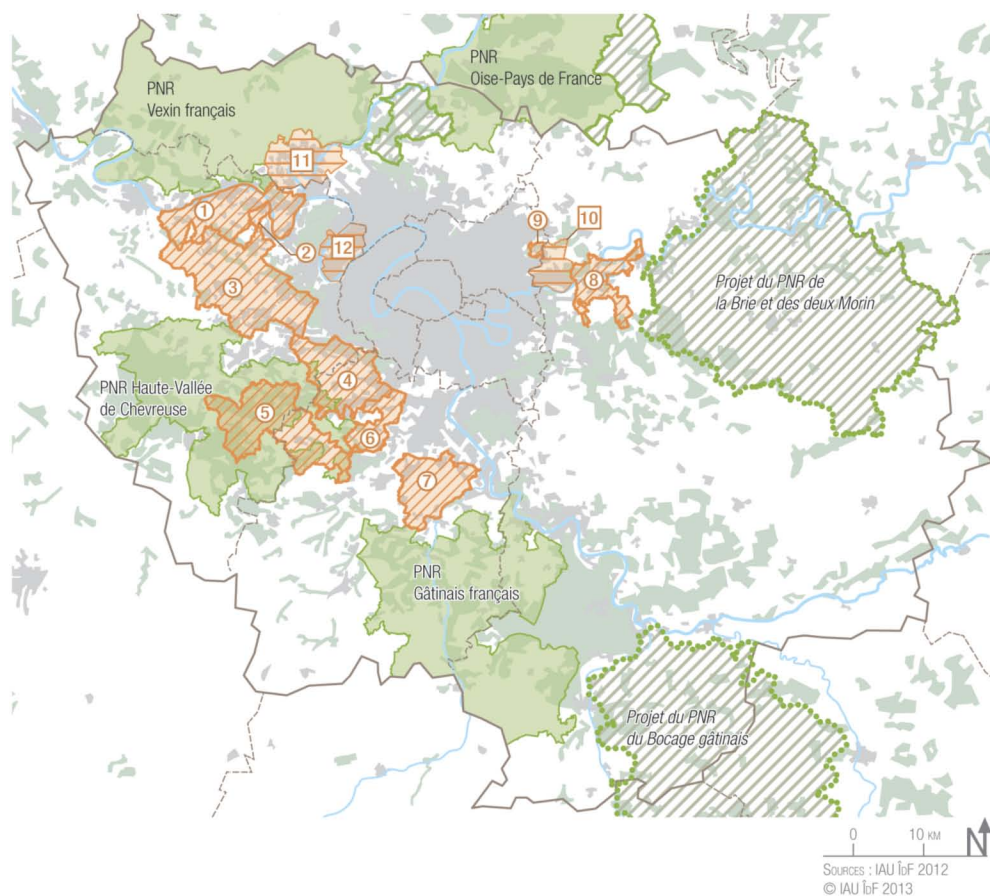
- la préservation des espaces agricoles et de leur fonctionnalité, et le maintien de l'agriculture dans les projets de territoires et les projets urbains. Une attention particulière est portée aux fronts urbains grâce à la stratégie de préservation de l'agriculture périurbaine et ses conventions, aujourd'hui élargie à l'ensemble du territoire francilien. La Région s'appuie notamment sur l'AEV, l'IAU-ÎdF et la SAFER pour la mise en œuvre ;
- la relocalisation de la production et du développement des circuits courts : structuration des filières franciliennes et de la demande locale en réponse à l'enjeu alimentaire fran-

Court circuit





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

Programmes agriurbains et Parcs naturels régionaux



Territoires de projet agriurbain




Niveau de structure

-  Programme agriurbain
-  Territoire en cours de mobilisation

Noms des programmes

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

Parc naturel régional (PNR)

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





cilien. La Région favorise l'ancrage de l'agriculture sur les territoires ;

- l'accompagnement des exploitations pour davantage de robustesse de l'activité agricole dans la perspective de la réforme de la politique agricole commune (qui fait l'objet de réflexions avec la profession agricole, dans le cadre de la conférence des présidents de régions du Bassin parisien – C8, avec l'association des régions de France – ARF). Des dispositifs d'accompagnement et de soutien sont en place pour développer l'agriculture biologique (dont l'objectif est de parvenir à 20% à l'horizon 2020) et les pratiques respectueuses de l'environnement, et pour la formation et l'installation de jeunes agriculteurs et de leurs salariés.






Pour ce faire, la Région porte plusieurs outils mobilisables comme l'analyse fonctionnelle, les dispositifs de soutien spécifiques aux besoins dans les programmes agriurbains, l'animation d'un réseau régional (accompagnement des démarches territoriales, développement d'un réseau citoyen de « sentinelles »), les pôles maraîchers biologiques, ainsi que des dispositifs d'intervention foncière avec les Périmètres de protection des espaces agricoles et naturels périurbains (PAEN) et les Zones agricoles protégées (ZAP). Dans le cadre de la politique régionale pour l'agriculture, la mise en place de lotissements maraîchers est accompagnée notamment à travers la résorption des friches, la mise en

culture et l'installation des équipements nécessaires à l'activité maraîchère. De plus, la SAFER participe à la protection des espaces naturels et agricoles en mettant en œuvre avec ses partenaires des actions d'animation, de surveillance et d'observation du marché du foncier en Île-de-France. Cette veille foncière participe avec le dispositif OCEAN au suivi de la consommation des espaces agricoles. Enfin, les commissions départementales de la consommation des espaces agricoles (CDCEA), créées par la loi de modernisation de l'agriculture et de la pêche, jouent un rôle important dans la lutte contre l'artificialisation des terres agricoles par leurs avis sur les documents d'urbanisme, dès lors que les projets peuvent avoir pour conséquence une réduction des surfaces des zones agricoles. ■

Environnement : plans, acteurs, schémas et programmes

	ÉTAT	RÉGION	COMMUNES, EPCI, CG	AUTRES	
 Air	<ul style="list-style-type: none"> Plan de protection de l'atmosphère (PPA) 	<ul style="list-style-type: none"> Plan régional pour la qualité de l'air (PRQA) : intégré au SRCAE 	<ul style="list-style-type: none"> Agenda 21 	Airparif <ul style="list-style-type: none"> Surveillance Études Information 	Arene <ul style="list-style-type: none"> Aide opérationnelle aux collectivités : montage, préfiguration et accompagnement de projet
 Eau	<ul style="list-style-type: none"> Coopération du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (Sdage) 	<ul style="list-style-type: none"> Politique de l'eau 	<ul style="list-style-type: none"> Agenda 21 Contrats de bassins 	Commissions locales de l'eau <ul style="list-style-type: none"> Élaboration des schémas d'aménagement et de gestion des eaux (Sage) 	Agence de l'eau Seine-Normandie <ul style="list-style-type: none"> Observation Etudes Information Syndicats des eaux <ul style="list-style-type: none"> Adduction en eau potable Assainissement
 Déchets	<ul style="list-style-type: none"> Plan régional de réduction des déchets en IDF (PREDIF) Plan régional d'élimination des déchets ménagers et assimilés (PREDMA) Plan régional d'élimination des déchets dangereux (PREDD) 	<ul style="list-style-type: none"> Plan régional d'élimination des déchets des activités de soins (PREDAS) Plan régional d'élimination des déchets de chantier (PREDEC) 	<ul style="list-style-type: none"> Agenda 21 	Ademe <ul style="list-style-type: none"> Prévention : accord-cadre avec la Région - participation au PREDIF Accompagnement : méthodologies Subventions : études, installations 	Syndicats de gestion des déchets <ul style="list-style-type: none"> Collecte Ordif <ul style="list-style-type: none"> Observatoire de veille sur la gestion des déchets en Île-de-France (production de données)
 Biodiversité et continuités écologiques	<ul style="list-style-type: none"> Stratégie nationale de la biodiversité Orientations nationales pour la préservation et la remise en état des continuités écologiques Schéma régional de cohérence écologique (SRCE) 	<ul style="list-style-type: none"> Charte régionale pour la biodiversité Schéma régional de cohérence écologique (SRCE) Politique régionale (dispositifs d'accompagnement) 	<ul style="list-style-type: none"> Agenda 21 Chartes environnementales politique départementale (ENS) 	Natureparif <ul style="list-style-type: none"> Observation Études Information 	Arene AEV

© Région Île-de-France 2013

	ÉTAT	RÉGION	COMMUNES, EPCI, CONSEIL GÉNÉRAL	AUTRES
 Bruit	<ul style="list-style-type: none"> Plan d'exposition aux bruits (PEB) 	<ul style="list-style-type: none"> Agenda 21 	<ul style="list-style-type: none"> Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) : spécificité francilienne 	<ul style="list-style-type: none"> concernant les collectivités de l'agglomération centrale Bruitparif <ul style="list-style-type: none"> Surveillance Information
 Inondations	<ul style="list-style-type: none"> Plan de prévention des risques d'inondation (PPRI) Plan Seine 	<ul style="list-style-type: none"> Plan de gestion des risques d'inondation (PGRI) 	<ul style="list-style-type: none"> Politique de prévention des risques d'inondation Plan Seine (avec les autres régions concernées) 	<ul style="list-style-type: none"> Agenda 21 Programmes d'actions et de prévention des inondations (PAPI) Politique de prévention des risques d'inondation Agence de l'eau Seine-Normandie
 Espaces agricoles	<ul style="list-style-type: none"> Plan régional d'agriculture durable (PRAD) Dispositifs de protection des espaces agricoles : zone d'agriculture protégée (ZAP) et périmètres de 	<ul style="list-style-type: none"> protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels (PAEN) Observation de la consommation des espaces agricoles et naturels (OCEAN) 	<ul style="list-style-type: none"> Convention de préservation de l'agriculture périurbaine Programme agriurbain 	<ul style="list-style-type: none"> Observation de la consommation des espaces agricoles et naturels (OCEAN) Chambres d'agriculture AEV CERVIA Safer Commissions départementales de consommation des espaces agricoles (CDCEA)
 Énergie et climat	<ul style="list-style-type: none"> Plan national pour le climat Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE) 	<ul style="list-style-type: none"> Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE) Plan régional climat (PRC) Agenda 21 (doc. cadre) 	<ul style="list-style-type: none"> Référentiel « aménagement et construction durable » (document opérationnel) 	<ul style="list-style-type: none"> Agenda 21 Plan climat énergie territorial (PCET) Ademe <ul style="list-style-type: none"> Études Accompagnement Financements Arene <ul style="list-style-type: none"> Études Accompagnement
 Risques technologiques	<ul style="list-style-type: none"> Législation et réglementation des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) 	<ul style="list-style-type: none"> Plan de prévention des risques technologiques (PPRT) 	<ul style="list-style-type: none"> Agenda 21 	

PROPOSITIONS POUR
LA MISE EN ŒUVRE

2

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

- 2.1 Impulser un nouveau cadre partenarial avec les collectivités territoriales et l'État 61
- 2.2 Articuler efficacement planification et programmation 65
- 2.3 Mobiliser les outils réglementaires pour faire respecter le droit du sol..... 78

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

La mise en œuvre du SDRIF serait ainsi faite en cohérence avec les différents partenaires importants du développement territorial, que sont l'État, les départements, les intercommunalités, les communes, ou encore avec les politiques menées par les autres régions à l'échelle du Bassin parisien. Les nouvelles instances de coopérations territoriales, comme Paris Métropole ou la Métropole du Grand Paris prévue par le projet de loi relatif à la modernisation de l'action publique territoriale et l'affirmation des métropoles, mais également les différentes Ententes qui se constituent seraient également des lieux de résonance majeure pour faciliter la mise en œuvre du SDRIF.

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

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

VERS UNE NOUVELLE GOUVERNANCE DU LOGEMENT ET DE L'HÉBERGEMENT EN ÎLE-DE-FRANCE

Aujourd'hui éclatée entre l'État, les communes, les intercommunalités, les départements et la région, la compétence logement fait intervenir une multiplicité d'acteurs sans chef de file. Ce défaut de gouvernance n'est pas étranger à la crise francilienne du logement. Un besoin manifeste de solidarité territoriale, de mise en cohérence, de programmation fine et territorialisée des objectifs de production et des outils de mise en oeuvre doit être satisfait. Une action concertée d'envergure est donc indispensable, tant pour relancer la construction que pour garantir les droits et amplifier la mixité sociale.

Compte-tenu de l'ampleur de la crise du logement en Île-de-France, l'ensemble des acteurs et des collectivités plaident pour une

meilleure régulation de l'ensemble de la chaîne du logement sur le territoire francilien en termes de programmation, de production de logements abordables, de coopération entre les acteurs, de mutualisation des interventions et de contractualisation.

Pour assurer la cohérence de la politique de l'habitat en Île-de-France, les réflexions en cours visent à articuler de manière plus efficiente l'intervention stratégique d'échelle régionale et l'intervention opérationnelle à l'échelle de la petite couronne francilienne. Il est ainsi proposé d'affirmer l'intervention d'échelle régionale par l'instauration d'un Comité régional de l'habitat et de l'hébergement (CRHH) renforcé, aux missions et à la représentation élargies. Coprésidé par le Préfet de Région et le Président du Conseil régional d'Île-de-France, le CRHH sera notamment chargé de l'élaboration d'un Schéma régional de l'habitat et de l'hébergement (SRHH), compatible avec le SDRIF, qui permettra notamment de territorialiser l'offre de logements à

construire. La mise en œuvre du SRHH sera assurée par des documents de programmation infrarégionaux (plan métropolitain de l'habitat et de l'hébergement, PLH et PLHI). La généralisation des PLU intercommunaux et de la délégation des aides à la pierre à l'échelle intercommunale participera également de cette mise en œuvre. Il est également proposé la constitution d'un établissement de coopération intercommunale à l'échelle de la petite couronne francilienne. Il sera chargé de l'élaboration d'un plan métropolitain de l'habitat et de l'hébergement (PMHH), qui précisera à son échelle les dispositions du SDRIF et du SRHH. Sur la base de ce plan, il pourra recevoir de l'Etat délégation des aides à la pierre pour exercer une compétence opérationnelle en matière d'urbanisme opérationnel et de construction de logements. En parallèle, les établissements intercommunaux de grande couronne verront leurs interventions renforcées.

Ce double dispositif d'intervention, à la fois régional et intercommunal, doit permettre une intervention publique plus efficace. En parallèle de l'action que mènera l'établissement public foncier unique régional, le Comité régional de l'habitat et de l'hébergement, fort de son SRHH, aura un rôle majeur dans l'organisation du logement en Île-de-France. Son autorité pourra, à terme, être accrue en fonction de l'évaluation qui sera faite de l'action conjointe de ces nouveaux acteurs.

SOUTENIR LES DYNAMIQUES INTERRÉGIONALES

Le développement de l'Île-de-France s'inscrit dans la volonté de promouvoir des coopérations à l'échelle du Bassin parisien et au-delà, au niveau des autres grandes régions françaises et européennes, afin de garantir une cohésion territoriale, solidaire et durable à grande échelle. Les huit régions du Bassin parisien – Basse-Normandie, Bourgogne, Centre, Champagne-Ardenne, Haute-Normandie, Île-de-France, Pays de la Loire, Picardie – se réunissent en conférence des Présidents de régions du Bassin parisien (C8), afin de mettre en commun leurs énergies pour produire une vision partagée d'un espace de vie de 25 millions d'habitants. Les problématiques et les projets prioritaires des régions sur le Bassin parisien ont été identifiés dans le document de référence « Perspectives Bassin parisien » : accès aux *hubs*, nationaux et internationaux, et aux pôles d'emplois, organisation logistique, grands contournements régionaux, canal Seine-Nord Europe, développement de l'innovation et de la recherche, protection environnementale, continuités écologiques notamment. La mise en œuvre de ces projets, identifiés dans le SDRIF, nécessiterait une réflexion interrégionale ouverte aux partenaires publics et privés pour affirmer le Bassin parisien comme un véritable espace de dialogue et de projets, en lien avec l'association des villes du Bassin parisien et les coopérations menées

dans le cadre des débats sur la vallée de la Seine.

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

C'est notamment le cas pour l'Axe Seine, suite au décret du 22 avril 2013 relatif au délégué interministériel au développement de la vallée de la Seine. En effet, un comité directeur composé du préfet coordinateur des actions de l'État et des Régions Île-de-France, Haute-Normandie et Basse-Normandie est chargé d'élaborer un schéma stratégique pour le territoire aval de la Seine. Rédigé sous la présidence du délégué interministériel et en association avec les partenaires indispensables à la réussite du projet (départements et principales agglomérations, milieux socio-économiques, CESER, établissements publics de l'État...), le schéma stratégique sera notamment décliné par un contrat entre l'État et les Régions sur la période 2014- 2020. Il s'agirait ainsi d'expérimenter une nouvelle gouvernance, décentralisée et opérationnelle, des grands projets interrégionaux.

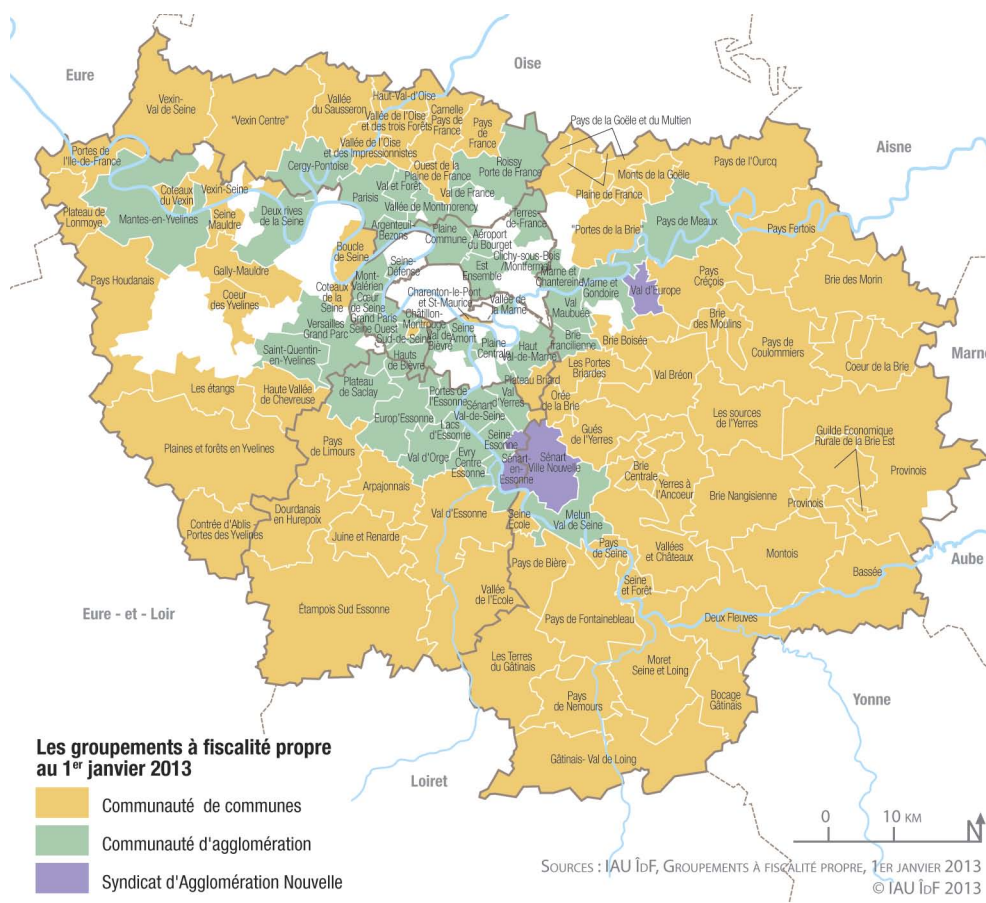
RENFORCER LES COOPÉRATIONS INTERCOMMUNALES

Depuis plus de dix ans, le paysage de l'Île-de-France a changé en profondeur. De nouveaux pôles de développement dynamiques sont apparus, en petite comme en grande couronne, et la réalité d'aujourd'hui est celle d'une région multipolaire et polycentrique.

Cette multipolarité s'est en outre accompagnée de l'émergence, sur le territoire francilien, d'intercommunalités significatives depuis le milieu des années 2000 : cinq intercommunalités dépassent 200 000 habitants chacune, dix en regroupent plus de 150 000. Ce nouveau paysage a favorisé l'éclosion de nouvelles coopérations entre collectivités territoriales, notamment sous l'égide du syndicat mixte Paris Métropole, qui regroupe la Ville de Paris, la Région, les Départements, les communes et intercommunalités franciliennes de l'agglomération.

Face à la crise qui menace la cohésion de l'Île-de-France en accentuant les phénomènes d'inégalités territoriales, ce mouvement mérite une nouvelle dynamique en petite comme en grande couronne. L'enjeu est d'améliorer l'efficacité de l'action publique au service des habitants de la métropole francilienne : réduction des inégalités territoriales, augmentation de l'offre de logement, amélioration de la qualité des déplacements, développement écono-

Les Groupements intercommunaux (1^{er} janvier 2013)



mique et création d'emploi, transition écologique.

Les structures intercommunales sont des partenaires essentiels de la Région et des Départements pour traiter des grands sujets de l'aménagement régional. Les coopérations intercommunales nécessitent d'être renforcées, tant en termes de compétences qu'en termes d'échelle d'intervention, afin de mieux

correspondre aux impératifs du développement durable.

Les réflexions en cours prévoient l'achèvement, d'ici à 2016, de la carte intercommunale francilienne. Elles visent à accroître les capacités opérationnelles des structures intercommunales et élargir leur échelle territoriale.

Il est ainsi proposé, en cohérence avec la mise en œuvre du projet spatial régional, la création

d'une structure intercommunale métropolitaine à l'échelle de la première couronne et la structuration d'EPCI de plus de 200 000 habitants en grande couronne. Cette nouvelle organisation territoriale doit permettre à la fois de répondre aux besoins d'une intervention spécifique dans les territoires urbains denses et de mieux structurer conforter les pôles de développement à l'échelle des bassins de vie de la grande couronne.

A cet égard, l'expérience récente de plusieurs Ententes territoriales pour porter des projets urbains structurants permet de dépasser une logique additive de projets et d'empilement des maîtrises d'ouvrage (de l'État à la commune). Parmi les ententes ou associations territoriales connues à ce jour en Île-de-France, on trouve l'entente Marne-la-Vallée, l'entente du nord métropolitain, la Confluence Seine-Oise, l'association des maires du Grand Orly, l'association Seine-Amont-développement, l'association Vallée scientifique de la Bièvre, l'AUDES0, l'association des collectivités territoriales de l'est parisien (ACTEP), l'association des élus du Grand Roissy, et l'entente du Quadrant sud-est. La Région soutient ce mouvement territorial, souvent appuyé sur des thématiques sectorielles (transports, logements, économie, etc.), afin que ces territoires prennent le temps de mûrir leurs propres projets de gouvernance. L'association de l'ensemble des acteurs institutionnels, le choix de la bonne échelle et

de l'éventuelle forme juridique de ces coopérations locales est déterminant.

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

RELEVER LES DÉFIS DE LA DÉCENTRALISATION FRANCILIENNE

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

Pour y répondre, la manière de conduire les politiques publiques devrait être collectivement renouvelée afin d'améliorer l'efficacité de l'action publique au service des habitants de la métropole francilienne : réduction des inégalités territoriales, augmentation de l'offre de logement, amélioration de la qualité des déplacements, développement économique et création d'emploi, transition écologique de la métropole régionale sont au cœur des préoccupations du Schéma directeur d'Île-de-France.

Chacun s'accorde à reconnaître que le statu quo institutionnel est devenu impossible, sous

peine de pérenniser une région à deux vitesses. Il importe donc de définir collectivement la voie permettant une plus grande solidarité en s'inscrivant pleinement dans l'approfondissement de la décentralisation actuellement en chantier, notamment en visant à la fois un renforcement des compétences de la Région et de celles des structures intercommunales, et la clarification de leurs partenariats.

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

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

2.2 ARTICULER EFFICACEMENT PLANIFICATION ET PROGRAMMATION

LA GÉOGRAPHIE STRATÉGIQUE, SOCLE DE LA MISE EN ŒUVRE

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

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

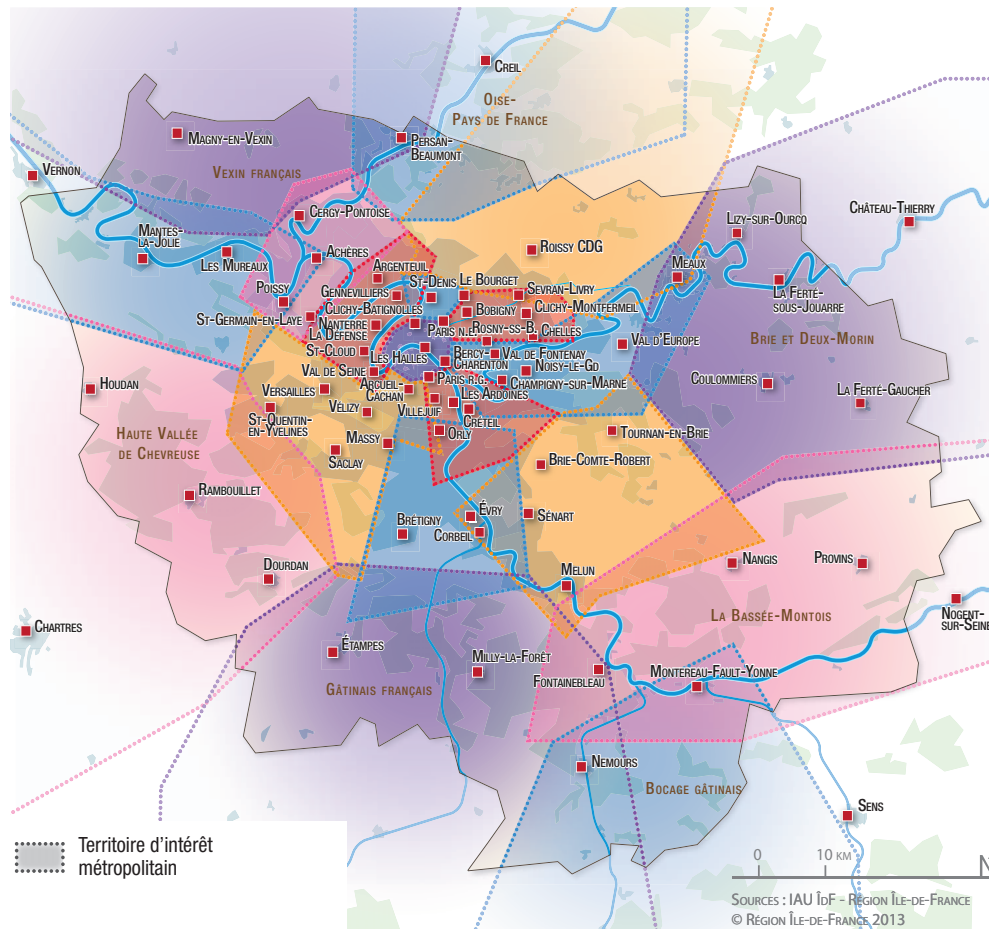
Des territoires contributifs aux territoires d'intérêt métropolitain

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

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

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

La géographie stratégique



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

Territoires de projets et de coopération, quatorze Territoires d'intérêt métropolitain (TIM) aux enjeux différenciés ont été identifiés :

- Paris : la capitale au cœur du système francilien;
- Plaine-Saint-Denis : un développement à conforter;
- Le Grand Roissy : un pôle de développement majeur, où concilier attractivité internationale, réduction des nuisances et valorisation agricole;

- du canal de l'Ourcq à Clichy-Montfermeil : des potentiels de densification à recomposer en cœur de métropole;
- la vallée de la Marne : ancrer un nouveau développement dans l'Est parisien;
- Grand Orly, Seine-Amont et Plaine Centrale du Val-de-Marne : faire des grands équipements métropolitains le support d'un urbanisme durable;
- Melun Val-de-Seine - Sénart : une vallée qui se structure, une polarité qui s'affirme;
- Montereau Seine et Loing : une confluence ouverte sur le Bassin parisien;
- Centre-Essonne-Seine-Orge : une polarité du sud francilien à conforter;
- Vallée de la Bièvre aval, plateau de Saclay : urbanité, innovation, agriculture;
- La Défense et la vallée de la Seine, du Val-de-Seine à la Boucle Nord : un pôle économique majeur qui doit offrir une plus grande mixité;
- Confluence Seine-Oise : un pôle d'envergure interrégionale à constituer entre cœur de métropole et Seine-Aval;
- la vallée aval de la Seine : un territoire interrégional de transition;
- Vexin français, Oise Pays de France, Vallée de Chevreuse et Gâtinais français, Bocage gâtinais, Brie et Deux-Morin : des espaces naturels remarquables pour la région métropolitaine.

La critérisation des aides régionales et les territoires écologiquement prioritaires

La définition de cette géographie stratégique permet d'adapter la répartition des aides régionales. Leur modulation est un objectif poursuivi par la Région depuis 2004. Partant du constat que tous les territoires franciliens contribuent au fonctionnement régional et à son aménagement, il s'agirait de renforcer l'efficacité de l'intervention publique dans l'accompagnement des initiatives locales.

Une réflexion sur la définition de Territoires écologiquement prioritaires (TEP) a amorcé la mise en place de cette modulation. Elle a permis de définir de nouveaux critères régionaux sur la base de territoires identifiés au regard d'enjeux non plus seulement environnementaux mais aussi sociaux et économiques. Le concept de territoires écologiquement prioritaires est alors défini d'un point de vue environnemental, social et économique. La délimitation de ces territoires écologiquement prioritaires permet ainsi de prioriser les actions régionales dans le domaine de l'environnement sur les territoires qui en ont le plus besoin.

Dépassant la simple logique de priorisation territoriale, le rapport cadre « Moduler les aides régionales pour mieux lutter contre les inégalités sociales, territoriales et environnementales » de septembre 2011 ouvre la voie à un renouveau dans l'accompagnement des projets locaux et incite à la prise en compte

locale des grands équilibres régionaux. De nouveaux critères transversaux ont alors été définis de manière précise et devraient être intégrés dans les dispositifs cadres proposant des aides d'investissement aux communes et EPCI. Au nombre de quatre, ils permettent d'affirmer la stratégie d'intervention régionale en orientant la mise en œuvre de ses politiques en cohérence avec son projet :

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

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

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

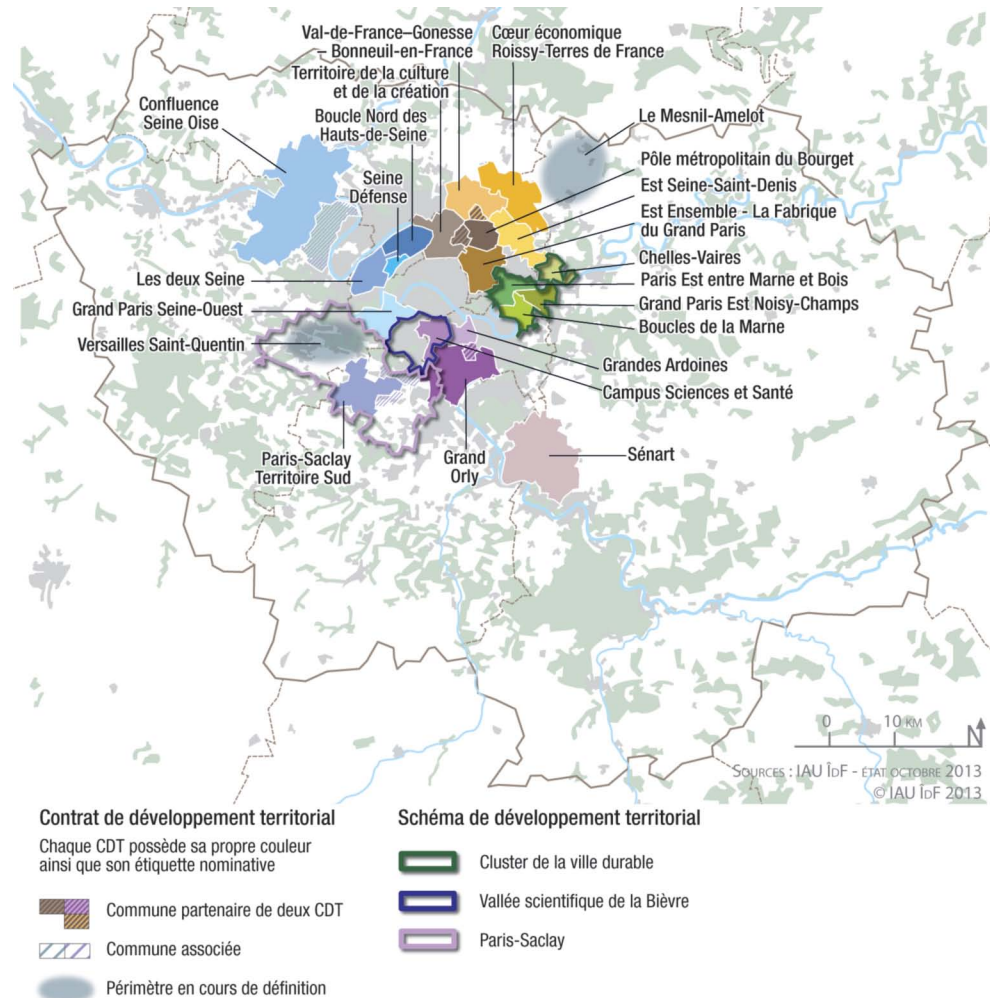
Le renforcement de la territorialisation des politiques régionales est un enjeu majeur de

la mise en œuvre du SDRIF. L'articulation entre les différents instruments de contractualisation, et entre les échelles de ces outils doit être renforcée pour une plus grande efficacité de l'action publique.

Les Contrats de développement territorial

Les Contrats de développement territorial (CDT) ont été créés par la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris. À la fois documents contractuels et documents d'urbanisme, les CDT engagent l'État, représenté par le préfet de région, les communes et leurs groupements. Depuis la loi du 18 janvier 2013, la Région et les Départements peuvent également en être signataires. Lorsque tel n'est pas le cas, ils en sont saisis pour avis, à l'instar de Paris Métropole, de l'Atelier international du Grand Paris et de l'Association des maires d'Île-de-France. L'élaboration des CDT a enclenché localement une réelle dynamique de projets, adossée à la définition du tracé et des gares du métro automatique du Grand Paris Express. Une vingtaine de territoires sont concernés. Ces outils, qui doivent être compatibles avec le Schéma directeur, participent de la réponse aux objectifs de celui-ci, d'une meilleure polarisation de l'aménagement, d'une amélioration du lien urbanisme/transport, de l'effort de construction de 70 000 logements par an, du développement économique et de l'emploi, de la protection des espaces ouverts. Ils constituent donc des outils de mise en œuvre

Les Contrats de développement territorial (octobre 2013)



Avertissement : plusieurs périmètres sont encore amenés à évoluer.

du SDRIF, le Schéma directeur étant leur cadre de cohérence.

À cet égard, les territoires et les projets inclus dans les CDT sont intégrés dans les territoires

d'intérêt métropolitain du SDRIF, permettant de leur donner, au-delà des projets urbains locaux, une cohérence d'échelle régionale. La mise en place des CDT devrait en effet permettre de répondre aux enjeux d'une plus

grande solidarité territoriale et d'un développement urbain, économique et social de grande échelle sur l'ensemble de l'Île-de-France, et d'éviter le risque d'une plus grande spéculation et d'un renforcement des logiques ségrégatives.

Les chartes aménagement/transport

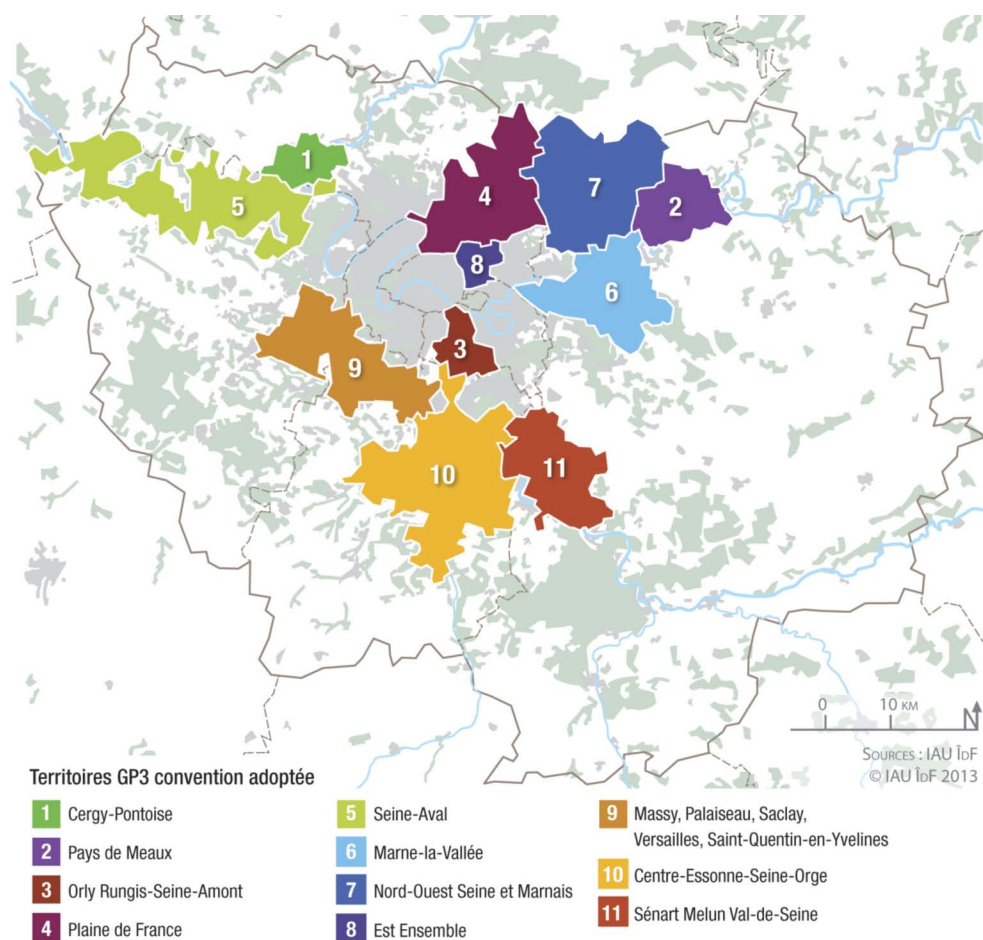
Les chartes aménagement/transport initiées par la Région sont issues de l'expérience positive menée avec les différents acteurs locaux à l'occasion du prolongement de la ligne n° 11 du métro parisien. Leur spécificité est de penser simultanément le développement de la ligne de transport et le développement des territoires urbains qui l'environnent, non seulement autour des gares ou des stations, mais tout le long de l'axe linéaire. Outil partenarial, la charte aménagement/transport fédère les acteurs et les métiers de l'aménagement du territoire en s'adossant sur une gouvernance de projet souple, des moyens d'expertise importants grâce à la mobilisation de l'IAU-ÎdF, de l'EPFIF et du STIF. Elle articule politiques urbaine et foncière, et mobilité. À la croisée des compétences fondamentales de la Région en matière de transport et d'aménagement, les chartes accompagnent la définition d'une géographie stratégique actualisée et renouvelée. Plusieurs infrastructures bénéficient ou devraient bénéficier de ce dispositif adopté par la Région en février 2012 sous réserve qu'elles figurent dans le plan de mobilisation pour les transports, tels

que les projets de chartes autour du tramway RD5 dans le Val-de-Marne, du TCSP Massy – Saclay – Saint-Quentin-en-Yvelines en Essonne et Yvelines, de la Tangentielle Nord en Val-d'Oise et Seine-Saint-Denis, d'un TCSP à Melun-Sénart en Seine-et-Marne, d'un TCSP sur la RN3/canal de l'Ourcq en Seine-Saint-Denis, du tramway T4 depuis Aulnay-sous-Bois jusqu'à Bondy comprenant son débranchement jusqu'à Clichy-sous-Bois et Montfermeil et du tramway T1 de Saint-Denis à Asnières-Gennevilliers-Les Courtilles puis de Noisy-le-Sec à Val-de-Fontenay (extension envisagée), et des secteurs situés autour de l'arc est proche du métro automatique du Grand Paris Express (ligne 15).

Les conventions Grand Projet 3 (GP3)

À ce jour, la mise en œuvre de la planification s'effectue essentiellement au travers des Grands Projets 3, 5 et 8 (GP3, GP5 et GP8) respectivement volet territorial, transport et environnement du contrat de projets État-Région et grâce aux contrats particuliers Région-Département. Le Contrat de projets État-Région (CPER 2007-2013) consacre une nouvelle méthode de travail entre collectivités territoriales, établissements publics et État. Dix conventions ont été passées avec des collectivités territoriales et une est en cours de finalisation (cf. carte), dont neuf situées dans les Territoires d'intérêt régional et national (TIRN), définis à partir de la géographie stratégique du SDRIF 2008. Dispositif régional de

Les contrats de projets État-Région (GP3)



soutien aux projets de territoires franciliens, le GP3 permet aux territoires qui souhaitent prendre part au projet d'aménagement régional de disposer d'une dotation financière sur toute la durée du CPER. Il soutient plus particulièrement les territoires contribuant significativement à la création d'une offre nouvelle de logements. Ainsi, plus un territoire construit

au-delà de ses besoins propres, plus la dotation régionale est élevée.

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

Les Parcs naturels régionaux

Les Parcs naturels régionaux (PNR) constituent un enjeu important pour l'aménagement durable du territoire régional, le périmètre des quatre existants et des deux en projet intégrant plus de la moitié de l'espace rural francilien et rassemblant 30% des communes franciliennes. Ils ont su se saisir des spécificités de l'espace rural et périurbain pour développer leurs missions et apporter des réponses adaptées à chaque territoire, notamment en termes de gouvernance et d'ingénierie territoriale. À ce titre, leur rôle est central au profit d'un modèle de développement des espaces ruraux basé sur :

- l'effort d'intégration et de cohérence des politiques sectorielles en matière d'agriculture, de développement économique et touristique, d'environnement, de logement,

- d'équipements structurants, de transport;
- l'attractivité des espaces ruraux de l'Île-de-France, en complémentarité avec le cœur de métropole;
- la maîtrise de la consommation d'espaces et des dynamiques de développement;
- la préservation des équilibres environnementaux entre performance des productions agricoles et préservation des ressources naturelles.

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

- des outils d'aménagement durable du territoire et partenaires de la mise en œuvre du SDRIF;
- des territoires d'expérimentation dans la construction de l'écorégion;
- des territoires majeurs pour le tourisme et les loisirs franciliens.

Nouveaux quartiers urbains et ÉcoQuartiers

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

Référentiel foncier



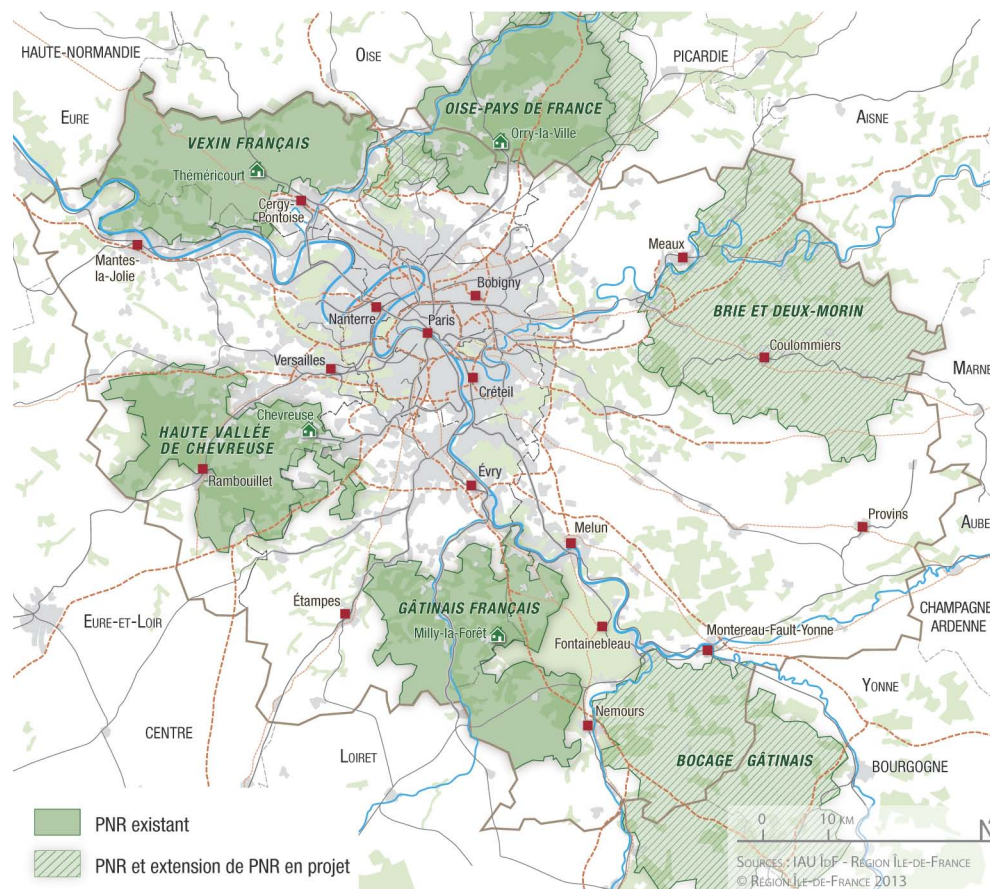
Réalisé dans le cadre partenarial de la mise en œuvre de la charte pour un territoire durable autour du prolongement de la ligne de métro n° 11, avec la participation de la Région Île-de-France, du conseil général Seine-Saint-Denis, de l'Établissement public foncier d'Île-de-France, de la communauté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

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

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

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

Les Parcs naturels régionaux



contraire d'une compétition entre produits urbains promotionnels.

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

Les NQU sont un exemple majeur, désormais éprouvé, d'expérimentation urbaine et de mise en œuvre du SDRIF. Ils reprennent trois

principes de la démarche durable : l'articulation des échelles, du quartier à la région ; la durabilité à la fois technicosociale et urbaine ; la diffusion de pratiques rénovées. L'enjeu est de stimuler l'initiative et l'expérimentation urbaine, de promouvoir de nouveaux modes de faire, plutôt que mettre en place une labellisation figée et élitiste qui accentuerait la segmentation socioterritoriale. Les premières sessions d'appels à pro-

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

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



© Sorgem

Lauréats de l'appel à projet 2009

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

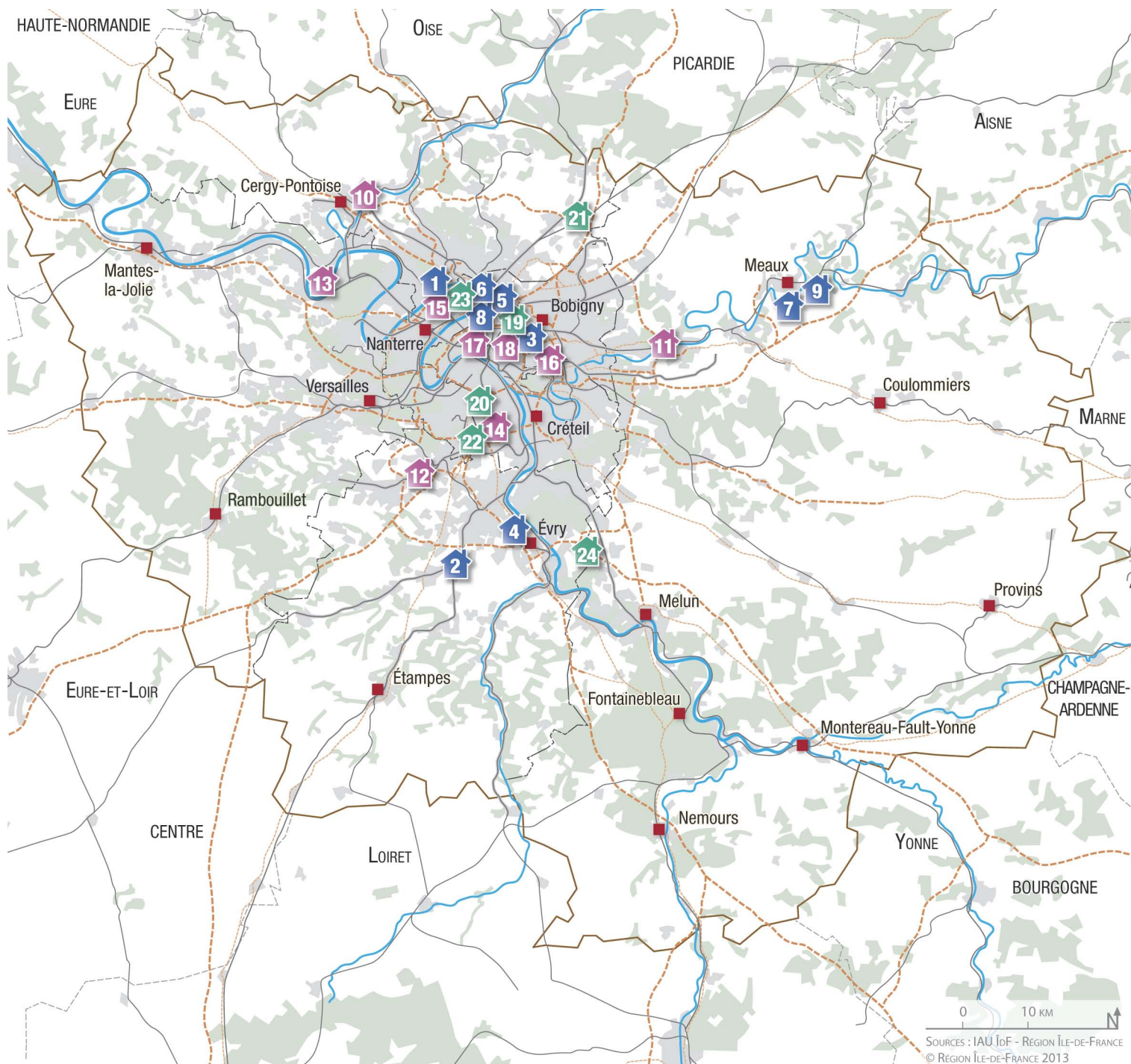
Lauréats de l'appel à projet 2010

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

Lauréats de l'appel à projet 2011

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

Les nouveaux quartiers urbains



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

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

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

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

Recourir à l'Atelier international du Grand Paris

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

Innover et expérimenter à travers les Ateliers de création urbaine

La Région a lancé en 2007 un dispositif origi-

nal de prospective urbaine sur la métropole de 2030 : les Ateliers de création urbaine. Ils réunissent désormais chaque année des étudiants de cinq ou six écoles et universités franciliennes en architecture, urbanisme, ingénierie, design et commerce. Les équipes d'étudiants sont encadrées par un comité de pilotage constitué d'élus et de techniciens de la Région et par un comité d'experts. Après la densité durable (2008) puis l'eau urbaine (2009), le commerce (2010) et le tourisme (2011), la révision du SDRIF (2012) et les mutations économiques (2013), de nombreux sujets restent à exploiter.

Les Ateliers de création urbaine ont vocation à devenir un lieu riche et inédit d'échanges entre les étudiants, les élus, des urbanistes et des architectes, pour travailler sur l'aménagement de la Région métropolitaine de demain. Ils constituent donc un vecteur d'appropriation du SDRIF, mais également et surtout un terrain d'innovations et d'expérimentations urbaines, à travers les propositions audacieuses des étudiants recourant à la fiction, au récit, au scénario de crises et d'événements, ou encore à la cartographie de projets.

L'OFFRE D'INGÉNIERIE

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

L'offre d'ingénierie en Île-de-France mériterait

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

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

des agences intervenant à des échelles territoriales différentes est importante, il conviendrait de permettre la collaboration des ingénieries sectorielles dans le cadre des démarches territoriales.

Diffuser l'évaluation environnementale, son contenu et sa méthode

Les acteurs locaux doivent, dans la plupart des cas, produire une évaluation environnementale dès lors que leur projet est susceptible de produire des incidences négatives sur l'environnement. Cet exercice est complexe, et les communes et leurs groupements n'ont pas toujours les moyens d'en faire un outil efficace pour enrichir leur projet d'aménagement. Néanmoins, afin d'anticiper les mutations environnementales à toutes les échelles, les territoires sont incités à se saisir de l'évaluation environnementale, comme outil d'aide à la décision dès l'élaboration de leurs projets.

L'évaluation environnementale du SDRIF, par son échelle, ses analyses, ses données et ses explications sur la méthode d'évaluation, offre un cadre de référence des enjeux environnementaux pour l'Île-de-France. La démarche évaluative se traduit à travers trois logiques d'analyse adaptables à l'échelle d'un projet ou d'un territoire :

- l'analyse de la cohérence interne du projet au regard des grands enjeux environnementaux, et son articulation avec les documents d'urbanisme et d'environnement ;

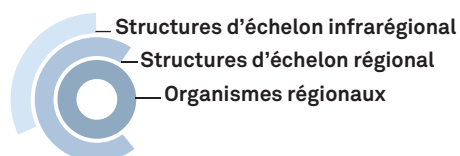
- l'analyse des impacts du projet sur l'environnement et l'identification de mesures destinées à éviter les incidences négatives, réduire celles qui ne peuvent être évitées, et en dernier ressort, compenser celles qui ne peuvent être ni réduites, ni évitées ;
- la mise en place d'un dispositif de suivi et d'évaluation propre au projet dont les indicateurs auront été définis en fonction des objectifs et enjeux identifiés ainsi qu'en cohérence avec le contexte dans lequel s'inscrit le projet.

L'appropriation de cette démarche vise un double objectif : permettre à tous les territoires de disposer d'un cadre d'évaluation stabilisé à l'échelle de la région, et renforcer la mise en œuvre du SDRIF à travers la traduction, à l'échelle locale, des enjeux environnementaux et des mesures définies pour limiter les incidences négatives sur les territoires.

Au regard des grands enjeux relatifs à l'empreinte environnementale du modèle de développement urbain actuel de la région, il apparaît indispensable que tous les acteurs de l'aménagement, dans la continuité du SDRIF, s'inscrivent dans une dynamique de réduction de cette empreinte. La réponse à cette priorité majeure passerait notamment par la mise en place d'actions de suivi et d'évaluation cohérentes et coordonnées à toutes les échelles ainsi que par une vigilance particulière au niveau local sur la

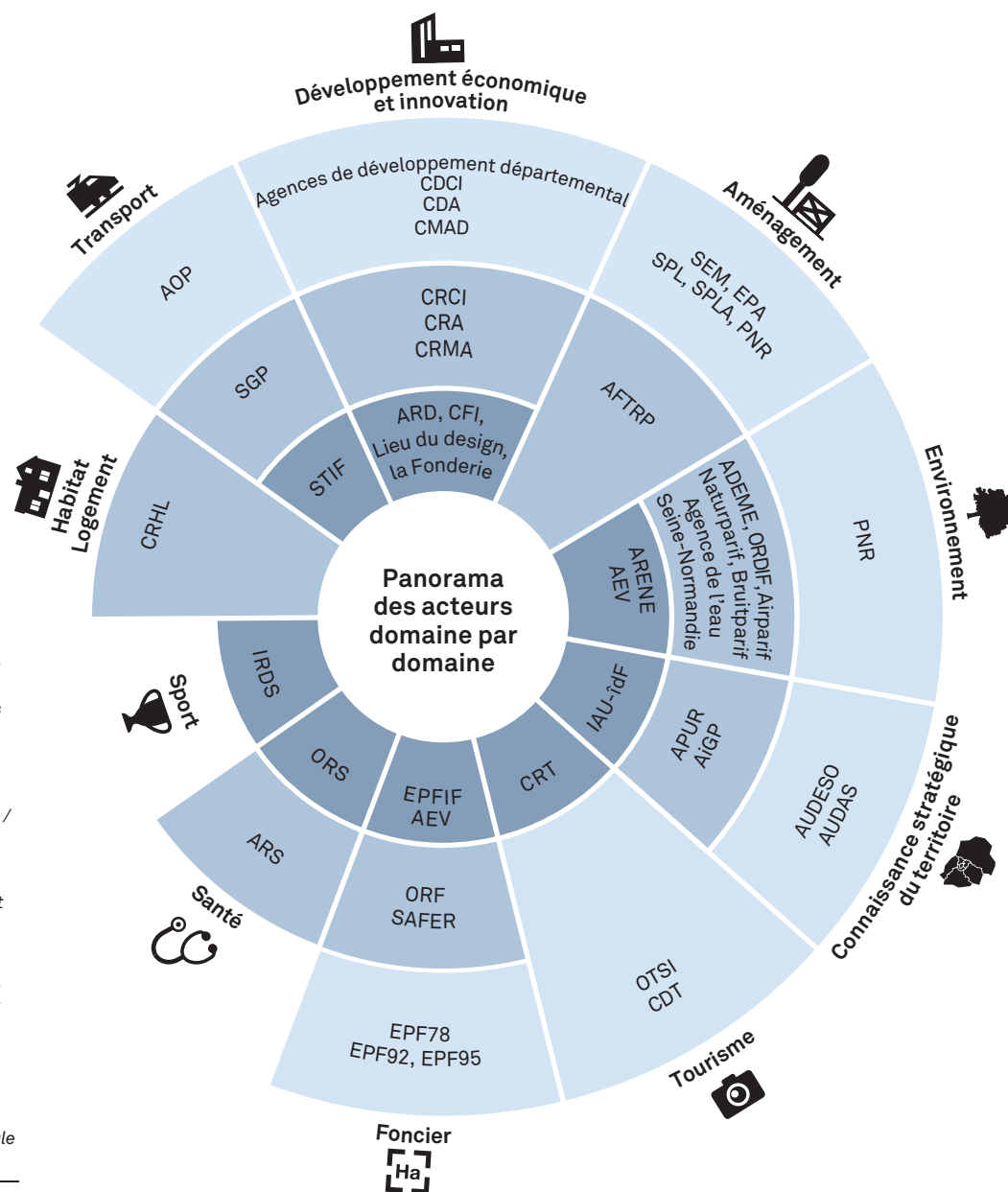
L'ingénierie territoriale

L'ingénierie territoriale



AEV : Agence des espaces verts / **AIGP** : Atelier international du Grand Paris / **ADEME** : Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie / **AFTRP** : Agence foncière et technique de la région parisienne / **APUR** : Atelier parisien d'urbanisme / **ARD** : Agence régionale de développement / **ARENE** : Agence régionale de l'environnement et des nouvelles énergies / **ARS** : Agence régionale de santé / **AOP** : Autorité organisatrice de proximité / **AUDAS** : Agence d'urbanisme et de développement de la Seine-Aval / **AUDES0** : Agence d'urbanisme et de développement Essonne-Seine-Orge / **CDA** : Chambres départementales d'agriculture / **CDCI** : Chambres départementales de commerce et d'industrie / **CMAD** : Chambres des métiers et de l'artisanat départementales / **CDT** : Comité départemental du tourisme / **CFI** : Centre francilien de l'innovation / **CRCI** : Chambre régionale de commerce et d'industrie / **CRA** : Chambre régionale d'agriculture / **CRHL** : Comité régional de l'hébergement et du logement / **CRMA** : Chambre régionale des métiers et de l'artisanat d'Île-de-France / **CRT** : Comité régional du tourisme / **EPA** : Établissement public d'aménagement / **EPF 78** : Établissement public foncier 78 / **EPF 92** : Établissement public foncier 92 / **EPF 95** : Établissement public foncier 95 / **EPFIF** : Établissement public foncier d'IDF / **IAU-IdF** : Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région IDF / **IRDS** : Institut régional de développement du sport / **ORDIF** : Observatoire régional des déchets d'IDF / **ORF** : Observatoire régional du foncier / **ORS** : Observatoire régional de santé / **OTSI** : Office de tourisme - Syndicat d'initiative / **PNR** : Parc naturel régional / **SAFER** : Société d'aménagement foncier et d'établissement rural / **SEM** : Société d'économie mixte / **SGP** : Société du Grand Paris / **SPL** : Société publique locale / **SPLA** : Société publique locale et d'aménagement / **STIF** : Syndicat de transport d'IDF

© Région Île-de-France 2013



définition de mesures de réduction et de compensation des impacts négatifs sur l'environnement.

Rationaliser et mettre les opérateurs en réseau

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

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

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

LA MISE EN ŒUVRE PARTENARIALE DES OUTILS RÉGLEMENTAIRES

Réaliser le suivi des documents d'urbanisme locaux

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

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

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

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

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

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

Recourir à la politique de l'agrément

La décision d'agrément, prévue à l'article L.510-1 du Code de l'urbanisme, est un instrument majeur pour la mise en œuvre des objectifs du SDRIF, particulièrement en matière d'équilibre entre habitat et emploi. Sont soumis à agrément la construction, reconstruction, extension ou changement d'usage des locaux à destination d'activités industrielles, tertiaires, scientifiques et d'enseignement, ne relevant pas de la compétence de l'État. La décision d'agrément doit respecter les équilibres territoriaux définis par le SDRIF.

La procédure d'agrément, par la voie des conventions d'équilibre habitat/emploi, entre l'État et la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale, serait un des outils pour répondre, dans les secteurs où les déséquilibres sont importants, aux enjeux de la mixité urbaine (bureaux-logements), du développement du logement social et de la mixité sociale, la construction de logements étant stimulée dans les communes ayant signé une convention.

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

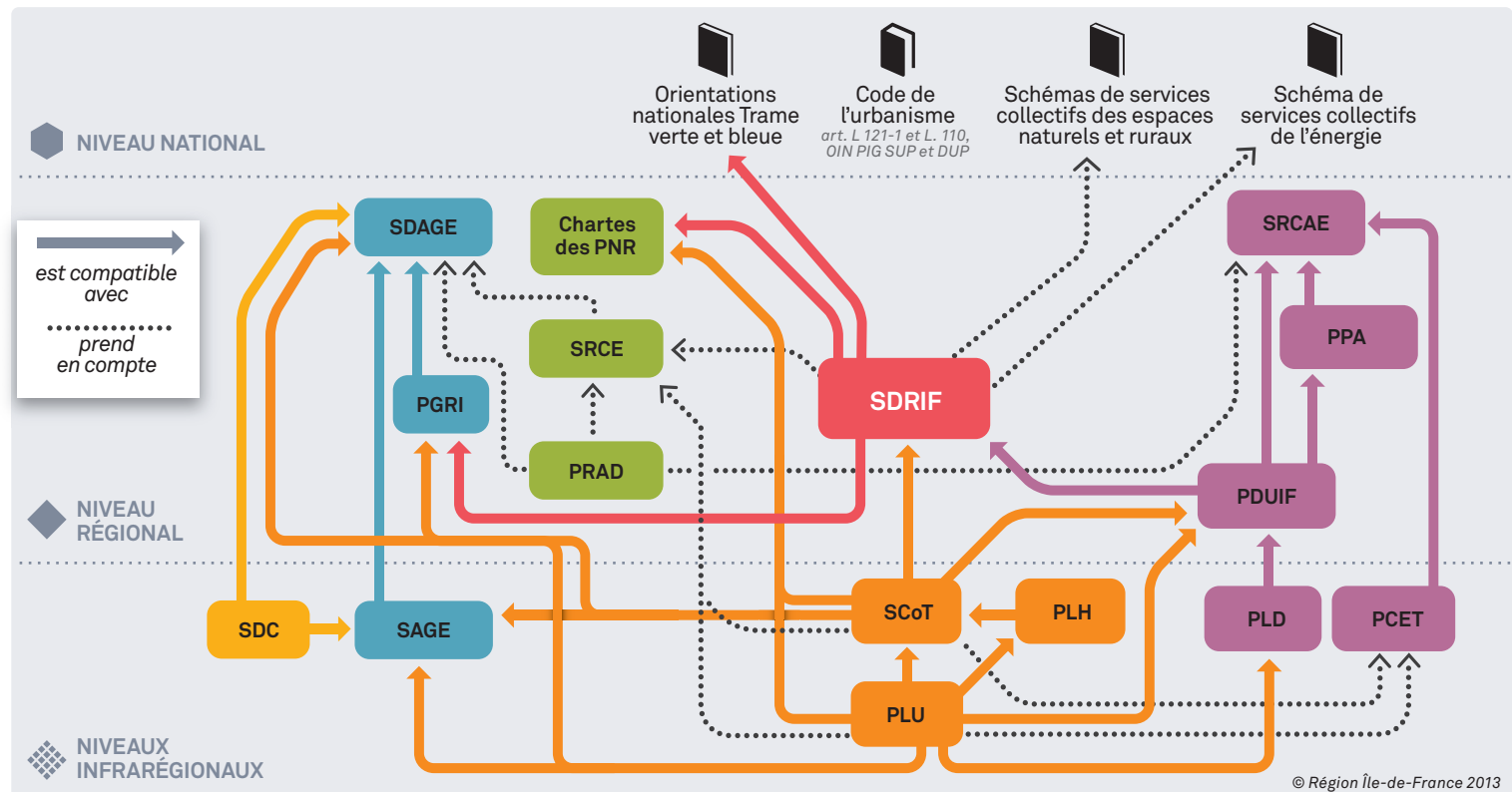
procédure d'agrément, notamment en vue de prévoir l'association de la Région à l'élaboration des conventions d'équilibre, voire à leur signature.

GARANTIR LA COHÉRENCE ENTRE LES GRANDS SCHÉMAS SECTORIELS

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

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

Le SDRIF au sein des normes d'aménagement et d'environnement



PCET : Plans climat-énergie territoriaux / **PDUIF :** Plan de déplacements urbains d'Île-de-France / **PGRI :** Programme de gestion du risque d'inondation / **PLD :** Plan local de déplacement / **PLH :** Programme local de l'habitat / **PLU :** Plan local d'urbanisme / **PNR :** Parc naturel régional / **PPA :** Plan de protection de l'Atmosphère / **PRAD :** Plan régional d'agriculture durable / **SAGE :** Schéma d'aménagement et de gestion des eaux / **SCoT :** Schéma de cohérence territoriale / **SDAGE :** Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux / **SDC :** Schéma départemental des carrières / **SDRIF :** Schéma directeur de la Région Île-de-France / **SRCAE :** Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie / **SRCE :** Schéma régional de cohérence écologique

principe traditionnel « d'indépendance des législations » : elles nécessiteraient d'être articulées au travers de démarches collectives de concertation, de mise en cohérence et de pédagogie.

Cette articulation des politiques sectorielles serait l'un des objectifs du développement des coopérations territoriales, qu'elles se

fassent sous forme d'établissements publics de coopération intercommunale, de syndicats mixtes ou d'autres démarches fédératives. Ces dynamiques devraient être accompagnées d'un renforcement des capacités d'ingénierie locale. À ce titre, la Région soutient notamment les études préalables, la réalisation d'agendas 21 locaux, la création et le fonctionnement d'agences d'urbanisme, la

mise en place d'outils de suivi des dynamiques territoriales (par exemple les systèmes d'information géographique), la formation professionnelle à l'ingénierie de projet, la création et le fonctionnement des structures de portage de projet (établissements publics d'aménagement, groupements d'intérêts publics, etc.).

ADAPTER LES DISPOSITIFS RÉGLEMENTAIRES ET DE PLANIFICATION À LA SPÉCIFICITÉ FRANCIENNE

Afin d'assurer une meilleure mise en œuvre des objectifs du SDRIF et une adaptation du code de l'urbanisme à certains enjeux franciliens, des évolutions législatives seraient souhaitables. Certaines sont d'ores et déjà envisagées par le projet de loi pour l'accès au logement et un urbanisme rénové (Alur), ainsi que par le projet de loi relatif à la modernisation de l'action publique territoriale et l'affirmation des métropoles, et pourraient notamment concerner :

- le transfert obligatoire aux EPCI de la compétence en matière de PLU, de manière à accélérer l'élaboration de documents intercommunaux et ainsi favoriser une plus grande cohérence des décisions locales d'aménagement ;
- l'obligation pour les SCOT et les PLU de comprendre un dispositif d'analyse des capacités de densification des espaces urbanisés et à urbaniser, ce qui faciliterait le suivi de la cohérence entre les objectifs fixés par le SDRIF et les règlements adoptés par les documents d'urbanisme locaux ;
- la création d'une véritable chaîne juridique dans le domaine du logement, pour mieux relayer les objectifs régionaux dans la programmation locale, à travers l'obligation de compatibilité, d'une part, du Schéma régio-

nal de l'habitat et de l'hébergement (SRHH) avec le SDRIF et, d'autre part, des PLH avec le SRHH ;

- l'adaptation de la réglementation de l'urbanisme commercial aux spécificités franciliennes, en prévoyant la régulation de l'aménagement commercial à une échelle plus large de niveau régional plutôt qu'à l'échelle intercommunale ;
- l'intégration des chartes de PNR dans le cadre de cohérence régional défini par le SDRIF. ■

PROPOSITIONS POUR
LA MISE EN ŒUVRE

3

LES TERRITOIRES D'INTÉRÊT MÉTROPOLITAIN

3.1	Paris : la capitale au cœur du système francilien	87
3.2	Plaine Saint-Denis : un développement à conforter	91
3.3	Le Grand Roissy : un pôle de développement majeur, où concilier attractivité internationale, réduction des nuisances et valorisation agricole	94
3.4	Du canal de l'Ourcq à Clichy-Montfermeil : des potentiels de densification à recomposer en cœur de métropole	100
3.5	La vallée de la Marne : ancrer un nouveau développement dans l'Est parisien	104
3.6	Grand Orly, Seine-Amont et Plaine centrale du Val-de-Marne : faire des grands équipements métropolitains le support d'un urbanisme durable	108
3.7	Melun Val-de-Seine - Sénart : une vallée qui se structure, une polarité qui s'affirme.....	113
3.8	Montereau Seine et Loing : une confluence ouverte sur le Bassin parisien	117
3.9	Centre-Essonne-Seine-Orge : une polarité du sud francilien à conforter.....	121
3.10	Vallée de la Bièvre aval, plateau de Saclay : urbanité, innovation, agriculture	124
3.11	La Défense et la vallée de la Seine, du Val-de-Seine à la Boucle Nord : un pôle économique majeur qui doit offrir une plus grande mixité	128
3.12	Confluence Seine – Oise : un pôle d'envergure interrégionale à constituer entre cœur de métropole et Seine-Aval	132
3.13	La vallée aval de la Seine : un territoire interrégional de transition	135
3.14	Vexin français, Oise Pays de France, vallée de Chevreuse et Gâtinais français, Bocage gâtinais, Brie et Deux-Morin : des espaces naturels remarquables pour la région métropolitaine	138

Le projet spatial régional Île-de-France 2030 propose une organisation renouvelée de l'espace francilien. Pour le concrétiser, la définition d'une géographie stratégique identifie les espaces où il est nécessaire de garantir plus particulièrement la cohérence dans l'action tant locale que régionale, et de concentrer des moyens pour répondre au projet spatial. Elle rend lisibles les principales orientations régionales en les déclinant territorialement, afin

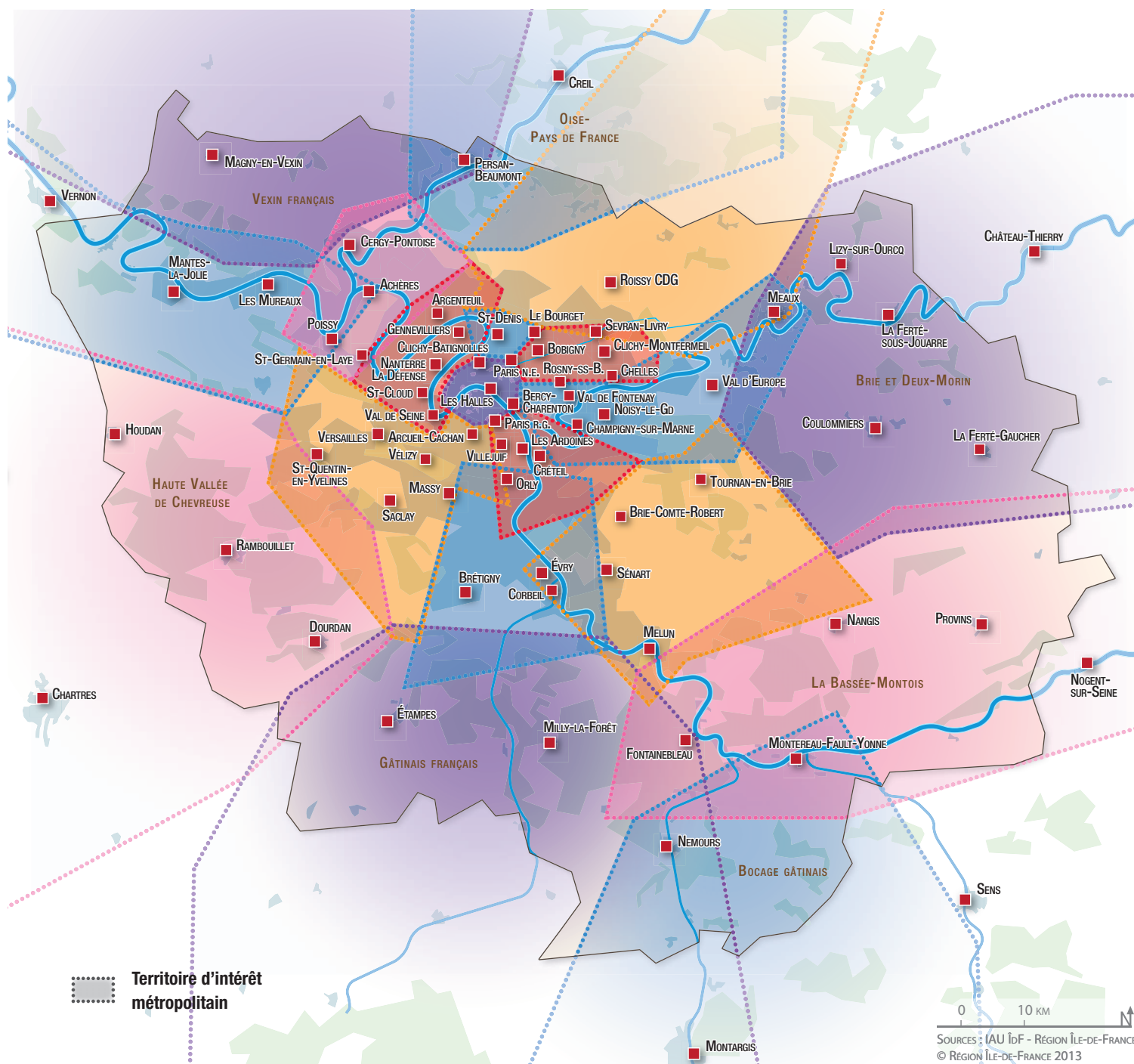
de rendre effective la mise en œuvre du SDRIF. Ainsi, les Territoires d'intérêt métropolitain (TIM) sont déclinés du projet spatial régional et de la carte de destination générale des différentes parties du territoire. Ils révèlent une échelle de réflexion infrarégionale pour inciter les principaux acteurs 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. Ces TIM correspondent à des secteurs présentant de fortes potentialités de développement. Ils ont un rôle structurant dans la réponse à apporter aux défis posés à l'Île-de-France et dans le rééquilibrage de la région métropolitaine.

Ces territoires constituent la géographie stratégique du projet spatial. Pour chaque TIM, le Schéma directeur définit les objectifs généraux d'aménagement et précise les secteurs spécifiques du territoire permettant une application privilégiée de ses orientations. La mise en œuvre opérationnelle des grands projets d'aménagement au sein des TIM relève de documents contractuels ou conventionnels engageant les partenaires à leur réalisation. L'inscription de projets d'aménagement dans le SDRIF n'emporte donc pas engagement de la Région à soutenir financièrement leur réalisation.

Outre le contrat de projets État-Région et les contrats particuliers Région-Départements, plusieurs dispositifs partenariaux permet-

Documents contractuels ou conventionnels	Territoires
Contrats de développement territorial	Territoire de la culture et de la création
	Val-de-France / Gonesse / Bonneuil-en-France
	Pôle métropolitain du Bourget
	Cœur économique Roissy-Terres de France
	Est Seine-Saint-Denis
	Le Mesnil-Amelot
	Est Ensemble - La Fabrique du Grand Paris
	Boucles de la Marne
	Paris-Est entre Marne et Bois
	Chelles - Vaires
	Grand Paris Est Noisy-Champs
	Sénart
	Grandes-Ardoines
	Grand Orly
	Campus Sciences et Santé
	Versailles Saint-Quentin
	Paris-Saclay Territoire Sud
	Grand Paris Seine-Ouest
	Seine Défense
	Les Deux-Seine
Boucle nord des Hauts-de-Seine	
Confluence Seine-Oise	

La géographie stratégique



tront la mise en œuvre des grands projets d'aménagement prévus dans les TIM, notamment les contrats de développement territorial (CDT), les chartes aménagement-transport, les conventions d'aménagement au titre du « Grand Projet 3 » du contrat de projet État-Région et les Pactes pour l'emploi, la formation et le développement économique.

À la date d'adoption du SDRIF, sont en cours d'élaboration ou ont été approuvés les documents contractuels ou conventionnels indiqués dans les tableaux suivants. ■

Documents contractuels ou conventionnels	Territoires
Conventions GP3	Plaine de France
	Nord-ouest Seine-et-Marnais
	Marne-la-Vallée
	Pays de Meaux
	Est Ensemble
	Seine-Aval
	Cergy-Pontoise
	Orly Rungis - Seine-Amont
	Massy, Palaiseau, Saclay, Versailles, Saint-Quentin-en-Yvelines
	Centre-Essonne-Seine-Orge
Sénart-Melun - Val de Seine	
Chartes aménagement-transport	Prolongement de la ligne 11 de Mairie des Lilas jusqu'à Rosny-Bois-Perrier
	Tangentielle Nord de Sartrouville jusqu'à Noisy-le-Sec
	Tramway Paris-Orly
	TCSP Melun - Sénart
	TCSP Massy - Saclay - Saint-Quentin-en-Yvelines
	TCSP Porte de Pantin - Gare de Gargan (via RN3)
	Tramway T4 d'Aulnay-sous-Bois jusqu'à Bondy comprenant son débranchement jusqu'à Clichy-sous-Bois et Montfermeil
	Prolongement du tramway T1 de Saint-Denis à Asnières – Gennevilliers – Les Courtilles
Prolongement du tramway T1 de Noisy-le-Sec à Val-de-Fontenay	
Tronçons Est du Grand Paris Express (ligne 15 entre Saint-Denis Pleyel – Rosny-Bois-Perrier – Champigny Centre et prolongement de la ligne 11 entre Rosny-Bois-Perrier et Noisy-Champs)	
Pactes pour l'emploi, la formation et le développement économique	Lacs de l'Essonne
	Plaine Commune
	Val-de-France
	Argenteuil-Bezons
	Pôle d'Orly
	Saint-Quentin-en-Yvelines
	Sud de Seine
	Seine-Aval
	Val-d'Orge
	Sénart Melun Clichy Montfermeil
	Plaine centrale du Val-de-Marne
	Val de Bièvre
	Cergy
	Est Ensemble
	Sud Seine-et-Marne
	Évry Centre Essonne
Sud Essonne	
Pays de Meaux/Nord-est Seine-et-Marne	
Grand Roissy	
Saclay	

3.1 PARIS : LA CAPITALE AU CŒUR DU SYSTÈME FRANCILIEN



Capitale de la France, Paris contribue au rayonnement du territoire national et occupe une place essentielle au sein de l'Île-de-France. Son rôle et sa position, hérités de l'histoire, reposent sur les qualités d'un site au patrimoine urbain et architectural exceptionnel, dont notamment les rives de la Seine classées au patrimoine mondial de l'Unesco.

Son rayonnement repose sur son dynamisme culturel, son héritage intellectuel, ses universités, son cosmopolitisme (plus de 200 nationalités recensées), son niveau remarquable d'équipements et d'infrastructures, la diversité de ses activités économiques, dont les effets redistributifs à l'échelle de la région sont majeurs.

Paris a toujours été lié par de multiples interactions à l'espace régional. Son développement déterminant pour l'ensemble de la région ne peut donc être envisagé indépendamment du fonctionnement du cœur de la métropole, du système régional et du Bassin parisien. Son avenir se joue aussi dans des dynamiques de développement aux niveaux national, européen, et même international.

DES OBJECTIFS AMBITIEUX POUR CONFORTER LE DYNAMISME DE LA CAPITALE

Un rayonnement économique à conforter

Paris offre une très grande diversité d'activités et d'emplois et attire des investissements internationaux et des fonctions stratégiques majeures. C'est le premier centre financier de la zone Euro et une destination privilégiée pour le tourisme d'affaires. En y ajoutant les séjours d'agrément et de loisirs, Paris représente la première destination touristique au monde avec 29 millions de visiteurs chaque année. C'est aussi une ville-campus de premier plan qui doit se développer en complémentarité avec les autres grands pôles de l'agglomération pour mieux valoriser la recherche au niveau régional, national et international. Occupant une place pionnière en matière d'artisanat et de design, Paris est également un haut lieu de l'innovation où les jeunes entreprises les plus créatives sont incubées avec le soutien de la ville et de la région pour s'y développer, ainsi que dans toute l'agglomération.

Garantir à tous un accès au logement

Paris doit aussi son dynamisme à la richesse de son économie résidentielle fragilisée par la hausse ininterrompue des valeurs immobilières et foncières depuis plusieurs décennies. Le rééquilibrage est-ouest en matière d'emplois et le maintien des fonctions résidentielles sont donc des défis majeurs. C'est la raison pour laquelle la ville de Paris s'est engagée à atteindre un taux de logements sociaux dès 2014. L'objectif est plus globalement de garantir un accès au logement pour tous en préservant un parc locatif diversifié comprenant des loyers maîtrisés, et en poursuivant la requalification des quartiers en difficulté ainsi que la résorption de l'insalubrité.

Renforcer l'offre de transport dans le cœur de la métropole

Carrefour de réseaux et d'infrastructures, Paris dispose d'une offre dense et maillée de transports publics. L'objectif est à terme d'assurer à l'agglomération centrale un niveau de desserte comparable à celui de Paris intramuros, de faciliter les échanges au sein du Bassin parisien et le long de l'Axe Seine, et de renforcer le rayonnement et l'attractivité de l'Île-de-France à l'international. Les transformations à venir consisteront donc à améliorer la qualité de service pour le réseau de métro, à prolonger certaines de ses lignes en optimisant ses interconnexions avec le futur

métro automatique du Grand Paris Express, à réorganiser l'exploitation du RER en doublant notamment le tunnel Châtelet-Gare du Nord et en prolongeant le RER E à l'ouest. Paris bénéficie aussi d'une excellente connexion au réseau européen à grande vitesse. De nouvelles gares TGV en grande couronne, associées à la réalisation d'une rocade à grande vitesse d'usage national mais aussi régional, permettront enfin une désaturation des grandes gares parisiennes. L'amélioration des accès aux aéroports internationaux est essentielle. Il s'agit tout d'abord de prolonger la ligne 14 à Orly. Il s'agit ensuite de créer une liaison directe entre Paris et Roissy qui constitue un hub aérien majeur en Europe et dans le monde. Les évolutions en matière de mobilité ont conduit Paris à développer, en lien avec ses partenaires, de nouvelles offres de déplacements complémentaires et innovantes comme Vélib', Autolib' et Vogueo. La réduction des nuisances à la source passe par une meilleure gestion des déplacements et par des aménagements urbains et écologiques permettant d'améliorer sensiblement le cadre de vie des Franciliens. Dans cet esprit, la réflexion concernant l'aménagement futur du périphérique engagée par la Ville de Paris avec les collectivités partenaires doit être poursuivie.

Le trafic hélicoptuaire devant être maîtrisé, il conviendra d'élaborer un schéma spécifique en large concertation afin de rationaliser l'implantation des plateformes hélicoptuaires

et maîtriser le trafic des vols, qu'ils soient de caractère public comme privé, afin d'en limiter les nuisances.

En ce qui concerne la logistique et les grands services urbains, la présence de sites embranchés fer en cœur d'agglomération et en particulier dans Paris est indispensable pour assurer la mise en place d'un futur réseau à l'échelle régionale et permettre un développement maîtrisé et durable du fret. C'est également le cas pour le renforcement de la logistique sur la Seine et les canaux.

Valoriser et intégrer à l'échelle régionale les espaces naturels et boisés parisiens

Paris bénéficie d'un environnement de qualité mais doit faire face à de nouveaux enjeux d'avenir. Il s'agit à l'échelle régionale de préserver et valoriser les milieux naturels afin de constituer un véritable réseau maillé d'espaces ouverts. Le fleuve et les canaux, mais aussi les bois de Boulogne et de Vincennes et la ceinture verte autour de Paris, vaste anneau constitué entre autres de la petite ceinture et des talus du périphérique qui joue un rôle d'interface avec les collectivités limitrophes, doivent faire l'objet d'une attention particulière, afin d'assurer un réseau de trames vertes et bleues du cœur de la région jusqu'aux limites du Bassin parisien. Enfin, les initiatives prises par Paris en matière énergétique comme dans le domaine des

grands services urbains, trouveront un écho dans les divers schémas régionaux qui concourent à la réduction des nuisances.

Une mutation urbaine du territoire parisien qui profite à l'ensemble de la métropole

Paris est un territoire en mutation urbaine. Soixante-dix opérations, représentant près de 10% du territoire parisien, sont aujourd'hui en cours de réalisation ou en projet. La plupart d'entre elles, par leur localisation, leur échelle et leur programme, contribuent au dynamisme et au renforcement de la région métropolitaine. Certains projets de grands équipements, comme la modernisation du parc des expositions de la porte de Versailles ou la salle philharmonique du parc de la Villette, contribuent directement au rayonnement régional.

Aux portes de Paris, de nombreux projets urbains ont pour objectifs de créer des liaisons et continuités avec les quartiers des villes voisines, de reconnaître l'importance des liaisons biologiques à restaurer ou à maintenir en contexte urbain, comme le prévoient le Plan biodiversité adopté par la Ville de Paris et le SRCE, et de construire de nouveaux logements, des équipements et des locaux d'activités. Il s'agit là de continuer la ville mixte dans des sites marqués par les coupures, l'enclavement, les difficultés économiques et sociales. C'est le cas aujourd'hui des quartiers des portes Pouchet, Montmartre, Saint-Ouen, Clignancourt, Pantin, Les Lilas,

Choisy, Ivry, Itatie ou Vanves, bientôt portes de Bagnolet, Montreuil, Vincennes et Clichy.

DE NOMBREUX PROJETS À PARIS DANS UNE LOGIQUE PRIVILÉGIÉE DE PARTENARIAT AVEC LES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES VOISINES

Les projets parisiens portent essentiellement sur quatre secteurs : un projet structurant autour des Halles, au centre de Paris, un projet linéaire sur les berges de Seine, un projet multipolaire sur les gares parisiennes, et un archipel de projets sur la couronne parisienne.

Les Halles : au centre de Paris, à l'interconnexion de cinq lignes de métro dont la M14 et de trois lignes RER, la rénovation complète du site des Halles est un projet majeur tant parisien que régional. Il prévoit d'améliorer les accès et la salle d'échanges de la plus grande gare de transports urbains d'Europe où transitent chaque jour 800 000 voyageurs. Il offrira un signal urbain remarquable avec sa Canopée et son jardin de 4,5 hectares de plain-pied apportera une respiration et un lieu de détente à cet hypercentre urbain.

Les berges de Seine : d'ouest en est, le réaménagement des berges de la Seine sur 15 hectares, engagé en 2012, prend place au sein des projets de renforcement des trames

vertes et bleues régionales. Il vise la reconquête progressive des berges dans Paris : sur les 7 km de voies circulées, 2,3 km sont supprimés au profit d'espaces publics dédiés aux sports, aux loisirs, et à l'amélioration du transport fluvial des personnes et des marchandises.

Les grandes gares parisiennes : les études engagées pour améliorer les abords des gares de Lyon, de Bercy, de Montparnasse, et le renouveau à terme du quartier autour de la gare d'Austerlitz, attestent du rôle majeur joué par les gares parisiennes dans le fonctionnement de la métropole et au-delà au niveau national et européen.

Le tramway T3 : mis en service en décembre 2006 entre le pont du Garigliano et la porte d'Ivry et jusqu'à la porte de la Chapelle fin 2012, il sera prolongé d'abord jusqu'à la porte d'Asnières puis à la porte Maillot dans la perspective d'un bouclage à terme. Ce tramway, associé à la requalification d'ensemble des boulevards des Maréchaux, permet de relier les différents territoires de la couronne parisienne dont cinq font l'objet de grands projets. Ceux-ci viennent renforcer des zones métropolitaines de développement : au nord, les projets des Batignolles et de Paris Nord-Est ; au sud-est ceux de Bercy Charenton et de Paris Rive Gauche ; au sud-ouest le site de la plaine de Vaugirard, s'étendant de la Seine au parc des expositions de la porte de Versailles.

Le projet Clichy-Batignolles : d'une surface de 50 hectares, situé sur l'ancien site ferroviaire des Batignolles, il relie la porte Pouchet à la porte d'Asnières et le 17^e arrondissement à la ville de Clichy-la-Garenne. Un parc de 10 hectares sera au centre du nouveau quartier de logements et de bureaux. Le palais de justice de Paris s'affirmera comme un nouveau repère urbain dans le grand paysage métropolitain.

Le grand territoire de projet Paris Nord-Est : de la porte de la Chapelle à la porte de Pantin, il s'étend sur 200 hectares entre les gares du Nord et de l'Est, et le territoire de la culture et de la création se développant autour de la future gare Pleyel à Plaine Commune. Il se décline dans le temps en plusieurs opérations qui vont à terme constituer un réseau urbain remarquablement desservi, accueillant logements, équipements et locaux d'activités, et veiller au renforcement de la biodiversité grâce à une porosité de ces territoires avec ceux des villes voisines (forêt linéaire, réserve naturelle, végétalisation de l'espace public) : la ZAC Claude Bernard en voie d'achèvement; la reconversion des entrepôts Mac Donald, plus long bâtiment industriel de Paris, en un ensemble immobilier innovant ; le nouveau campus Condorcet Paris-Aubervilliers ; et l'étude en cours du futur quartier intercommunal « Gares des Mines » de part et d'autre du périphérique. La création de la gare du RER E Rosa Parks et l'interconnexion à terme du réseau de tramway T3/T8, accéléreront

le réaménagement du secteur de la porte d'Aubervilliers. Les autres sites, notamment autour de la porte de la Chapelle, accueilleront les fonctions logistiques et de grands services urbains tout en continuant de retisser les continuités urbaines.

Bercy Charenton et Paris-Rive Gauche : au sud-est, de part et d'autre de la Seine, deux grands projets prolongent dans Paris les territoires de développement de la vallée amont de la Seine incluant notamment Ivry, Vitry, Choisy, et Charenton. Bercy-Charenton s'étendra sur 28 hectares de terrains d'origine ferroviaire. Le projet à l'étude comprend la création de bureaux, de logements, d'équipements et de corridors biologiques entre le bois de Vincennes, le bastion, la Seine et le parc de Bercy. Sa conception sera exemplaire en matière de développement durable, très ambitieuse dans sa forme urbaine, et contribuera à une lecture métropolitaine de l'axe sud-est. Paris-Rive Gauche poursuit son avancement pour atteindre la limite administrative de Paris porte d'Ivry. L'aménagement du secteur Masséna-Bruneseau, site d'intensité urbaine, est l'occasion d'affirmer le lien fort que Paris entend établir avec ses voisins proches. Le prolongement de la ligne 10 est un paramètre déterminant de la réussite de ce futur quartier. Paris-Rive Gauche reste un des fers de lance du dynamisme universitaire et concourt au rééquilibrage à l'est des activités économiques de la métropole.

De la porte de Versailles aux berges de Seine porte d'Issy : à 20 minutes de La Défense par le T2, la modernisation du parc des expositions, le projet de regroupement sur le site Balard des états-majors de La Défense, et les études urbaines engagées sur l'avenir des terrains situés dans le périmètre de l'héliport, répondent dans Paris au développement des projets en cours au sein de Grand Paris Seine Ouest. ■

3.2 PLAINE-SAINT-DENIS : UN DÉVELOPPEMENT À CONFORTER



L'attractivité du territoire de la Plaine-Saint-Denis résulte d'un fort potentiel de développement, pour une grande part du fait de sa situation stratégique en cœur de métropole ainsi que de la présence d'équipements d'envergure régionale. Polarité urbaine majeure entre Paris et le territoire du Grand Roissy, à proximité du Bourget, son développement participe du rééquilibrage régional entre les territoires de l'ouest francilien et les territoires dyonisiens à l'est, autour du canal de l'Ourcq et Clichy-Montfermeil.

Du point de vue régional, l'enjeu est de conforter son développement en l'articulant au développement social au bénéfice de sa population. Le territoire a connu un renouvellement urbain important, et bénéficie d'un pôle universitaire de premier rang et de l'attractivité de grands équipements (stade de France dont le fonctionnement devra être conforté, cité du Cinéma, parc Georges-Valbon, centre commercial du Millénaire, cité du design, etc.). Il concentre aujourd'hui un nombre d'emplois significatif et est devenu le troisième pôle tertiaire d'Île-de-France, mais les populations

les plus en difficulté ne bénéficient pas encore assez de ce développement. Sur un territoire au sein duquel les interventions de la politique de la ville et les dispositifs d'intervention sur l'habitat privé dégradé sont nombreux, l'accès à l'emploi reste l'enjeu premier. Y développer la mixité sociale reste aussi un vrai défi, notamment en tentant d'y attirer et d'y fixer les cadres et salariés qualifiés qui travaillent dans les pôles tertiaires de la Plaine-Saint-Denis. Les mutations industrielles en cours ouvrent des perspectives d'intensification urbaine, notamment pour des logements, des activités, des bureaux, des services publics et de l'artisanat commercial. Territoire historique de l'industrie francilienne, la Plaine-Saint-Denis doit aussi conserver cette vocation, notamment son tissu de PME/PMI. Les nombreuses coupures urbaines (voies rapides, grands équipements), la saturation des transports, et les importantes nuisances environnementales, notamment celles liées aux infrastructures (aéroports, autoroutes) et aux sites industriels (terrains pollués, etc.) sont des enjeux à relever pour des projets d'aménagement durable.

RÉDUIRE LES DISPARITÉS TERRITORIALES ET MAINTENIR L'ATTRACTIVITÉ EN FAVORISANT LA DENSIFICATION ET EN AMÉLIORANT LA QUALITÉ URBAINE ET ENVIRONNEMENTALE

Améliorer les conditions de transports collectifs

La Plaine-Saint-Denis bénéficiera à terme d'une très forte accessibilité aux échelles nationale, régionale et locale. L'amélioration des RER B et D, la réalisation du métro automatique du Grand Paris Express avec près de 10 gares prévues sur le territoire, le prolongement des lignes 12 et 14 du métro, la Tangentielle Nord de Sartrouville à Noisy-le-Sec en passant par Le Bourget, les tramways T1, T5 et T8, vont offrir des capacités de développement sans précédent.

La gare de Pleyel a vocation à devenir l'un des principaux pôles d'interconnexion franciliens avec la construction d'une gare TGV, l'interconnexion de trois lignes du métro automatique du Grand Paris Express, le RER D, les Transiliens H et I, et la ligne 13.

La Tangentielle Nord desservira le nord de Plaine Commune et le connectera au Bourget. Elle améliorera la desserte du secteur, grâce à un maillage avec les lignes RER A, B, C, D et E

et les lignes SNCF Paris Nord/Pontoise – Persan-Beaumont *via* Valmondois et Luzarches. Elle sera également en interconnexion avec le futur tramway T8 allant de Saint-Denis-Porte de Paris jusqu'à Épinay-Orgemont et Villetaneuse Université, afin de mieux connecter l'université au reste du territoire.

L'aménagement des axes routiers en boulevards urbains permettra de favoriser le renouvellement urbain, d'améliorer le cadre de vie, de développer les circulations douces d'atténuer les coupures urbaines et de densifier les tissus urbains pour rapprocher un habitat neuf et de qualité de transports publics plus performants.

Contribuer à favoriser localement l'accès à l'emploi et attirer de nouveaux actifs

L'amélioration de cette desserte en transports collectifs doit permettre de renforcer la constitution d'une polarité urbaine forte entre Paris et Roissy-Charles-de-Gaulle et d'amplifier le développement économique axé autour des industries de télécommunication, du numérique, du multimédia et de l'image. La mixité sociale et économique du territoire devra être renforcée.

En vue de favoriser un meilleur équilibre habitat/emploi, l'accès de la population locale aux formations initiale et professionnelle permettant de prétendre à des emplois plus qualifiés est un enjeu primordial, de même que le dés-

enclavement des quartiers monofonctionnels, socialement très homogènes et mal reliés aux zones d'emplois. Les trois pôles universitaires du territoire (Villetaneuse, Saint-Denis et le projet du pôle Condorcet sur Aubervilliers) participent de la volonté de rééquilibrage du territoire en équipements universitaires. Dans ce cadre, le campus Condorcet ne doit pas seulement être un campus de recherche, mais également offrir un accès à l'enseignement supérieur, notamment aux populations locales.

Par ailleurs, développer localement la mixité sociale reste un défi, notamment vis-à-vis des cadres et des salariés qualifiés qui viennent travailler dans les pôles tertiaires de Plaine Commune et du Bourget. Pour ce faire, l'amélioration de la qualité de vie, la mise en place de parcours résidentiels ascendants, la présence d'équipements éducatifs et culturels de premier plan, sont les leviers adaptés pour garantir le développement. Les attentes en termes de rénovation du parc de logement et de diversification de l'habitat pourront tirer parti de la réutilisation du patrimoine industriel et de la mise en valeur d'une histoire architecturale singulière. Développer l'offre de logement étudiant pour répondre au besoin sera également nécessaire : sur Plaine Commune, l'offre actuelle devrait être doublée pour atteindre le ratio régional.

Valoriser le fleuve, le canal et les espaces verts du territoire

La valorisation des berges de la Seine longtemps dévolues aux seules activités industrielles ou logistiques sera possible à travers la réalisation des projets urbains actuellement prévus en bordure de fleuve (écoquartier fluvial et base sportive de l'Île-Saint-Denis, docks de Saint-Ouen, Confluence à Saint-Denis), la création de parcs urbains et des actions de renaturation des berges. La mise en valeur des rives du canal Saint-Denis présente l'opportunité d'un aménagement mixte et offrira aux citoyens l'accès à des paysages urbains d'exception. La valorisation du fleuve et du canal, leur intégration au fonctionnement urbain, nécessitent d'améliorer et de développer leur franchissement, notamment de part et d'autre de l'Île-Saint-Denis. La valorisation des Trames vertes et bleues est une condition de réussite de l'aménagement de ce territoire urbain. Il est en effet particulièrement carencé en espaces verts du fait du déficit d'équipement et de leur mauvaise accessibilité, et les coupures urbaines sont un obstacle quotidien aux déplacements doux des habitants et constituent une menace pour la biodiversité. Ainsi, la mise en valeur du territoire passera par la mise en place d'une Trame verte qui révélera la géographie et facilitera les déplacements à pied et à vélo.

UN SECTEUR SPÉCIFIQUE COMME LIEU PRIVILÉGIÉ DE MISE EN ŒUVRE DES ENJEUX DU TERRITOIRE

Plaine Commune : Plaine Commune accueille des équipements universitaires d'envergure régionale (Paris 8, Paris 13, CNAM, EICAR, soit 40 000 étudiants) bientôt complétés par le Campus Condorcet, la Maison des sciences de l'homme et la cité du Cinéma. Le territoire accueille des entreprises et se caractérise par une forte croissance de l'emploi, liée au transfert d'établissements tertiaires (45 sièges sociaux en 2012). Le nombre d'emplois des cadres a augmenté beaucoup plus vite que celui des cadres résidents et les créations d'emplois sur le territoire sont en décalage avec le niveau de qualification de la population. Le dynamisme de l'aménagement du territoire se traduit par de nombreux projets, pour la plupart labellisés NQU, certains déjà lancés, d'autres en cours de réflexion (les Docks, Campus Condorcet, secteur Confluence, Fort d'Aubervilliers, zone des Tartres, etc.). L'intensification déjà largement engagée sur le secteur de Plaine Commune par le développement du troisième pôle tertiaire francilien (secteur stratégique identifié depuis 1994) devrait se structurer dans la prochaine décennie autour du concept de Territoire de la culture de la création qui prévoit le développement économique autour des industries numériques, de l'image et du mul-

timédia, en particulier sur le secteur de Pleyel. D'autres secteurs vont s'intensifier, notamment le pôle universitaire Condorcet situé à Aubervilliers, à proximité de la porte de la Chapelle et accessible par la ligne de métro 12. La future gare Dugny-La Courneuve de la Tangentielle Nord permettra la valorisation urbaine et économique de ce secteur de projet. Des solutions devront être trouvées pour concilier espaces protégés au titre de Natura 2000 et densification autour de la gare. Actuellement, Plaine Commune connaît un déséquilibre territorial entre les communes du nord et celles du sud. Celles-ci, contiguës à Paris, constituent de plus en plus une extension de l'hypercentre parisien et bénéficient d'une accessibilité renforcée. Les communes au nord restent encore à l'écart de cette dynamique et souffrent d'une carence en transport en rocade, qui devrait être comblée en grande partie par l'arrivée de la Tangentielle Nord. D'autres secteurs vont s'intensifier sur l'ensemble du territoire : autour du Campus Condorcet, du fort d'Aubervilliers, les Docks, les Tartres, le Projet urbain universitaire de Villetaneuse (PUUV). ■

3.3 LE GRAND ROISSY : UN PÔLE DE DÉVELOPPEMENT MAJEUR, OÙ CONCILIER ATTRACTIVITÉ INTERNATIONALE, RÉDUCTION DES NUISANCES ET VALORISATION AGRICOLE



Le Grand Roissy est l'un des principaux moteurs de développement urbain et économique d'Île-de-France. Ses impacts territoriaux et enjeux de développement dépassent très largement la région.

Il structure tout le nord de l'Île-de-France, de Paris jusque loin en Picardie, et de Meaux jusqu'à la vallée de Montmorency. Aussi l'enjeu est de travailler sur la cohérence, la maîtrise et la compétitivité de sa zone d'influence, en tenant tout autant compte des inégales retombées de la plateforme pour les territoires du Grand Roissy, comme des nuisances que certains autres subissent, conditions du renforcement du leadership international de Paris-CDG. Directement relié à Paris et au territoire de Plaine Commune, il l'est insuffisamment aux autres territoires

tels Val de France, Est Ensemble, Clichy-Montfermeil, la vallée de la Marne, La Défense et Confluence Seine-Oise.

Du point de vue régional, les enjeux consistent à trouver un équilibre entre développement économique et développement de l'habitat, en tenant compte du PEB, à réduire la fracture entre le pôle de richesse et une population fortement fragilisée, à préserver des espaces ouverts, agricoles ou naturels, à permettre l'accès à l'emploi des habitants grâce à une meilleure desserte en transports collectifs et à une meilleure offre de formation. Le territoire souffre de l'absence d'une cohérence d'ensemble appréhendant les grands enjeux d'aménagement et de développement. Les nombreux projets et l'importance des flux qu'ils vont générer menacent les infrastruc-

tures routières de saturation. La multiplication des projets, parfois concurrents, une surconsommation d'espaces liée aux zones d'activités et au développement désorganisé de la logistique menacent les espaces ouverts. L'accès aux emplois reste problématique pour les populations limitrophes, notamment faute de formation et de desserte adaptée en transports collectifs. Même si les fonctions développées sur le territoire aéroportuaire sont encore majoritairement des fonctions support (transport et logistique), le nouveau développement immobilier doit viser à une diversification des activités, et notamment celles à forte valeur ajoutée. L'est du Val-d'Oise connaît des difficultés économiques et sociales majeures et est contraint par le Plan d'exposition au bruit (PEB). Il devra faire l'objet de toute l'attention en termes de formation, d'accessibilité aux emplois, de projet urbain, de services publics. Les pôles d'emplois du Bourget et Villepinte sont parmi les plus importants d'Île-de-France, et sont amenés à connaître de nouveaux développements en raison de leur situation stratégique entre Roissy et Paris et de la présence d'équipements métropolitains. Les communes d'Aulnay, Clichy-sous-Bois, Livry-Gargan, Montfermeil et Sevran se sont associées pour donner une unité à leur territoire, mutualiser leurs projets et faire profiter leur population du développement économique du Grand Roissy. Les territoires du nord de l'aéroport sont essentiellement ruraux.

Toutefois, les pôles urbains sont appelés à se densifier et se développer d'une part pour contribuer à l'effort régional de construction de logements, et d'autre part en raison des infrastructures qui y attirent des activités logistiques et du développement des nouvelles activités.

Ces constats confirment la nécessité de mettre en place un mode de gouvernance coordonné et cohérent, indispensable au développement équilibré du Grand Roissy, associant l'ensemble des acteurs du territoire et permettant de réduire les risques de saturation et de dépasser les concurrences et le morcellement actuel dans le prolongement des dynamiques en cours.

CONCILIER COMPÉTITIVITÉ DE LA PLATEFORME, MONTÉE EN GAMME DU DÉVELOPPEMENT, QUALITÉ URBAINE ET PRÉSERVATION DES ESPACES OUVERTS

Améliorer l'accessibilité du territoire afin d'accompagner le développement

La desserte de la plateforme aéroportuaire de Roissy-CDG sera renforcée à court terme par l'amélioration du RER B au Nord (programme RER B+) ainsi que la réalisation de la nouvelle branche de RER entre les RER B et D (dite « barreau de Gonesse »). En outre, les débats relatifs à la ligne Pleyel-Roissy du métro automatique du Grand Paris

Express et au projet « CDG Express » ont montré la nécessité d'une liaison rapide entre le cœur de l'agglomération et la plateforme aéroportuaire de Roissy, desservant les territoires enclavés du nord de l'Île-de-France. Les relations avec le Bassin parisien seront renforcées par la ligne nouvelle Roissy-Picardie et la liaison à grande vitesse Paris-Londres *via* Amiens. Le Grand Roissy bénéficiera de la rocade ouest des lignes à grande vitesse.

L'accès en transport collectif aux zones d'emplois à partir des territoires voisins doit être amélioré. L'offre et la qualité de service des transports collectifs sont insuffisantes et inadaptées à la problématique des horaires décalés. La nouvelle branche du RER D et le bus à haut niveau de service (BHNS) entre les RER B et D contribueront à désenclaver l'est du Val-d'Oise. Les TCSP le Bourget-Villepinte, l'Avenue du Parisis, Aulnay-Tremblay, Cergy-Pontoise-Roissy et Marne-la-Vallée-Roissy amélioreront l'accessibilité. Toutefois, en conformité avec les préconisations du dispositif de partage multimodal de la voirie appliqué aux avenues métropolitaines, la capacité dédiée à la voiture devra se limiter à deux fois une voie de circulation sur l'ensemble du tracé. La desserte des abords de la plateforme sera renforcée par la reconfiguration des bus et des aménagements favorisant transports collectifs et modes actifs. Plusieurs liaisons routières ou requalifications de liaisons per-

mettront d'intégrer les TCSP : liaison Meaux-Roissy, contournement est de Roissy.

Outre son accès par le RER, Le Bourget sera accessible par la Tangentielle Nord, le métro automatique du Grand Paris Express, et le prolongement de la ligne 7 du métro.

Rééquilibrer le territoire compte tenu du PEB et de la pression foncière sur les terres agricoles

Un aménagement et un développement cohérents et maîtrisés du Grand Roissy doivent être envisagés à une large échelle couvrant le Val-d'Oise, la Seine-Saint-Denis et la Seine-et-Marne, dans le cadre d'un projet concerté entre élus locaux et acteurs économiques, sociaux et environnementaux à l'échelle des trois départements. Il devra garantir le développement économique et l'emploi, notamment dans les secteurs sous PEB, et un effort de construction de logements dans les territoires subissant moins de nuisances. Ce projet concerté devra viser à :

- conforter les spécificités du territoire, à la fois carrefour d'échanges internationaux, site industriel et logistique francilien majeur, pôle commercial d'intérêt régional et grande plaine agricole historique ;
- raccrocher les territoires défavorisés au dynamisme économique de la plateforme aéroportuaire ;
- polariser un développement dense près des gares, notamment du métro automatique du

Grand Paris Express, du RER et de la nouvelle branche du RER D dite « barreau de Gonesse », en lien avec leur phasage de réalisation ;

- optimiser le potentiel de densification, y compris sur la plateforme aéroportuaire, viser un objectif de deux tiers de l'offre en densification et un tiers de l'offre en extension pour ce qui concerne les zones d'activités économiques, tenir compte du niveau et de la nature d'occupation des territoires ;
- la complémentarité des activités économiques, commerciales, logistiques, d'hôtellerie et de congrès ;
- répartir de manière équilibrée les différentes fonctions urbaines liées au développement aéroportuaire ;
- maîtriser la consommation foncière par la préservation maximale des terres agricoles ;
- protéger les continuités agricoles et paysagères, notamment par une réflexion partenariale entre collectivités locales et monde agricole sur la mise en place d'une zone de protection naturelle et agricole.

Favoriser l'attractivité économique et l'accès local à l'emploi

Maintenir le dynamisme économique et favoriser la diversification des activités sont des objectifs prioritaires. Ils reposent sur les activités aéronautiques, l'hôtellerie, le tourisme d'affaires, le fret et la logistique. Cette spécificité de carrefour d'échanges doit être renforcée. L'affirmation du pôle métropolitain du Bourget y contribuera. L'aménagement

d'une gare TGV fret à Goussainville (projet CAREX) ainsi que son insertion environnementale et paysagère, connectera la plateforme au réseau LGV et sera un support de la logistique, qui devra se polariser sur Juilly-Saint-Mard, Mitry-Compans, et Bruyères-sur-Oise. La densification et l'extension du parc des expositions de Paris Nord Villepinte (PIEX) sur la ZAC Aerolians conforteront le leadership de l'Île-de-France en matière de salons et congrès. Le déficit hôtelier devra être résorbé dans un cadre cohérent, celui du schéma directeur du tourisme. Le Grand Roissy est aussi un pôle industriel, commercial et tertiaire à conforter. Les projets de développement de la plateforme aéroportuaire (terminal 4) y contribueront. Les projets de commerces et services nécessitent une réflexion concertée. L'industrie doit être préservée et redynamisée, en lien avec l'agriculture notamment. La population locale et le tourisme bénéficieront d'équipements d'échelle régionale : circuit Carole, grande salle omnisports, équipements culturels et de loisirs à l'est du Val-d'Oise, cité de l'Air et de l'Espace, etc. Le circuit Carole, actuellement localisé à Villepinte (Seine-Saint-Denis), devrait être déplacé. Le projet actuel prévoit de l'implanter sur un terrain jouxtant la plateforme aéroportuaire à Tremblay-en-France.

Les nombreux projets de développement économique nécessitent une mise en cohérence. Par ailleurs, ce développement doit

bénéficiaire au territoire, dont certains secteurs connaissent un important taux de chômage et une population peu qualifiée. La formation est un enjeu central pour permettre l'accès à l'emploi. L'offre doit être développée. Un diagnostic territorial partagé doit être engagé. Il s'agit de créer les conditions pour que le pôle d'emploi du Grand Roissy bénéficie plus largement à ses habitants en portant une attention particulière à l'accessibilité et à la formation pour réduire le décalage entre les emplois et les qualifications demandées. Il importe de maintenir une diversité d'activités notamment industrielles, en synergie avec les autres projets dans le domaine des déplacements (ferré, aérien, routier). La cohérence territoriale (appartenance au Grand Roissy, position au cœur du réseau de communication autoroutier et ferré), le cadre institutionnel, la pertinence des logiques et des acteurs, toutes les conditions semblent réunies pour promouvoir, en ce sens, une action volontariste de réindustrialisation innovante.

Préserver et valoriser les espaces agricoles et naturels

Les espaces agricoles de la Plaine de France situés autour de la plateforme de Roissy souffrent de nombreuses coupures dues aux infrastructures, de la surconsommation foncière et, pour certains, de la pollution due au trafic aérien. Ils restent pourtant parmi les plus productifs de France, notamment pour l'agriculture céréalière.

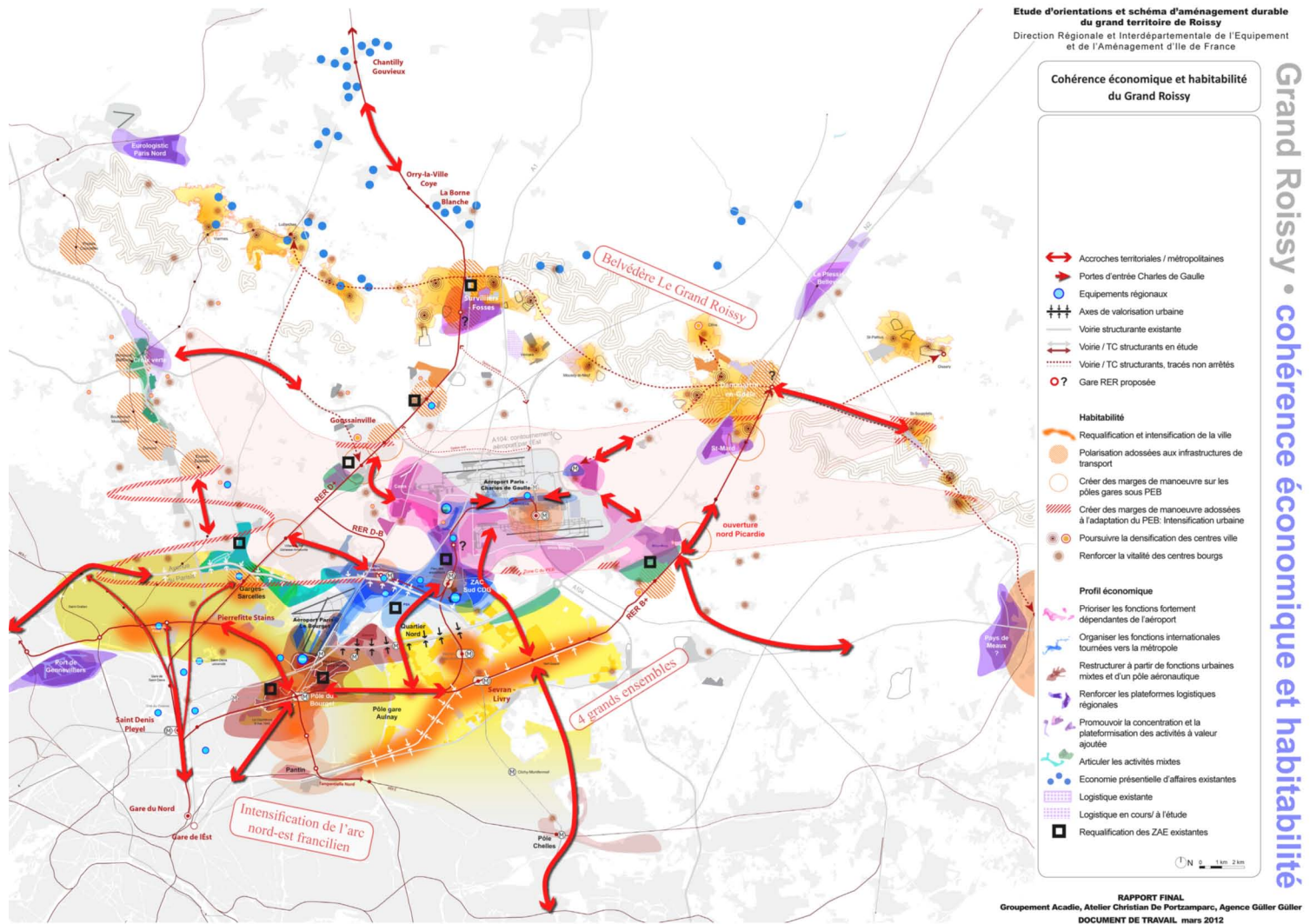
Les projets d'aménagement, mieux polarisés et plus denses, devront préserver les grandes continuités au nord de la plateforme, mais aussi ménager les conditions d'un maintien de l'agriculture au sud. Une réflexion devra être menée avec la profession agricole, les exploitants et les élus locaux, afin de déterminer les conditions de pérennisation de l'activité agricole et la possible mutation, à terme, des parcelles les plus enclavées vers des productions de maraîchage et d'agrumes. Les paysages et le patrimoine de la Plaine de France devront également être valorisés, qu'il s'agisse du patrimoine industriel et agricole (anciens silos, anciens châteaux d'eau) ou du patrimoine historique, exceptionnel comme le château d'Écouen, ou vernaculaire dans les villages de Seine-et-Marne, du Val-d'Oise et de Seine-Saint-Denis.

DES SECTEURS SPÉCIFIQUES COMME LIEUX PRIVILÉGIÉS DE MISE EN ŒUVRE DES ENJEUX DU TERRITOIRE

Le nord et l'est de la plateforme aéroportuaire : dans ce secteur soumis à une forte pression urbaine (développement de l'habitat et de la logistique), il s'agit de renforcer et de densifier les pôles de centralité et les bourgs pour accueillir les logements nécessaires à l'équilibre habitat/emploi du Grand Roissy. La densification du territoire devra s'accompagner

d'un développement des services publics, notamment en termes de santé ou de formation. Il s'agit également de pérenniser des espaces agricoles, boisés et naturels, notamment autour de Louvres-Puiseux, Le Mesnil-Amelot, Mitry-Compans et Juilly-Saint-Mard. Le Mesnil-Amelot pourrait accueillir une gare du métro automatique du Grand Paris Express et deviendrait l'entrée du réseau métropolitain pour le nord de l'Île-de-France et la Picardie. Cette desserte induira un développement et des flux de déplacements, qui nécessiteront une polarisation et des rabattements en transport collectif. L'urbanisation du Mesnil-Amelot est conditionnée à l'arrivée du métro automatique du Grand Paris Express.

L'ouest et le sud de la plateforme aéroportuaire : ils bénéficient d'une bonne desserte en transports collectifs depuis Paris, que l'amélioration du RER B et le métro automatique du Grand Paris Express renforceront, en particulier dans des territoires jusque-là mal desservis. Ils s'appuient sur un corridor d'activités et d'échanges ouest-est, et un corridor nord-sud support de fonctions métropolitaines et d'équipements métropolitains (parc des expositions de Paris Nord Villepinte, parc du Sausset). Cette vocation doit être préservée et redynamisée. La densification et la mutation de ZAE offrent un important potentiel (densification de Paris Nord 2).



Le pôle du Bourget : le territoire est porté par l'aéroport d'affaires, le parc des expositions et la cité de l'Air et de l'Espace. Disposant de zones d'activités mutables, il recèle un important potentiel de redynamisation autour des industries aéronautiques et spatiales, des services et des hautes technologies, qu'il convient de conforter autour de trois sites principaux : entrée de l'aéroport du Bourget (Musée de l'Air et de l'Espace), centre urbain du Bourget (pôle d'échanges) et façade ouest de l'aéroport (Dugny-Bonneuil). Le projet de « l'entrée de l'aéroport » privilégie une mixité des fonctions : fonctions événementielles (parc des expositions), de culture, mais aussi de loisirs et commerces, tertiaires et de logement. À terme, plusieurs projets sont à même de donner au territoire un nouvel élan : la rénovation de la cité de l'Air et de l'Espace, la restructuration du parc d'exposition du Bourget et le renforcement de la plateforme aéroportuaire. Le Bourget profitera de l'amélioration de sa desserte. Le projet d'aménagement devra viser une forte densification urbaine. Le projet « Aigle » d'Eurocampus porté par ASTech et Paris-Région, avec l'arrivée d'EADS et d'Eurocopter, confortera les importantes activités existantes et assurera le développement d'un point focal francilien d'envergure nationale et européenne pour l'industrie, la R&D et la formation.

Le Triangle de Gonesse : le Triangle de Gonesse revêt un caractère stratégique en raison de sa vocation agricole, de sa situation à mi-chemin de Paris et Roissy, et des besoins de développement économique et social du Val de France. Il pourra être valorisé avec la nouvelle branche du RER D dite « barreau de Gonesse » et le métro automatique du Grand Paris Express. Son aménagement doit être étudié au regard de l'évolution urbaine du territoire, en lien avec les projets d'aménagement prévus à l'est de l'autoroute. L'urbanisation de 300 hectares maximum au sud du Triangle est prévue. Elle est conditionnée à la desserte en transports collectifs, à des analyses fonctionnelles permettant de garantir la préservation de la fonctionnalité d'un seul tenant des terres agricoles existantes, ainsi qu'à un aménagement du segment existant du boulevard intercommunal du Parisis permettant la création d'une voie dédiée aux bus. Elle est limitée par un front urbain d'intérêt régional. Au moins 400 hectares de terres agricoles au nord sont à préserver. L'objectif est de maintenir leur intégrité et d'y proscrire toute nouvelle coupure. L'aménagement du Triangle devra garantir des conditions d'exploitation agricoles pérennes. ■

3.4 DU CANAL DE L'OURCQ À CLICHY-MONTFERMEIL : DES POTENTIELS DE DENSIFICATION À RECOMPOSER EN CŒUR DE MÉTROPOLE



Le territoire du canal de l'Ourcq à Clichy-Montfermeil recèle un important potentiel de développement résidentiel et d'intensification. Il concentre cependant des difficultés sociales et économiques.

Autour de l'axe RN3 – canal de l'Ourcq, appelé à se développer, le territoire se situe au carrefour de trois secteurs stratégiques : Paris, Grand Roissy et Marne-la-Vallée. Il s'accroche aussi au pôle de Plaine Commune.

Les enjeux pour ce territoire sont de régénérer le tissu économique et notamment la filière santé/biotechnologie (parc d'activités dédié, hôpitaux, faculté de médecine, etc.), de désenclaver le plateau de Clichy-Montfermeil, de structurer une polarité élargie autour de Bobigny et de se raccrocher aux secteurs en développement, notamment de Paris et de Roissy.

L'accessibilité aux zones d'emploi du cœur de métropole et du Grand Roissy et aux équipements de niveau métropolitain (éducation, santé, culture) existants et en projet est au cœur de son développement. Ce territoire hétérogène compte tenu de sa géographie, de sa population et de son tissu urbain, bénéficie de nombreuses infrastructures (périphérique, A3, A86, RER B et E, métro lignes 3, 5, 7, 9, 11), mais connaît néanmoins des problématiques communes d'accessibilité locale, de requalification urbaine et de restructuration de friches industrielles ou de grands ensembles, ainsi que de faibles relations avec les territoires voisins. La valorisation de l'important potentiel d'espaces mutables et des implantations économiques autour des filières de la santé et des écoactivités est un enjeu majeur. Elle est combinée à l'effet structurant du prolongement de plusieurs infrastructures (M 11, T 1 et 4, Tan-

gentielle Nord, etc.) et de l'arrivée de deux lignes du métro automatique du Grand Paris Express. La mise en valeur des atouts paysagers (espaces verts, canal, coteaux) contribuera à améliorer la qualité urbaine et à réduire le déficit d'espaces verts.

CONSOLIDER UNE ARMATURE URBAINE POLYCENTRIQUE EN LIEN AVEC LES TERRITOIRES VOISINS

Améliorer le maillage en transports collectifs

Une des principales difficultés du territoire réside dans sa desserte en transports collectifs relativement limitée comparée aux autres territoires de proche couronne et dans ses faibles relations avec les territoires voisins. Le prolongement de plusieurs infrastructures (prolongements du métro ligne 11 et des tramways lignes T1 jusqu'à Fontenay-sous-Bois et T4 jusqu'à Clichy-Montfermeil, Tangentielle Nord) et l'arrivée de deux lignes du métro automatique du Grand Paris Express (quatre gares sur la ligne 16 et quatre autres sur la ligne 15) et du TCSP sur l'ex-RN3 auront un effet structurant sur le territoire.

Requalifier le tissu urbain hétérogène et renforcer le tissu économique

À l'échelle régionale, la question centrale pour ce territoire est de consolider son armature

urbaine polycentrique (Montreuil-Bagnolet, canal de l'Ourcq, Clichy-Montfermeil, centre commercial régional Rosny II) tout en articulant son développement avec les territoires voisins (Paris, Plaine Commune-Le Bourget, Roissy-Charles-de-Gaulle, l'est parisien) qui bénéficient d'une dynamique urbaine. Aussi, les secteurs mutables situés le long du canal de l'Ourcq, de la RN3, et du faisceau ferré, font l'objet d'une attention particulière. Il s'agit de requalifier ces infrastructures majeures qui structurent le territoire et d'y développer des projets urbains de qualité. Les atouts paysagers et les pôles de transports collectifs en cours de constitution en seront les points d'appui. La régénération urbaine et économique de ce territoire dépasse le corridor RN3/canal et s'étend en épaisseur du sud de la Plaine de France aux coteaux de Romainville et de l'Aulnoye et jusqu'à Clichy-sous-Bois-Montfermeil et Vaujours. Le territoire est marqué par les disparités sociales. Il est également hétérogène sur le plan urbain et comporte des grands ensembles de copropriétés dégradées et de logements sociaux à requalifier, des sites industriels et un tissu de faubourg. Cette situation induit des projets de requalifications qui répondent aux attentes locales. Une densification est attendue autour du réseau de transport complété afin de structurer et d'accompagner le développement local et métropolitain : de Paris à Bondy (Tangentielle Nord, TCSP Porte de Pantin – gare de Gargan *via* la RN3, ligne 15 du

métro automatique du Grand Paris Express, RER E), aux Pavillons-sous-Bois, à Sevran (T4, RER B, ligne 16 du métro automatique du Grand Paris Express), sur les coteaux (lignes 9 et 11, ligne 15 du métro automatique du Grand Paris Express). La polarité autour de Bobigny Ville Préfecture doit être confortée (quatre gares nouvelles ou restructurées, projet de renouvellement urbain et écoquartier, soutien aux activités économiques). Ces projets visent à offrir une nouvelle qualité urbaine et à renforcer l'attractivité économique et résidentielle, à faciliter les déplacements domicile-travail, à améliorer les parcours résidentiels et à attirer de nouvelles entreprises (santé et biotechnologies, écoactivités, tertiaire, commerce, artisanat, etc.). Ce travail de couture urbaine entre le renouvellement urbain des quartiers populaires, l'émergence d'écoquartiers, la consolidation des centralités existantes et le développement de pôles tertiaires et d'activités bien insérés dans le tissu urbain permettront d'améliorer les conditions de vie des résidents et usagers actuels et d'encourager l'arrivée de nouvelles populations dans le cadre du desserrement du cœur de la métropole.

Accompagner la structuration des filières économiques, notamment autour de la santé et des biotechnologies

L'un des enjeux essentiels des territoires de l'Ourcq est le renforcement de leur attractivité

économique. Des ressources existent, mais sont trop souvent méconnues, insuffisamment valorisées à l'échelle francilienne. Ce territoire est marqué par une grande hétérogénéité urbaine et économique, avec une forte présence de bureaux à proximité de Paris (BNP, arrivée de l'agence publicitaire BETC à Pantin) et autour de Bobigny (administrations liées au statut de préfecture), des sites industriels (Placoplatre à Vaujours, écoactivités et gestion des déchets à Romainville et Bobigny), un parc technologique dédié aux sciences du vivant à Romainville, une présence artisanale (pôle de Pantin) et commerciale (linéaire de l'ex-RN3, notamment à Bondy).

Le territoire accueille plusieurs implantations majeures de deux secteurs d'activités économiques. Le secteur de la santé et des sciences du vivant se structure notamment autour du parc d'activités Biocitech à Romainville, dédié aux biotechnologies. Il contribuera, à l'instar des initiatives prises par Medicen Paris-Région et de l'ensemble des acteurs de l'écosystème, à structurer l'offre immobilière, la cohérence industrielle des implantations et renforcera l'attractivité et le rayonnement international de l'Île-de-France. Le secteur des éco activités est aussi très présent, avec plusieurs projets autour du traitement des déchets, et des transports de marchandises alternatifs à la route.

Valoriser les sites remarquables et les composantes du territoire

La mise en valeur des rives du canal de l'Ourcq représente un atout et un attrait du secteur. À ce titre, les aménagements de pistes cyclables et de promenades gagneraient à être valorisés et mis en réseau avec les espaces verts du secteur dans le cadre des Trames vertes et bleues. Dans la Trame verte régionale, le territoire doit répondre aux enjeux de la réduction des zones de carence, et de la pérennisation et de la mise en valeur des espaces verts et boisés publics existants (forêt régionale de Bondy à Clichy-sous-Bois, parc de la Poudrerie à Sevran, parc du Vert-Galant, parc du Sausset à Aulnay-sous-Bois et Villepinte, promenade de l'aqueduc de la Dhuis à Coubron, murs à pêches à Montreuil, etc.) ainsi que l'ouverture au public de la base de loisirs de la Corniche des Forts. Le paysage induit par la géographie de ce territoire constitue un atout à valoriser, de même que la diversité du tissu urbain, largement pavillonnaire. Tout en favorisant la densité, il convient de maintenir cette diversité.

DES SECTEURS SPÉCIFIQUES COMME LIEUX PRIVILÉGIÉS DE MISE EN ŒUVRE DES ENJEUX DU TERRITOIRE

L'axe canal de l'Ourcq ex-RN3 : le corridor Paris nord-est/Territoire de l'Ourcq-RN3, entre des pôles métropolitains majeurs

(Roissy, Plaine Commune, Marne-la-Vallée), offre d'importants potentiels de mutation économique et urbaine qui s'appuient notamment sur la qualité des espaces liés au canal et aux grandes entités paysagères (Corniche des Forts, parc de la Poudrerie, etc.). Il est marqué par les grandes infrastructures (périphérique, faisceau ferré, canal, RN3) dont l'insertion constitue une priorité pour la réussite des projets urbains. Il a entamé sa mutation à partir de Paris et Pantin avec des opérations d'envergure qui s'appuient sur la qualité des espaces liés au canal (Darse du Millénaire, La Villette, Grands Moulins). Bobigny, centre administratif de la Seine-Saint-Denis, doit également bénéficier de projets de dynamisation urbaine importante, notamment en lien avec le Parc de la Bergère et la rénovation urbaine de plusieurs grands ensembles. L'enjeu aujourd'hui est d'assurer les conditions d'une redynamisation des secteurs anciennement industriels ou sous-occupés sur tout le linéaire de Pantin à Sevran et de contribuer à la régénération économique en soutenant les filières notamment de la santé et des écoactivités et en veillant à leur bonne intégration dans la ville. Par ailleurs, les potentialités touristiques et économiques du canal sont à valoriser sur tout son tracé.

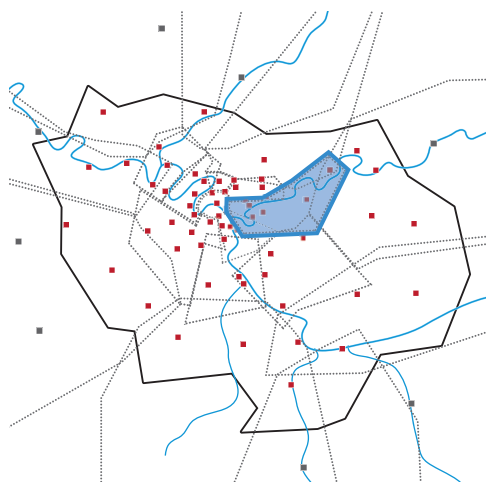
Clichy-Montfermeil : l'est de la Seine-Saint-Denis, socialement défavorisé, est longtemps resté à l'écart des dynamiques économiques régionales. La proposition de boucle Grand

est du projet de métro automatique du Grand Paris Express (ligne 16) a conduit les communes d'Aulnay-sous-Bois, Sevrans, Livry-Gargan, Clichy-sous-Bois et Montfermeil à se regrouper en 2011 au sein de l'association « Paris porte nord-est » pour élaborer une « Stratégie de transformation » prenant appui sur la création de quatre nouvelles gares. Le désenclavement de Clichy-Montfermeil par le débranchement du tramway T4 est une priorité, de même que le renouvellement urbain et l'accompagnement du développement économique et social du territoire. Le projet de la Tour Médicis, qui reste à définir précisément en termes de contenu et de faisabilité, serait emblématique du rééquilibrage culturel régional et plus largement de l'intention portée sur le lien entre aménagement et culture dans les territoires aux potentiels à révéler.

Des Lilas à Rosny-sous-Bois, le plateau de Romainville : le prolongement de la ligne 11 du métro vers Les Lilas, Romainville, Noisy-le-Sec, Montreuil et Rosny-sous-Bois et l'ouverture de la base de plein air et de loisirs de la Corniche des Forts permettront un développement important de ce territoire, en lien avec l'accueil de projets urbains d'envergure novateurs (Hauts-de-Montreuil, projet agricole des Murs à pêches, piscine écologique des Hauts-de-Montreuil, insertion des infrastructures routières : A186, A3) et des équipements métropolitains (centres commerciaux de

Rosny). Il importe de mener à bien les projets de maillage par les transports collectifs pour améliorer la desserte de ce secteur dense. Il s'agit de permettre sa valorisation paysagère, la couture urbaine, et le renouvellement urbain, et de conforter la mixité fonctionnelle. ■

3.5 LA VALLÉE DE LA MARNE : ANCRER UN NOUVEAU DÉVELOPPEMENT DANS L'EST PARISIEN



La vallée de la Marne se recompose autour de trois pôles majeurs : le projet de territoire de l'Est parisien, le Val-d'Europe et le Pays de Meaux. Territoire d'accueil résidentiel, scientifique et touristique, il doit s'appuyer sur ses atouts pour répondre aux grands défis métropolitains sur le plan économique.

De Paris au secteur IV de Marne-la-Vallée, il recouvre des territoires essentiellement résidentiels mais très différents. À l'ouest, le gisement foncier mutable prend la forme de friches à reconquérir et de sites à reconverter. À l'est de Marne-la-Vallée, de grands secteurs d'urbanisation préférentielle et conditionnelle caractérisent le territoire. Il est à l'interface du Grand Roissy et d'Est Ensemble, des canaux de l'Ourcq et de Chelles et Clichy-Montfermeil, pour lesquels il constitue un pôle d'emploi et de services, et de la Plaine centrale et Seine-Amont au sud avec lesquels il partage notamment les équipements de l'université Paris Est. À l'est, le secteur IV de Marne-la-

Vallée est le principal pôle actuel de développement du territoire et constitue une des portes d'entrée du PNR de la Brie et des Deux-Morin.

Du point de vue régional, l'enjeu est d'accompagner la recomposition territoriale de la vallée de la Marne et d'accompagner le nécessaire développement économique. Il importe à la fois d'accompagner les filières existantes et de soutenir les nouvelles filières du développement durable. Des dynamiques de projet débouchent sur des polarités appuyées sur leur potentiel foncier. Marne-la-Vallée recèle un gisement d'espaces urbanisables et de logements. De nouvelles polarités émergent (Haut-Val-de-Marne, Brie francilienne, Marne-et-Chantereine, Pays de Meaux). Le développement urbain pose avec acuité la question des mobilités. Le développement résidentiel et des fonctions support (logistique) conduit à réaffirmer les objectifs d'équilibre habitat/emploi. Il s'agit d'accom-

pagner le développement économique du territoire, en soutenant les filières existantes ainsi que les nouvelles filières autour du développement durable (écoactivités). Le développement durable est subordonné à une amélioration des déplacements, un équilibre habitat/emploi/services/équipements, une urbanisation plus intense.

ACCOMPAGNER LES MUTATIONS TERRITORIALES POUR UN DÉVELOPPEMENT DURABLE DU TERRITOIRE

Organiser les équilibres territoriaux autour des pôles

La polarisation liée à la montée en puissance de Val de Fontenay, de la Cité Descartes et de Val-d'Europe/Villages Nature doit favoriser une urbanisation maîtrisée et plus cohérente, et éviter la périurbanisation le long du RER A et de l'autoroute A 4. De grands secteurs urbains ou périurbains offrent des réserves foncières à densifier : friches à reconquérir (Rosny-sous-Bois, Fontenay-sous-Bois, Chelles), sites à reconverter (emprises A 103 à Noisy-le-Grand, Hôpitaux à Neuilly-sur-Marne), voie de desserte orientale à Champigny-sur-Marne, ou grands secteurs d'urbanisation ou de densification préférentielle (Marne, Brosse et Gondoire, Val-d'Europe, Meaux). Des extensions à vocation d'activités au sud de l'A4 sur la commune de Bussy-Saint-Georges seront possibles si un nouvel échangeur est créé sur

cette autoroute. Les emprises foncières devront permettre la réalisation des projets engagés, en préservant une part significative des vergers. Avec huit gares du métro automatique du Grand Paris Express, le territoire bénéficiera d'une desserte exceptionnelle. Associée à ses disponibilités foncières (quartier Castermant à Chelles, site des hôpitaux à Neuilly-sur-Marne, péripôle à Fontenay-sous-Bois, emprises de la voie de desserte orientale (VDO) et de l'A 103, Mont d'Est à Noisy-le-Grand et Cité Descartes), elle permettra un développement très important. Cette opportunité implique un changement d'échelle des projets d'aménagement et un projet de territoire proposant une urbanisation dense, à même de conforter les complémentarités entre des centralités urbaines de qualité. Cinq pôles devront connaître un développement urbain et économique important, notamment grâce à l'amélioration des transports collectifs : Val-de-Fontenay, Cité Descartes, Val-d'Europe, Meaux et le territoire de la Voie de Desserte Orientale. Le territoire de Marne-et-Chantereine est également une polarité à conforter en lien avec l'arrivée du métro automatique du Grand Paris Express. Des efforts de densification sont nécessaires le long de la vallée de la Marne, entre Chessy et Meaux, afin d'empêcher une urbanisation continue.

Faciliter les mobilités internes au territoire

Le métro automatique du Grand Paris Express

améliorera les liaisons vers le nord et le sud. Il favorisera les interconnexions avec les RER A. Il offrira une alternative à l'automobile et contribuera à fluidifier les principaux axes routiers, notamment les autoroutes A 4 et A 86. Le Val-de-Fontenay devrait conforter son pôle multimodal des RER A et E, avec l'arrivée du métro automatique du Grand Paris Express, du prolongement de la ligne 1 du métro et du tramway T1. Chelles devrait également développer son pôle avec l'interconnexion de la gare du métro automatique du Grand Paris Express, le RER E et la ligne P du Transilien. À l'échelle du territoire, il s'agit d'assurer la desserte fine avec des aménagements qui favoriseront les transports collectifs et les modes actifs. De nouveaux TCSP permettront une desserte adaptée à l'évolution du territoire : liaison Lagny-sur-Marne-Val-d'Europe et Esbly-Chessy-Serris-Val-d'Europe, tramway T1 reliant Noisy-le-Sec à Val-de-Fontenay, liaison est-TVM reliant Saint-Maur-Créteil à Noisy-le-Grand-Mont-d'Est, TCSP Nogent-sur-Marne – Neuilly-sur-Marne, Chelles (via la RN34). La transformation de l'autoroute A 4 en boulevard métropolitain, et son ouverture sur la ville nouvelle contribueront à améliorer la fluidité des déplacements. Le pont de Nogent sera aménagé à l'horizon 2020, afin de fluidifier la circulation du secteur, d'améliorer les cheminements piétons et cyclables et de créer de nouveaux accès à l'autoroute A4. Les nuisances environnementales devront être prises en compte sur le tronç commun

A4/A86, notamment en ce qui concerne la problématique de la réduction des nuisances sonores au niveau de la ville de Joinville-le-Pont, par la mise en place de protections phoniques identiques à celles déjà réalisées dans les communes de Saint-Maurice, Maisons-Alfort, Créteil et Champigny-sur-Marne.

Favoriser l'attractivité du territoire en structurant ses atouts

L'activité tertiaire se polarise autour de Val-de-Fontenay et de Mont-d'Est à Noisy-le-Grand. L'enseignement et la recherche publique sur la ville durable se concentrent à la Cité Descartes, avec pour mission de contribuer au développement des formations initiale et continue en matière de construction, maintenance et services liés à la ville durable et au développement des écotechnologies urbaines. Le développement touristique du Val-d'Europe se poursuit. Le potentiel est très important : patrimoine historique et naturel de grand intérêt, espaces de loisirs de niveau international (Disneyland Paris, projet Villages Nature) et régional (bases de plein air et de loisirs). L'extension de l'université de Marne-la-Vallée sur le Val-d'Europe est prévue. Ces territoires bénéficient également des atouts du projet de parc naturel régional de la Brie et des Deux-Morin.

Une forte imbrication ville-nature à préserver

La protection et la valorisation des entités paysagères et des espaces verts et naturels

contribueront à la qualité et au fonctionnement du territoire. Dans la ceinture verte, les enjeux pour Marne-la-Vallée / Marne et Chantereine portent sur la protection des entités agricoles et boisées. Des fronts urbains limiteront les extensions urbaines, notamment dans la plaine de Jossigny, à Dampmart et à Brou-sur-Chantereine / Courtry. Des coupures vertes seront préservées entre Chessy et Meaux. Face à la pression urbaine, une attention particulière sera portée au patrimoine et au paysage. Les aménagements et la gestion de l'espace devront adopter une approche plus respectueuse de l'environnement.

DES SECTEURS SPÉCIFIQUES COMME LIEUX PRIVILÉGIÉS DE MISE EN ŒUVRE DES ENJEUX DU TERRITOIRE

Val-de-Fontenay : ce territoire joue un rôle d'interface dans le redéploiement du cœur de métropole vers l'est. Val-de-Fontenay pourra profiter de sa desserte pour être conforté en tant que pôle métropolitain *via* le renouvellement de son parc tertiaire, et proposer une nouvelle offre de logements *via* la reconquête de ses espaces mutables.

La Cité Descartes : Noisy-le-Grand profitera de ses potentiels fonciers pour densifier ses tissus et amorcer son renouvellement. Le pôle Noisy-le-Grand – Mont-d'Est est d'ailleurs un des grands pôles tertiaires de l'Est pari-

sien. Structuré autour des communes de Noisy-le-Grand et Champs-sur-Marne, ce pôle se donne pour priorité le développement économique et l'emploi. Les nouveaux quartiers créés permettront aussi de répondre aux besoins en logements et en services nécessaires à la population. Grâce à son potentiel de recherche et d'innovation et ses perspectives de développements urbains et économiques, la Cité Descartes doit être confortée. La communauté d'universités et établissements Université Paris-Est initiera la mise en réseau entre entreprises, instituts de recherche, universités et collectivités. La mutation des zones d'activités vers les éco-industries (traitement et valorisation des déchets, fabrication de matériaux innovants à haute performance énergétique, domotique) et les activités connexes au transport ferroviaire (ferroutage, transport combiné, maintenance ferroviaire, etc.) seront favorisées.

Le Val-d'Europe : en raison de ses dynamiques fortes et de ses potentiels, notamment en matière de production de logements, le Val-d'Europe figure parmi les pôles structurants de l'agglomération et contribue à la redynamisation de l'est francilien. Le développement se fera en priorité à proximité des gares et les aménagements devront favoriser une densité plus importante le long du TCSP Esbly-Chessy-Serris-Val-d'Europe. Les secteurs d'urbanisation préférentielle au sud-est du territoire accueilleront le projet Villages

nature, nouvelle résidence touristique de loisirs en Île-de-France. La plaine agricole de Jossigny sera confortée afin de maintenir une coupure d'urbanisation entre le Val-d'Europe et Bussy-Saint-Georges.

Le Pays de Meaux : Meaux est à l'interface entre Marne-la-Vallée et l'espace rural. Ses fonctions de centralité et ses capacités de rayonnement sont à confirmer. L'offre résidentielle sera développée en lien avec l'emploi et la mobilité, tout en maîtrisant la périurbanisation. Les tissus existants seront optimisés près des gares de Meaux et de Trilport. La qualité environnementale du territoire sera valorisée. Il s'agira de renforcer la Trame verte et bleue, de préserver les coupures d'urbanisation, de valoriser les abords de la Marne, de protéger le site de la vallée et de maintenir la biodiversité, tout en protégeant des inondations. Meaux doit renforcer ses liens et ses complémentarités avec les pôles urbains du Val-d'Europe, de Roissy-Charles-de-Gaulle ainsi qu'avec l'ensemble de l'agglomération centrale *via* le réseau structurant de transports collectifs : réseau ferroviaire radial, rocade métro du Grand Paris Express et TCSP (dont Esbly – Chessy – Serris – Val-d'Europe). Le projet de TCSP Meaux Beauval/Meaux-Gare est un atout. Par ailleurs, la réalisation de la déviation de Trilport permettra de faciliter les circulations et d'améliorer la qualité de vie des riverains.

La Voie de Desserte Orientale (VDO) : située à proximité immédiate du futur pôle d'interconnexion du métro automatique du Grand Paris Express, du RER E et du TCSP Noisy-le-Grand Mont d'Est – Sucy-Bonneuil RER (Altival), les emprises de l'ex-VDO constituent un potentiel foncier de 100 hectares mutables du fait de l'abandon du projet autoroutier et de la densification possible des zones d'activités qui la bordent. L'enjeu est d'utiliser cet espace pour une urbanisation dense. Une filière éco-mobilité sera développée autour du site de maintenance et de remisage de la ligne 15 du métro automatique du Grand Paris Express. ■

3.6 GRAND ORLY, SEINE-AMONT ET PLAINE CENTRALE DU VAL-DE-MARNE : FAIRE DES GRANDS ÉQUIPEMENTS MÉTROPOLITAINS LE SUPPORT D'UN URBANISME DURABLE



Le pôle aéroportuaire d'Orly joue un rôle majeur dans les échanges nationaux, européens et mondiaux. En lien avec Paris, il constitue une porte d'entrée en Île-de-France et un pôle incontournable du polycentrisme régional, en lien avec le cœur de métropole. Il s'inscrit dans le cône sud de l'innovation, qui s'étend de la vallée scientifique de la Bièvre (VSB) à la plaine centrale du Val-de-Marne et Créteil.

Ce territoire présente un fort potentiel de densification et de renouvellement urbain, qui nécessite de réduire les nuisances et de prendre en compte le risque inondation. Il réunit activités productives, de recherche, de formation et services métropolitains stratégiques. La Seine est la colonne vertébrale du territoire.

Du point de vue régional, ce territoire est l'un des laboratoires de l'urbanisme durable conciliant industries tertiaires, grands services urbains, construction de logements, amélioration du cadre de vie et réduction des nuisances, création d'espaces verts, et préservation de la mixité sociale et fonctionnelle actuelle. Il s'agira de faire de cet espace, longtemps considéré comme servant, un espace fortement contributif au développement régional. Il bénéficie déjà de l'attractivité créée par l'opération Paris-Rive Gauche, l'aéroport de Paris-Orly, le MIN de Rungis, le port de Bonneuil-sur-Marne, les universités Paris Diderot-Paris 7 et Paris-Est-Créteil, la base de loisirs de Créteil. Il profite également d'un réel dynamisme culturel, avec la bibliothèque François Mitterrand, le Mac/Val et la

maison des arts de Créteil. Le territoire bénéficie d'un potentiel foncier exceptionnel qui doit l'amener à conjuguer deux enjeux majeurs : la restructuration d'un tissu peu compact et peu optimisé, mais qui bénéficie d'une activité économique (ce qui pose la question de la relocalisation des activités productives existantes dont le risque d'éviction est fort) et la prise en compte de la vulnérabilité des sites au regard des risques industriels et naturels, notamment d'inondation.

CONCILIER RENOUVELLEMENT URBAIN, DÉVELOPPEMENT DES SECTEURS INNOVANTS ET MAINTIEN D'UN TISSU INDUSTRIEL ET PRODUCTIF

Accompagner les dynamiques économiques existantes en lien avec les territoires voisins tout en préservant les mixités sociales et fonctionnelles

Le territoire de Seine-Amont participera au rééquilibrage socio-économique du cœur de métropole en profitant de l'amélioration du réseau de transports. Sous l'impulsion du pôle d'Orly, il s'orientera vers une intensification urbaine de la rive gauche de la Seine, de Paris à Choisy-le-Roi. Il prendra en considération les territoires alentour, notamment les Portes de l'Essonne, qui participent au développement du pôle Orly-Rungis, et la Plaine Centrale du Val-de-Marne qui, autour de Créteil,

est un pôle économique, universitaire et administratif majeur. Il devrait bénéficier à terme d'une attractivité suffisante pour répondre à la demande de bureaux, dont le desserrement reste encore limité aux portes de Paris. Par le confortement d'un tissu varié de PME-PMI, des pôles de compétitivité Médicene Santé, Advancity et Cap Digital, le territoire accompagnera le maintien et la mutation des sites industriels et l'implantation des établissements de recherche, dans le cadre d'un large cône sud francilien. Les synergies avec les pôles de recherche et d'innovation de Massy-Saclay, de la VSB et d'Évry sont importantes. Il devra en parallèle conforter ses efforts de construction de logements et s'assurer de la bonne adéquation entre les emplois et les qualifications des résidents, tout en conservant une mixité sociale importante. L'accès à l'emploi des populations du Val-de-Marne et de l'Essonne constitue également un enjeu important.

Maintenir les grands équipements et les services nécessaires au fonctionnement de la région

Le territoire concentre des services métropolitains tels que l'aéroport d'Orly, le MIN de Rungis, la Sogaris ou l'usine d'incinération d'Ivry-sur-Seine. Rattrapés par l'urbanisation, générateurs de coupures urbaines, occupant de vastes emprises, ils sont soumis à de fortes pressions en raison du développement tertiaire et résidentiel.

Ces activités peuvent difficilement se délocaliser et sont parfois précarisées du fait de leurs difficultés à s'intégrer dans la zone dense. Des mutations seront à anticiper, mais il conviendra dans la mesure du possible de les conserver, et d'intégrer les fortes contraintes dues aux risques naturels et technologiques, et aux nuisances dans les nouveaux projets d'aménagement. Le maintien des équipements de stockage de pétrole à Vitry-sur-Seine est incompatible avec les ambitions de développement urbain. En ce qui concerne les équipements situés à Villeneuve-le-Roi, la question de leur transfert est également posée. Le maintien des capacités de stockage devra ainsi faire l'objet d'études spécifiques afin de permettre l'émergence de solutions adaptées à la relocalisation dans l'agglomération centrale de ces équipements et de leurs réseaux d'approvisionnement, indispensables au fonctionnement de la métropole.

Une accessibilité métropolitaine accrue et une desserte locale renforcée

L'attractivité du territoire, et du pôle d'Orly en particulier, sera renforcée par l'amélioration de la desserte locale, métropolitaine et nationale. L'interconnexion TGV Sud/Gare Orly contribuera à la constitution d'un hub aéroportuaire, qui sera un atout supplémentaire pour la porte d'entrée qu'est le territoire aéroportuaire. La modernisation des RER C et D dans un premier temps, la ligne 15 du métro automatique du Grand Paris Express, et le

prolongement de la ligne 14 permettront de relier ce territoire aux autres pôles urbains et économiques de la région. Le tramway sur la RD5, le TCSP « Vallée de la Seine », et le TCSP Sénia-Orly offriront une irrigation complémentaire et des opportunités de requalification urbaine. À plus long terme, la desserte de l'aéroport pourrait être améliorée par le prolongement du tramway RD5 Paris-Orly. La réalisation d'une nouvelle paire de voies entre Paris et Juvisy devra être conçue en veillant à la bonne insertion urbaine et environnementale de ce projet dans les communes traversées, à l'utilisation la plus large possible des infrastructures existantes, et notamment le passage de certaines sections en souterrain. Le désenclavement du territoire passera aussi par une meilleure prise en compte du fleuve. La réalisation de deux nouveaux franchissements et leurs impacts sur la trame viaire et l'espace public seront une opportunité pour favoriser l'usage des transports collectifs et des modes actifs de déplacements. Le franchissement de la Seine entre Athis-Mons et Vigneux-sur-Seine sera réservé aux circulations douces et aux transports collectifs. Par ailleurs, la requalification de la RN6 en boulevard urbain, et la perspective de sa déviation, constituent un projet important pour l'amélioration de la qualité de desserte et de vie de ce territoire. L'utilisation de la Seine comme axe de transport de voyageurs (Vogues) contribuera à renforcer le lien avec Paris.

Améliorer la qualité de vie à travers la valorisation de la Seine et le maintien des espaces ouverts

La vallée de la Seine et le passé industriel seront supports d'identité territoriale et de valorisation du cadre de vie et des espaces naturels. Les projets d'aménagement porteront une attention particulière au risque d'inondation, afin de permettre une accessibilité sécurisée des personnes et des biens. Au-delà des secteurs en front de Seine, la qualité des espaces publics urbains et la préservation et mise en valeur des espaces ouverts permettront de valoriser les grands paysages de cette vallée. Les espaces agricoles et naturels les plus pertinents (secteurs du sud de la plateforme aéroportuaire et de la plaine de Montjean) seront pérennisés. Les limites de l'urbanisation pourront être aménagées. La réalisation de la « promenade du pôle d'Orly » sera intégrée à la Trame verte d'agglomération.

DES SECTEURS SPÉCIFIQUES COMME LIEUX PRIVILÉGIÉS DE MISE EN ŒUVRE DES ENJEUX DU TERRITOIRE

Le Grand Orly : comptant parmi les principaux pôles d'emploi du Val-de-Marne et de l'Essonne, le Grand Orly doit devenir une centralité urbaine à l'échelle régionale, impulsée par la dynamique économique liée à l'aéroport et au renforcement de ce pôle de transports. Cette nouvelle polarité pourrait être consti-

tuée de véritables quartiers mixtes en tenant compte des fortes contraintes liées aux nuisances sonores et aux coupures urbaines. L'objectif est l'intensification urbaine de ce secteur et la valorisation de son potentiel foncier, en tirant parti d'une accessibilité renouvelée, notamment au niveau local. Le pôle d'Orly doit jouer un rôle de moteur pour le territoire de la Seine-Amont et du nord de l'Essonne, en lien avec le pôle de Massy, et au-delà pour l'ensemble du sud francilien. Les projets de développement urbain le long de la RD7 et les grands équipements métropolitains à l'étude (centre international de congrès, cité de la gastronomie, etc.) participeront efficacement au rayonnement de la métropole. Le tramway T7 s'accompagne d'une requalification de l'axe mythique de la nationale 7, à travers plusieurs ZAC à l'Hay-les-Roses, à Chevilly-Larue et à Vitry. Le projet Emploi-Formation-Recherche mené par le Département dans le domaine Chérioux à Vitry-sur-Seine vise la construction de 100 000 m² de bureaux, logements et équipements. Il accueillera notamment une délégation du CNFPT en complémentarité de l'IUT, du lycée et du collège déjà présents sur le site. Le projet Cœur d'Orly et la zone Senia en requalification se développeront en lien avec le pôle multimodal de transport en constitution à Orly.

Les Grandes Ardoines : l'enjeu principal est l'intensification urbaine autour des futures

gares du métro automatique du Grand Paris Express et le long des principales lignes de transport collectif et des principaux pôles d'échanges. Cette intensification doit se réaliser grâce à des projets urbains de qualité, fonctionnellement et socialement mixtes, et tenant compte d'un contexte environnemental difficile. Il s'agit également de soutenir les activités productives et de faire émerger un pôle des biotechnologies. L'équilibre entre emplois et logements est un enjeu réel, afin de maintenir la part des actifs travaillant dans la commune. Une attention particulière sera portée au rôle du fleuve, à la valorisation de ses berges et à la prise en compte de ses nuisances. Le développement des ports urbains nécessaire au fonctionnement d'une région économe en énergie fossile devra être concilié avec la reconquête des berges à des fins de loisirs et d'espaces ouverts. La centrale électrique de Vitry-sur-Seine a vocation à demeurer sur place tout en étant reconfigurée afin d'ouvrir des perspectives de mutation à ses abords.

Ivry-Confluence : dans la continuité du secteur Paris-Rive Gauche, cette opération vise au renouvellement urbain et à la densification de grandes emprises mutables à vocation majoritairement industrielle (site de l'hôpital Charles-Foix). Situé à la confluence de la Marne et de la Seine, il s'agit de tirer parti de la présence de l'eau et de tisser des liens avec le tissu environnant, à travers une amélioration du maillage et

de la desserte en transports collectifs. Le projet vise à constituer un quartier métropolitain attractif et mixte, accueillant diverses activités économiques, des équipements majeurs et de nouveaux habitants.

Plaine centrale du Val-de-Marne et Créteil :

ce territoire constitue un pôle d'habitat, économique, administratif, universitaire et commercial métropolitain. La polarité santé constituée autour du CHU Mondor-Chenevier, la faculté de médecine et l'Institut supérieur des Biosciences, s'inscrit dans la dynamique du Cône Sud de l'innovation. Plusieurs pôles de développement sont actuellement à l'étude sur ce territoire en lien avec le renforcement de l'offre de transport, tels que le secteur de l'Échat en lien avec l'arrivée du métro automatique du Grand Paris Express et le carrefour Pompadour avec la nouvelle gare du RER D. Ce dernier occupe par ailleurs une position centrale dans le Val-de-Marne et est à la croisée des dynamiques urbaines autour d'Orly-Rungis Seine-Amont et de la Plaine Centrale.

La plaine de Montjean : la plaine de Montjean est un site stratégique à la croisée d'enjeux majeurs à concilier. Il faut en effet contribuer à l'effort de construction de logements des communes de Fresnes, Wissous et Rungis tout en limitant la consommation d'espace. Le projet d'aménagement doit permettre de concilier formes urbaines et conservation de la vocation agricole et horti-

cole du site, en maintenant au cœur du projet un espace ouvert d'intérêt régional, en lien avec les pépinières présentes sur le site, propriété de la Ville de Paris. Leur activité a vocation à être pérennisée. Le projet urbain qui sera défini localement, en concertation avec la Ville de Paris, devra entériner cette pérennisation. Les pépinières pourraient constituer un pôle de développement et de création d'emplois pour des productions destinées au marché francilien. Une réflexion devra être menée avec les exploitants agricoles afin de déterminer les conditions d'une possible mutation à terme des productions agricoles vers des productions de maraîchage.

Le sud-est du Val-de-Marne : secteur sous influence des pôles d'emploi du sud du Val-de-Marne, notamment celui de Créteil, il est avant tout dédié au logement résidentiel avec un taux d'emploi très faible. Partie constituante de l'est de la ceinture verte, ce secteur présente des enjeux spécifiques de préservation des espaces ouverts alors qu'il connaît une forte pression foncière. Il s'agira ici de maîtriser la consommation urbaine en privilégiant l'intensification, pour répondre aux efforts régionaux de construction de logements. La diversification de l'offre de logements est aussi un enjeu fort de ce territoire, au même titre que celui d'une mixité fonctionnelle permettant de développer des emplois de service à destination des habi-

tants. Sur une telle interface sensible entre ville et campagne, autour du cœur de métropole, le développement urbain devra se réaliser sans perturber le bon fonctionnement du système régional des espaces ouverts, avec une attention particulière pour les continuités de la trame verte. ■

3.7 MELUN VAL-DE-SEINE - SÉNART : UNE VALLÉE QUI SE STRUCTURE, UNE POLARITÉ QUI S’AFFIRME



Les agglomérations de Sénart et Melun-Val-de-Seine concentrent des capacités d’extension urbaine parmi les plus importantes d’Île-de-France, à l’interface entre agglomération centrale et espace rural.

Leur position d’entrée sud-est de l’agglomération, à l’interface de la ceinture verte et des espaces ruraux, et leur proximité avec le pôle francilien d’Évry-Corbeil-Essonnes, leur confèrent un rôle majeur dans les équilibres régionaux.

Du point de vue régional, le principal enjeu est la densification urbaine et le renforcement des transports collectifs, pour une moindre consommation des espaces naturels et agricoles. Cette intensification concernera les espaces urbains existants de Melun, le renforcement de la centralité du Carré à Sénart, le développement de Lieusaint et du pôle de Villaroche. Elle devra s’accompagner d’une réflexion globale favorisant les mixités fonctionnelles (emplois, logements, équipements, etc.). La ville nouvelle de Sénart est une OIN dont le développement n’est pas encore arrivé à maturité. Complémentaire à l’agglomération

de Melun, elle recèle un potentiel foncier et une constructibilité considérables. L’implantation d’une gare TGV à Lieusaint, l’amélioration prévue de la desserte du RER, et la réalisation de transports collectifs en site propre en font un territoire métropolitain attractif, à conforter en préservant l’écosystème et le patrimoine paysager et bâti remarquable.

PRIVILÉGIER L’INTENSIFICATION URBAINE ET LA MIXITÉ FONCTIONNELLE POUR MIEUX VALORISER LES ESPACES OUVERTS

Développer des projets urbains fondés sur un effort d’intensification et de polarisation autour d’une meilleure accessibilité

Les centralités autour du Carré Sénart et du pôle gare de Melun doivent être renforcées. L’affirmation de ces pôles, confortés par une meilleure accessibilité, permettra un développement urbain plus dense, encourageant la mixité fonctionnelle, associant emplois plus

qualifiés et implantation de logements et d'équipements. Plusieurs grands équipements renforceront le dynamisme territorial, notamment le Grand Théâtre de Sénart, le pôle d'enseignement supérieur du Carré Sénart. Les développements urbains rechercheront l'excellence environnementale (déplacements, gestion de l'eau, consommation d'énergie, gestion des déchets). Ils contribueront à valoriser le territoire. Il s'agit de réaliser un « écopôle » régional sur l'aménagement durable et de permettre la constitution d'une filière écoconstruction. Au-delà des pôles, un renforcement des densifications est attendu avec une meilleure intégration du paysage, des continuités écologiques, de l'ouverture sur le fleuve dans la dynamique du développement de l'habitat.

Encourager la diversification économique pour favoriser la mixité fonctionnelle

L'effort de construction de logements (en extension, en densification ou mutation) doit être poursuivi. Le rééquilibrage habitat/emploi devra être encouragé en soutenant le développement économique local. La diversification de l'emploi vers des activités plus qualifiées sera un gage de cette réussite. Le développement de la formation supérieure, avec l'IUT de Sénart et la création de l'ICAM, facilitera l'implantation d'entreprises. Le Carré Sénart, l'écopôle de Sénart et le pôle aéronautique de Villaroche autour de la Snecma ont vocation à être les moteurs économiques du territoire. L'orienta-

tion des activités logistiques, importantes sur le territoire, vers un pôle d'excellence propice à la diversification des activités et à l'élévation du niveau de qualification visera à développer un pôle économique régional et à impulser de nouveaux modes de développement plus denses, plus qualitatifs, et mieux intégrés pour préserver et limiter la consommation d'espaces agricoles et naturels.

Renforcer l'accessibilité et valoriser les circulations douces

L'option d'une gare TGV à Lieusaint dans le cadre de l'interconnexion sud des LGV sera déterminante pour le développement du territoire et son inscription dans les échanges d'échelle nationale. La desserte en transports collectifs sera renforcée par la modernisation du RER D et la fiabilisation de la desserte ferrée existante. Par ailleurs, le TCSP Sénart-Melun complétera le TCSP Corbeil-Sénart pour une desserte fine du bassin de vie. Plusieurs projets importants visent par ailleurs à mettre en relation les pôles économiques et les deux rives de la Seine. Il s'agit notamment du franchissement de Seine en amont et en aval de Melun pour favoriser les circulations au sein du territoire, tout en veillant à la préservation de l'environnement. Il est essentiel de renforcer la desserte nord-sud sur le territoire de la Seine-et-Marne, au travers de projets tels que la Méridienne, dont les études sont en cours, et dans l'immédiat de liaisons bus – ce

que propose le SDRIF avec deux principes de liaison, sur la RN36 et sur l'aménagement de voies réservées multimodales sur la Francilienne. Les modes de déplacements doux devront également être développés à l'échelle de l'agglomération, notamment en bord de Seine. L'opportunité de deux franchissements urbains autour de Melun n'est pas confirmée en l'état. Elle nécessite que soient menées des études précises du point de vue de leur faisabilité technique, des conséquences sur le réseau viaire départemental existant, de l'amélioration effective des circulations tous modes y compris liaisons douces, de leur coût, et de leur impact environnemental, notamment sur la préservation de la forêt de Bréviande. L'inscription dans le SDRIF des franchissements de Seine en amont et en aval de Melun ne préjuge pas du résultat de ces études. Leur localisation, comme celle du projet de contournement de Melun, nécessitera l'accord de l'ensemble des élus locaux des territoires concernés, du conseil général et du conseil régional.

Préserver une Trame verte fortement présente et favoriser le maintien des espaces ouverts

Ce territoire est soumis à de fortes pressions d'urbanisation et à une consommation trop extensive des espaces ouverts. Le réseau fonctionnel de la Trame verte doit faire l'objet d'une attention particulière pour la préserver et mettre en valeur les atouts de la vallée de

la Seine, comme la qualité des espaces agricoles du plateau. L'Allée royale, propriété régionale gérée et aménagée par l'Agence régionale des espaces verts, relie sur 6 kilomètres les forêts de Rougeau et de Sénart. Son rôle en faveur de la circulation des espèces nécessite d'être conforté en travaillant sur ses lisières et en veillant à une bonne coordination avec les projets mitoyens. La politique de préservation des massifs forestiers de Sénart, Rougeau, Bréviandes, du bois de Saint-Assise devra être poursuivie afin d'assurer leur pérennité à l'échelle du territoire et de la vallée de la Seine. Les espaces naturels et agricoles sont des atouts qui devront être préservés, mis en valeur et permettre le maintien d'une agriculture périurbaine fonctionnelle et économiquement viable, notamment par le soutien aux projets agri-urbains.

DES SECTEURS SPÉCIFIQUES COMME LIEUX PRIVILÉGIÉS DE MISE EN ŒUVRE DES ENJEUX DU TERRITOIRE

Sénart-Lieusaint : l'implantation d'une gare d'interconnexion du réseau à grande vitesse sur Lieusaint permettra d'accompagner le futur développement de ce territoire. C'est aussi l'occasion de créer une vraie polarité pour le territoire de Sénart autour du Carré en lien avec la gare, les TCSP Melun-Sénart et Sénart Corbeil-Essonnes, et les projets de grands équipements. Le fort potentiel d'urba-

nisation sur le secteur permet d'ores et déjà ce développement. Il faudra en renforcer l'intensification autour d'une centralité que Sénart doit réaliser, dans le cadre d'un aménagement mixte. Au-delà de ce renforcement autour du Carré Sénart et des communes de Lieusaint et Moissy-Cramayel, l'impact important de cette nouvelle gare concernera des échelles plus larges, grâce au réseau de transports collectifs. Ainsi, des objectifs d'intensification, d'accessibilité aux pôles voisins (Melun, Villaroche et Évry) et de préservation des espaces ouverts devront être atteints en lien avec l'agglomération d'Évry, le Val-de-Seine et le sud-est seine-et-marnais.

Aérodrome de Villaroche : son parc d'activités et ses abords concentrent des enjeux en matière de développement économique pour le territoire, orienté vers les activités aéronautiques et spatiales. Le développement de ce parc aéronautique et technologique doit permettre de renforcer les atouts économiques du territoire de Sénart-Melun et réduire son déficit d'emplois. Il devra préférentiellement proposer une urbanisation sur les terrains disponibles autour du site même de l'aérodrome. L'urbanisation du potentiel foncier situé au sud et à l'ouest de l'aérodrome est tributaire de sa desserte en transports collectifs et de la mise en œuvre d'un aménagement écologiquement durable.

Pôle de Melun : il constitue une importante polarité, complémentaire au renforcement de la centralité de Sénart afin de conforter son rôle de centre urbain principal du département. L'arrivée du TCSP contribuera à dynamiser ce pôle urbain et son agglomération, en favorisant des réflexions liées à la requalification ou l'intensification urbaine. Il en sera de même pour les projets du Clos Saint-Louis ou des zones d'activités économiques du secteur. Enfin, le renforcement du rôle du pôle de Melun profitera à son large bassin de vie et d'emploi localisé à l'est de l'agglomération ; il s'agira alors de constituer un réseau hiérarchisé de villes autour de Mormant, Verneuil/Guignes et le Chatelet en Brie, en trouvant les bonnes complémentarités en termes d'offre d'équipements, d'emplois de services et de logements.

Brie Centrale : la Brie Centrale constitue une dynamique propre importante du centre de la Seine-et-Marne. Du plateau de Brie aux franges de l'agglomération centrale jusqu'aux Sources de l'Yerres, elle comprend des communes urbaines de taille moyenne, petits pôles de centralité pour certaines (Brie-Comte-Robert, Mormant, Ozoir la Ferrière, Tournan en Brie, Gretz Armainvilliers, Rozay en Brie ou Fontenay-Trésigny) fortement influencées par la présence d'infrastructures routières (RN4 et RN19), en particulier au niveau économique. L'opportunité de créer un axe structurant bus, avec si nécessaire des amé-

nagements ponctuels en site propre, sur la RD4 devra être examinée pour permettre la desserte de la future gare du Grand Paris Express et favoriser les rabattements bus vers cet axe. Ce territoire, aujourd'hui fortement orienté vers les activités logistiques et commerciales, devra faire l'objet d'un développement cohérent à l'échelle large, afin de privilégier la complémentarité entre les différents sites, comme celui du Val Bréon, et de viser une diversification des activités à travers une économie résidentielle. Au-delà du développement économique, il est important que les divers pôles puissent conforter leur rôle de centre de bassin de vie grâce à une offre en équipements et services, mais également à travers l'accueil des nouvelles populations à la recherche d'un logement accessible. ■

3.8 MONTEREAU SEINE ET LOING : UNE CONFLUENCE OUVERTE SUR LE BASSIN PARISIEN



Ce territoire cumule les enjeux métropolitains de polarisation des espaces ruraux, de multifonctionnalité où différents usages sont à concilier. La Bassée est notamment un secteur clé dans le dispositif de prévention du risque d'inondation.

Le territoire est un pôle structurant de la Seine-et-Marne et la porte d'entrée sud-est de la région Île-de-France à l'échelle du Bassin parisien. Il est en lien avec le secteur urbain de Melun-Sénart et les grandes voies radiales de communication (A5 et A6, N6 et N7, RER D/SNCF et Seine-Loing). Dans la perspective d'un développement équilibré de l'ensemble du territoire francilien, le rôle particulier joué par l'agglomération de Fontainebleau est essentiel. Il s'agit ici de conforter les dynamiques en matière de formation, d'enseignement supérieur et de développement économique. À la confluence de la Seine et du Loing, cette situation lui confère un rôle stratégique d'interface interrégionale en lien avec la dynamique économique, touristique et environnementale. Ce territoire s'articule également dans le cadre d'une échelle large du

sud Seine-et-Marnais avec des enjeux forts en termes de développement économique et de réindustrialisation, en lien avec le pôle de Nemours, et au niveau de l'environnement avec la création du futur parc naturel régional du Bocage gâtinais.

Du point de vue régional, l'enjeu est d'intégrer le territoire dans un maillage constitué par l'ensemble des pôles principaux du sud et de l'est de la Seine-et-Marne (Provins, Fontainebleau, Montereau, Nangis, en lien avec Nemours et Melun). Chacun de ces pôles doit permettre de proposer logements, emplois, équipements, services et organisation du transport à l'échelle de son bassin de vie. Ceci, afin de garantir mixités sociale et fonctionnelle et d'éviter les déplacements pendulaires importants contribuant ainsi à l'équité territoriale francilienne. Le territoire doit participer pleinement à l'arc sud de biodiversité en intégrant le secteur stratégique de la Bassée, et en faisant des fleuves, l'Yonne et la Seine en amont de la forêt de Fontainebleau, des éléments structurants de cet espace et de ses paysages.

RENFORCER LE RÔLE STRUCTURANT DE CE TERRITOIRE ET CONFORTER SON POSITIONNEMENT ENTRE AGGLOMÉRATION CENTRALE ET ESPACES INTERRÉGIONAUX

Renforcer l'accessibilité au sein de l'Île-de-France

L'enjeu de desserte et d'accessibilité du territoire de Montereau-Fault-Yonne est de profiter du renforcement et de la fiabilisation du réseau ferré du RER D qui sera réalisé depuis le cœur de la métropole jusqu'à Melun. La gare de Montereau-Varennes, principal pôle multimodal du territoire, offre des possibilités d'aménagement urbain dense pour valoriser le fonctionnement urbain de ses abords. Elle permettra la structuration d'un bassin de déplacements. Les moyens de rabattement sur ces pôles devront être pensés à l'échelle du bassin de vie de Montereau. Les déplacements entre les bassins de vie de l'est de la Seine-et-Marne seront facilités par une liaison nord-sud reliant La Ferté-sous-Jouarre – Montereau-Fault-Yonne via Coulommiers et Nangis. Le territoire de Montereau-Fault-Yonne fait partie des cinq principaux pôles logistiques de la Seine-et-Marne avec une excellente desserte trimodale : confluence Seine-Yonne, autoroute A5 et embranchements ferrés. Un des enjeux sera de profiter davantage de l'atout fluvial du territoire pour le développement du transport

multimodal, lequel sera favorisé par le développement du trafic combiné fer/fleuve.

Renforcer les pôles structurants par la priorisation d'une mixité fonctionnelle

Le rééquilibrage du territoire passera à la fois par une diversification économique et urbaine plus affirmée allant vers un équilibre habitat/emploi, et par le renforcement de la polarisation urbaine à même d'éviter une périurbanisation diffuse. L'effort global de construction de logements devra s'accompagner d'une réflexion sur la mixité sociale pour permettre un rééquilibrage des logements sociaux sur l'ensemble du territoire. Les disparités sont fortes entre les secteurs de Fontainebleau et de Montereau. L'optimisation des tissus urbains existants sera ainsi privilégiée. Une densification volontariste doit être envisagée pour la valorisation et la requalification urbaine de l'environnement de la gare de Montereau-Varennes comme de l'ensemble des gares présentes sur le territoire, en particulier Champagne-sur-Seine, Nemours, et Fontainebleau afin de mieux polariser les développements urbains et garantir une ville économe en espace.

Favoriser un développement économique plus cohérent et une réflexion pour la diversification des activités mieux adaptées aux spécificités du secteur

Les secteurs d'urbanisation préférentielle permettront d'accompagner le redéploiement

du tissu économique. Néanmoins, il est essentiel d'avoir une vision cohérente globale en termes de localisation et d'orientations des ZAE : au sud-est de l'entrée de ville de Montereau, à l'est de Moret-sur-Loing afin de revitaliser la confluence entre la Seine et le Loing, au nord-est de Montereau à la confluence de l'Yonne et de la Seine et autour des pôles de centralité pour renforcer l'emploi et faciliter l'organisation des bassins de vie. Le renouvellement des bassins industriels de ce territoire autour de la vallée du Loing et du Provinois relève également de cette nécessité. Une densification doit être envisagée sur ce secteur dont la multimodalité liée au fret est amenée à évoluer. Le développement touristique de ce territoire peut être un moteur économique majeur. La Seine constitue un élément patrimonial de premier plan autour duquel pourraient se développer des activités de tourisme et de loisirs, notamment aux abords de Montereau-Varennes. La future création du parc naturel régional du Bocage gâtinais au sud du territoire viendrait en complément de ces orientations. En outre, le territoire peut d'ores et déjà s'appuyer sur des sites remarquables : Moret-sur-Loing, les lisières de la forêt de Fontainebleau, le port de Saint-Mammès, la ville antique de Montereau et celle de Provins, aujourd'hui patrimoine mondial de l'Unesco. Enfin, constitué d'espaces urbains desservis par le fleuve aux portes des espaces agricoles, le secteur pourrait devenir un territoire d'expérimentation

pour développer et valoriser de nouvelles filières écologiques du type agromatériaux. Fontainebleau est un pôle de développement économique et d'enseignement supérieur à valoriser. Son massif forestier constitue un maillon essentiel de l'Arc vert sud francilien ; la réserve de biosphère de Fontainebleau et du Gâtinais représente un outil unique d'expérimentation du développement durable, reconnu par l'Unesco.

Favoriser un renforcement de la Trame verte et bleue

La préservation et la valorisation de la Trame verte et bleue, élément essentiel de ce territoire fluvial, est en enjeu majeur au regard des développements attendus. Le réseau fonctionnel de ces espaces (berges, plans d'eau, espaces urbanisés connexes) devra faire l'objet d'une attention particulière favorisant une gestion urbaine, économique et environnementale intégrée dans un ensemble fluvial étroitement lié en amont au territoire de la Bassée (réservoir de biodiversité, gestion de l'eau et des risques inondations, dimension productive et d'échanges du fleuve : transports de matériaux, phytoproduction). Cette valorisation du fleuve participera aussi à l'attractivité du territoire dans sa dimension touristique. Une voie verte reliant Fontainebleau à Provins, et passant par la Bassée, contribuerait au développement local. Le territoire de Montereau-Fault-Yonne profitera aussi des dynamiques créées par la proximité du futur

PNR du Bocage du Gâtinais en termes de culture, patrimoine et innovation.

DES SECTEURS SPÉCIFIQUES COMME LIEUX PRIVILÉGIÉS DE MISE EN ŒUVRE DES ENJEUX DU TERRITOIRE

La Bassée : la Bassée est un secteur de dualité où doivent se réfléchir deux enjeux particuliers de niveau régional. Il s'agit de préserver son rôle de zone d'expansion des crues et de réservoir de biodiversité en amont de l'agglomération centrale. Les impacts environnementaux de ce projet d'aménagement doivent être parfaitement identifiés, les aspects écologiques renforcés et garantis, et le financement prévisionnel élargi à tous les bénéficiaires. Sa pertinence est à apprécier au regard d'une politique équilibrée de gestion du risque d'inondation qui reste à définir, compte tenu des évolutions constatées et souhaitables des pratiques d'aménagement et de l'efficacité des ouvrages de régulation existants. Dans un tel cadre, il restera encore à apprécier la pertinence de solutions alternatives et variantes qui peuvent avoir un intérêt. D'autre part, VNF souhaite étendre le réseau à grand gabarit de la Seine entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine, pour répondre à une demande de transport en développement (liée notamment à l'extraction de graviers), s'adapter aux exigences de la logistique moderne et réduire les émissions de

gaz à effet de serre. Ce projet présente un intérêt en matière de transports de marchandises, mais est également source d'impacts pour l'environnement et l'économie des territoires locaux, notamment en Seine-et-Marne. S'il devait être mis en œuvre, certaines conditions seraient indépassables. Il s'agit de concilier les différents enjeux économiques, environnementaux et hydrauliques. Des garanties fortes en matière de protection de l'environnement et de préservation de la biodiversité devront être apportées. Une expertise indépendante sur la neutralité du projet devra être réalisée. Des compensations au territoire de la Seine-et-Marne devront être apportées en matière de développement économique.

Montereau : le territoire de Montereau sera conforté dans son rôle structurant en tant que pôle principal de centralité au sein d'un grand bassin de vie. À ce titre, Montereau, élargi aux communes limitrophes de Varennes, Cannes-Écluse et Saint-Germain-Laval devra être garant du respect de la diversité sociale et fonctionnelle par, notamment, une diversification économique plus affirmée, compte tenu de son histoire industrielle, vers des activités résidentielles et touristiques. Le renforcement de la polarisation urbaine afin de lutter la périurbanisation, et l'optimisation des tissus urbains existants seront privilégiés en lien avec la valorisation des atouts offerts par le fleuve et dans les respects des

espaces protégés. Son potentiel important en matière d'urbanisation nouvelle contribuera à l'organisation et au redéploiement du développement économique qui devra se faire à une échelle intercommunale afin de favoriser une cohérence d'ensemble, en particulier sur les zones d'activités. Montereau bénéficie d'une excellente desserte trimodale : confluence Seine-Yonne, A5 et embranchements ferrés. Le port de Montereau est à développer et sa desserte ferroviaire est à améliorer, afin de conforter l'activité logistique et développer l'emploi local.

Provins-Nangis : l'est de la Seine-et-Marne est polarisé par Provins et Nangis, qui constituent des bassins de vie étendus. En tant que pôles de centralité, ils devront renforcer leur rôle, grâce à un potentiel foncier important, à travers le développement de l'économie, principalement résidentielle et de services, des équipements et dans la production d'une offre diversifiée de logements. La recherche d'une bonne complémentarité entre ces deux pôles, souvent concurrents et reliés par la voie ferrée et la RN19, favorisera un développement cohérent de ce large territoire. Cette dynamique est d'autant plus importante que ce territoire a connu une forte baisse de l'emploi ces dernières années (déshindustrialisation, départ de l'armée de Sourdun) et en conséquence une précarisation de la population. Le contrat de Redynamisation de Site de la Défense Sourdun/Provins a créé un pre-

mier levier pour valoriser ce territoire, il s'agit de prolonger cette dynamique. Territoire rural constituant un cadre privilégié, il conviendra également de trouver le bon équilibre entre les secteurs dynamiques à développer (pôles de centralité, secteurs bénéficiant d'une bonne desserte en infrastructure lourde) et les bourgs, villages, hameaux, tout en favorisant l'accessibilité aux équipements et services sur l'ensemble du territoire. ■

3.9 CENTRE-ESSONNE-SEINE-ORGE : UNE POLARITÉ DU SUD FRANCILIEN À CONFORTER



Situé en lisière de l'agglomération centrale, le long de la Seine, et de l'espace rural, au nord d'un vaste plateau agricole, ce territoire est à la croisée de deux dynamiques territoriales.

Bordé par l'arc vert sud francilien au sud, le Centre-Essonnes-Seine-Orge (CESO) est un territoire économique majeur du sud francilien dont le développement est fortement lié à celui de Saclay, de la Vallée scientifique de la Bièvre (VSB) et d'Orly. Il bénéficiera également du développement de Melun-Sénart, notamment avec l'implantation d'une gare TGV à Lieusaint, et s'inscrit dans la dynamique d'attractivité résidentielle du sud-ouest francilien.

Les principaux enjeux sont le développement de la recherche et de l'innovation technologique, notamment en lien avec Saclay, et la mise en place d'un projet d'aménagement durable prenant en compte les opportunités d'intensification et d'extension urbaines de ce secteur offrant d'importants potentiels d'urbanisation. Le développement peut béné-

ficier d'une triple accroche : la recherche et l'innovation à partir du génopôle d'Évry, l'implantation de nouveaux équipements, et le développement d'activités logistiques. Il présente des opportunités foncières permettant de nouvelles dynamiques économiques pour peu qu'une cohérence soit assurée. L'aménagement de ce territoire n'est possible que dans le cadre d'une réflexion globale sur son devenir économique, agricole, paysager et urbain. Cette réflexion devra resituer les dynamiques urbaines en cours (développement urbain et économique aux abords de la RN104, de la RN20 et de la RN7, développement du pôle Évry-Centre-Essonnes, aménagement de l'ancienne base aérienne de Brétigny-sur-Orge, périurbanisation du Val-d'Essonne) au regard du projet du territoire et des enjeux d'aménagement à l'échelle régionale. Une amélioration des dessertes en transports collectifs, notamment est-ouest, sera nécessaire.

VALORISER LE POTENTIEL EN ÉQUILIBRANT INTENSIFICATION ET EXTENSION URBAINES

Concevoir le développement économique à une échelle large

Centre Essonne s'inscrit dans le Cône Sud de l'innovation. Les universités d'Évry-Val-d'Essonne, le Génopôle, les pôles de compétitivité Medicen Santé et System@tic (intégrant Campus Ter@tec) en font un territoire économique majeur du sud francilien. L'installation d'un grand stade de rugby sera également susceptible d'être un moteur de développement économique nouveau dont le rayonnement dépassera largement le Centre Essonne et permettra une polarisation de l'aménagement très forte. En lien avec le stade, une réflexion particulière doit être menée concernant les zones d'activités et les zones commerciales. Leur dynamisme et leur accès doivent être confortés, notamment en prévoyant leur densification. La création de nouvelles ZAE au sud de la Francilienne devra être étudiée à une échelle plus large afin d'en expertiser la faisabilité et les orientations, en complémentarité avec les zones existantes. Les grands sites logistiques multimodaux devront être renforcés et la stratégie à l'échelle régionale devra être favorisée.

Favoriser un développement cohérent des secteurs proches des pôles urbains les plus accessibles et trouver le meilleur équilibre entre requalification urbaine et extension

Le territoire de Centre-Essonne-Seine-Orge participe de manière importante à l'effort de construction de logements. Celui-ci doit être maintenu. Mais les taux d'emploi doivent être améliorés, notamment pour le Val-d'Orge. Une mixité fonctionnelle et un équilibre entre les secteurs d'intensification et d'extension doivent être trouvés. Les espaces d'activités seront compensés par une offre résidentielle plus importante. Elle sera localisée en continuité des tissus urbains existants. Ceux-ci devront être optimisés, notamment dans l'aire de desserte des transports collectifs et autour des gares. Un effort de densification sera réalisé à proximité des gares, notamment de Brétigny-sur-Orge à l'ouest (RER C), de Ris-Orangis et d'Évry (RER D). Au sud du territoire, en limite des espaces ouverts, les fortes capacités foncières devront être mobilisées progressivement, de manière économe et cohérente. Ces principes devront notamment s'appliquer sur le secteur de Mennecy, d'Ormo y et du Coudray-Montceaux à l'intersection de l'A6 et de la RN 191, le long de la RN 20, et sur l'ancienne base aérienne de Brétigny qui devra s'inscrire dans un projet d'ensemble.

Améliorer la desserte du territoire et favoriser les transports collectifs légers en complémentarité avec le réseau ferré

Le développement est conditionné à une meilleure desserte en transports collectifs. L'amélioration des RER D et C est la priorité. Au-delà, l'enjeu sera de redynamiser et de repositionner ce territoire à l'interface d'Orly au nord, de Sénart à l'est et de Massy-Saclay au nord-ouest en s'appuyant sur le renforcement ou la création de liaisons (tram-train Évry-Massy, TCSP Corbeil-Essonnes-Évry-Grigny-Viry-Châtillon, tramway T7 Villejuif Athis Mons-Juvisy, TCSP Corbeil-Sénart, TCSP RN7 Corbeil-Essonnes-Juvisy). Les dessertes est-ouest, les rabattements vers la gare de Brétigny et les pôles urbains d'Évry/Ris-Orangis doivent être améliorées par le développement des bus. Une réflexion doit être menée sur le réseau routier majeur permettant un réaménagement en boulevards urbains, un développement des transports collectifs, de l'urbanisation et la desserte des ZAE.

Maintenir des coupures entre espaces urbains et espaces ouverts en valorisant les paysages

La localisation de Centre-Essonne-Seine-Orge à l'interface entre ville et nature crée des opportunités de réflexion en matière de formes urbaines. Les projets urbains devront à cet égard être exemplaires. La préservation et la valorisation du plateau agricole requiè-

rent le maintien des limites de l'urbanisation par la constitution de fronts urbains cohérents et viables fonctionnellement, empêchant toute urbanisation au-delà. Les réflexions intégreront une approche environnementale pour à la fois offrir de nouveaux modes d'urbanisation plus respectueux de l'environnement, maintenir la biodiversité du site, et surtout intégrer le fonctionnement de l'activité agricole et sa structuration foncière. Il s'agira de favoriser les liens entre la Trame verte urbaine et les grandes entités boisées (liaison verte nord/sud du bois de Saint-Eutrope, Forêt- Sénart, plateau de Vert le Grand/Triangle vert d'Hurepoix). La mise en valeur de la Trame verte et bleue urbaine le long de la Seine, de l'Orge et de l'Essonne, tout en les préservant des risques majeurs y participera. Parallèlement l'aqueduc de la Vanne sera valorisé comme élément de la Trame verte et lien entre espace urbain et zones naturelles et agricoles.

DES SECTEURS SPÉCIFIQUES COMME LIEUX PRIVILÉGIÉS DE MISE EN ŒUVRE DES ENJEUX DU TERRITOIRE

Brétigny, Val-d'Orge et plateau de Vert-le-Grand : le site de Brétigny correspond à l'ancienne emprise d'une base aérienne militaire. De par sa superficie (plus de 750 hectares), l'aménagement de ce secteur porte des enjeux majeurs. Un projet d'ensemble, urbain,

économique et agricole, doit être défini et phasé. Les enjeux urbains et agricoles du secteur créent l'opportunité de faire de ce territoire un site pilote d'un aménagement agriurbain exemplaire. Afin de répondre aux enjeux de développement économique et d'emploi de ce territoire, et de l'inscrire dans la dynamique du Cône Sud de l'innovation, l'urbanisation de l'ancienne base est prévue sur deux secteurs : au nord, dans le prolongement de la ZAE Croix-Blanche, et à l'ouest, sur Brétigny, en complémentarité avec les diverses ZAE du secteur. La densification de la zone de la Croix-Blanche doit être étudiée. Une desserte efficace en transports collectifs devra être prévue en rabattement vers les gares existantes. La vocation agricole du site doit être maintenue et valorisée. La partie centrale de l'emprise de la base sera vouée au maraîchage biologique sur 90 hectares, en lien avec les surfaces voisines cultivées. Un front urbain divisera l'ancienne base aérienne en deux secteurs : au nord et à l'ouest des réserves foncières urbanisables à terme et au sud des espaces ouverts à préserver et en partie utilisés pour de la recherche agroalimentaire (INRA). Le projet d'écosite devra permettre de définir un projet stratégique autour des technologies de gestion et de valorisation des déchets, limitant l'urbanisation et favorisant son intégration paysagère.

Évry-Corbeil-Centre Essonne : Évry doit poursuivre la densification de son centre-ville et

de ses axes structurants (RN7), et la rénovation de ses grands ensembles. Ville préfectorale, son rôle économique en tant que pôle tertiaire, en lien avec le Cône Sud de l'innovation et son université, le Génomôle, et l'hôpital. L'amélioration du RER D et les nouvelles liaisons en transports collectifs permettront ces nouveaux développements. L'axe de la RN7 relie le pôle d'Évry-Corbeil aux dynamiques métropolitaines et au métro automatique du Grand Paris Express. Il revêt à ce titre un caractère stratégique. Le potentiel foncier de l'hippodrome d'Évry-Ris-Orangis permettra l'accueil d'un grand stade de rugby, intégré dans un projet urbain d'ensemble en continuité de l'ancien site Lu et du secteur de la gare Bois-de-l'Épine. Moteur de développement et de requalification urbaine, cet équipement serait porteur d'un nouveau rayonnement pour le Centre Essonne et en ferait un des principaux pôles de développement à l'échelle de l'Île-de-France, en cohérence avec l'offre d'équipements existante. Le projet d'aménagement devra veiller à offrir une réelle mixité fonctionnelle, et préserver les espaces naturels environnants, particulièrement le bois de Saint-Eutrope. ■

3.10 VALLÉE DE LA BIÈVRE AVAL, PLATEAU DE SACLAY : URBANITÉ, INNOVATION, AGRICULTURE



La concentration des fonctions de formation supérieure et de recherche fait du territoire de la vallée de la Bièvre et du plateau de Saclay un espace francilien important du développement de la recherche et de l'innovation en Île-de-France.

Il est en relation avec les diverses parties prenantes du Cône Sud de l'Innovation que sont Paris, le sud essonnien et Évry-Corbeil avec qui les coopérations scientifiques sont importantes. Par ailleurs, il ne peut être déconnecté du pôle d'Orly, et des activités financières et décisionnelles de l'ouest parisien.

Les acteurs du territoire ont fait de la recherche et de l'innovation un moteur de développement et d'aménagement. Du point de vue régional, les enjeux sont le renforcement de l'orientation du territoire vers la recherche et l'innovation et ses développements urbains, et la valorisation des potentialités de développement endogène que recèlent les grands inducteurs privés du territoire. L'objectif est de convertir le potentiel

scientifique en innovation et en développement économique. Il s'agit de conforter, valoriser, développer l'enseignement supérieur et la recherche et les entreprises privées en renforçant la mise en réseau, les collaborations et les complémentarités à l'échelle du territoire et de l'Île-de-France, en favorisant les atouts de chaque secteur, en veillant à la complémentarité des équipements et en travaillant à la collaboration entre projets. L'objectif est d'accélérer l'émergence d'un pôle d'innovation de haut niveau scientifique, vecteur de création des emplois de demain. Ce développement scientifique et économique ne se concevra qu'en l'accompagnant de l'ensemble des infrastructures et aménités urbaines indispensables au bien vivre de sa population : logements, transports, équipements, et services publics. Renforcé par une meilleure desserte, le territoire doit améliorer les conditions d'accueil des populations, des entreprises, des établissements et de leurs personnels par des développements mixtes socialement et fonctionnellement et insérés dans leur environnement. Il s'agit de mettre en

adéquation son ambition avec son attractivité résidentielle pour parer à l'absence de lieux de vie et à l'insuffisance de la desserte en transports collectifs. L'enjeu de l'économie numérique est également important. Le territoire dispose d'atouts importants dans ce domaine avec la présence de centres de formation renommés et de grandes entreprises.

RENFORCER LA VOCATION SCIENTIFIQUE PAR UN AMÉNAGEMENT PLUS MIXTE ET VALORISANT LES ESPACES OUVERTS

Développer les pôles existants tout en favorisant leur mise en réseau

L'urbanisation de sites «cœurs de cible» devrait contribuer au rapprochement des établissements d'enseignement et de recherche et d'entreprises à fort potentiel d'innovation, et répondre aux enjeux de gestion durable et mutualisée de services ou équipements. Le développement des filières de recherche et d'innovation à l'échelle du sud et du territoire régional s'appuie sur une articulation entre les disciplines, l'hybridation et la variété des approches conceptuelles, le décloussonnement des formations, les modèles collaboratifs de recherche et développement. L'installation sur le plateau de Saclay de pôles de recherche et grandes écoles ne peut se concevoir sans réflexion sur la complémentarité et la mise en réseau des structures et des filières, pour

contribuer au dynamisme économique du Cône Sud de l'Innovation et de l'Île-de-France. Cette dynamique doit bénéficier plus localement au tissu économique du territoire et permettre la valorisation des principales zones d'activités, dont celle de Courtabœuf. La requalification de la zone d'activités économiques de Courtabœuf permettra l'accueil de nouvelles entreprises et une diversification de l'emploi, profitant ainsi du développement économique de l'ensemble du territoire et, en particulier, celui du plateau de Saclay.

Renforcer le territoire aux niveaux local et international en lien avec le futur *hub* d'Orly

Les projets d'aménagement bénéficieront de transports collectifs améliorés. À court terme, l'amélioration du RER B, la réalisation du TCSP Saint-Quentin-en-Yvelines – Saclay – Massy, le prolongement de la ligne 14 du métro, la réalisation du tramway T 7 permettront un meilleur accès à l'aéroport d'Orly et à sa gare TGV d'une part, et à Juvisy-sur-Orge d'autre part. Le territoire bénéficiera pleinement de la nouvelle rocade en tram-train Versailles – Massy – Évry. Le futur tramway Croix de Berny – Clamart prolongé vers le nord, le TCSP prévu sur la RN 20 de Paris à Longjumeau, et le TCSP RN 20 Arpajon-Massy et Antony permettront d'irriguer finement ce territoire. À long terme, selon l'avancement de l'aménagement du plateau de Saclay, la liaison du métro automatique du Grand Paris Express entre Orly et La

Défense participera également de la desserte du territoire. Le maillon de TCSP Massy-Orly ainsi que la ligne TCSP Les Ulis-Courtabœuf-Massy complèteront la bonne irrigation de ce pôle scientifique et technologique. Cette offre transformera l'accessibilité du territoire. Il s'agira d'organiser les rabattements sur les pôles intermodaux et la desserte fine par les bus et les modes actifs, pour desservir le plateau et le relier aux vallées. Le très haut débit est un enjeu pour l'aménagement. Il répond aux besoins des entreprises, des pôles de recherche et des établissements d'enseignement et est un vecteur de lutte contre les inégalités territoriales.

Améliorer la mixité sociale et fonctionnelle sur le territoire

Le rééquilibrage et la polarisation répondent à plusieurs enjeux croisés. Le développement nécessite de créer les conditions d'une offre urbaine qui favorise l'équilibre habitat/emploi le long de futurs boulevards urbains, des pôles structurants, ou au sein des secteurs d'urbanisation préférentielle sur lesquels l'intensification urbaine devra être favorisée. L'ensemble des tissus urbains desservis par une gare sont aussi appelés à optimiser leurs capacités, notamment le long des RER B et C dans les vallées de la Bièvre et de l'Yvette. Au-delà de l'effort de construction, l'enjeu est de rééquilibrer le taux d'emploi déficitaire du territoire de la vallée scientifique de la Bièvre, et en matière de logement il est de rééquilibrer et diversifier

l'offre. Il s'agit de mieux répartir les logements spécifiques afin d'éviter les concentrations actuelles. Les quartiers d'habitat social, mieux desservis, bénéficieront de nouvelles opportunités de rénovation urbaine.

Concilier intensification urbaine et préservation de la Trame verte et des continuités écologiques

L'intensification urbaine passe par une revalorisation de la Trame verte et le maintien d'espaces ouverts fonctionnels et accessibles. L'important potentiel d'espaces de respiration devra être valorisé. L'ensemble du réseau de coulées vertes devra être mieux maillé et raccordé aux réseaux des circulations douces, profitant ainsi à l'ensemble du territoire. La trame bleue sera renforcée par la réouverture de la Bièvre sur la partie aval. L'urbanisation au sud du plateau de Saclay devra préserver les ressources naturelles, respecter les écosystèmes, la qualité de vie et la qualité des terres agricoles. Une attention particulière sera apportée aux ressources en eau. Des mesures spécifiques de gestion de l'eau, rejets d'assainissement et ruissellements, devront être prises dans les projets d'aménagement. L'objectif est de tendre vers une neutralité hydraulique au regard des rejets sur les bassins de l'Yvette et de la Bièvre.

Maintenir l'agriculture du plateau de Saclay, de la plaine de Versailles et du Triangle vert

Afin de maintenir l'agriculture sur le plateau de Saclay, une zone de protection naturelle, agricole et forestière (ZPNAF) de plus de 2 300 hectares est prévue. Il conviendra de tendre vers une agriculture moins polluante, favorisant le développement des circuits courts à destination des habitants. Le maintien d'une agriculture viable et durable aux portes de l'agglomération doit être affirmé et pris en compte. À l'évolution des projets urbains devra être associée une réflexion sur les grandes entités agricoles (plateau de Saclay, plaine de Versailles, Triangle vert). Plus globalement, l'urbanisation du plateau devra être exemplaire en termes d'intégration environnementale, de déplacements, de gestion de l'eau, de consommation d'énergie et de gestion des déchets.

DES SECTEURS SPÉCIFIQUES COMME LIEUX PRIVILÉGIÉS DE MISE EN ŒUVRE DES ENJEUX DU TERRITOIRE

Vallée de la Bièvre aval - Campus Sciences et Santé : ce secteur est un point d'accroche et de développement pour les activités de recherche et l'innovation. Il s'agit de structurer le développement des pôles de formation et de recherche à l'échelle du territoire, mais aussi à une échelle plus large. Il s'agit égale-

ment de permettre un développement urbain de qualité, maîtrisé, cohérent à une échelle plus large et mixte, pour répondre aux besoins de logements et d'emplois, de mixité sociale et de renforcement de la qualité de la vie. Ce secteur dispose d'importantes potentialités de développement urbain, notamment le long des avenues métropolitaines (RD906, RD920, RD7, RN186) et de l'A6 aménagée en voie rapide apaisée et multimodale, et des deux sites d'ampleur régionale (ZAC Campus Grand Parc à Villejuif et site des Mathurins à Bagneux). Elles devront être mobilisées pour répondre à ces objectifs. Les projets urbains de Villejuif, en lien avec l'arrivée du Grand Paris Express, devront veiller à préserver les surfaces d'espaces verts et notamment le parc des Hautes-Bruyères. L'enjeu pour le SDRIF est d'offrir les capacités suffisantes pour le développement de ces projets en priorisant l'intensification urbaine, d'intégrer les évolutions de ce secteur dans des échelles plus larges (cône sud francilien et région), tout en favorisant les réseaux et la complémentarité entre les territoires. L'étude des potentialités foncières globales donnera la priorité aux espaces à urbaniser en évitant une trop forte spécialisation économique alors même que d'autres secteurs hightech ou d'activités liés à Orly pourraient être impulsés. Compte tenu de la volonté de développer la recherche, il convient de développer le logement étudiant en particulier en préservant les capacités d'hébergement qu'offre la résidence

universitaire d'Antony qui compte parmi les plus importantes d'Europe.

Sud du plateau de Saclay : l'aménagement de ce territoire est favorisé par une accessibilité renforcée à court terme par le TCSP Saint-Quentin-en-Yvelines-Saclay-Massy et à plus long terme par une ligne du métro automatique du Grand Paris Express. Il s'organise autour de l'université Paris 11 et des grandes écoles existantes. Sa vocation scientifique doit être confortée dans le cadre d'un projet urbain global offrant une mixité sociale et fonctionnelle nécessaire à la qualité de vie locale. L'enjeu principal est l'intensification autour des gares, la mixité fonctionnelle des quartiers et la bonne intégration des espaces ouverts, en lien avec les tissus urbains existants. Il est prévu une urbanisation en deux phases, la première phase sous la forme d'un secteur d'urbanisation préférentielle en continuité avec le bâti existant ; la seconde, contiguë au nord, en compatibilité avec le maintien d'espaces agricoles viables économiquement. Les liaisons vertes devront être assurées entre le plateau et les vallées.

Plateau de Satory/Versailles : la création d'un pôle « mobilité du futur » est à l'étude. Il s'appuie sur la présence de l'IFSTTAR, du Technocentre de Renault à Guyancourt, du centre de recherche et développement de PSA à Vélizy-Villacoublay. Il accueillera des entreprises et des centres de recherche dédiés à la mobilité

durable. Le renforcement de son accessibilité à l'arrivée du métro automatique du Grand Paris Express confortera cette orientation à travers l'aménagement de Satory. L'enjeu est un projet urbain mixte, dense, avec une forte offre de logements, dont des logements sociaux et très sociaux.

Secteur de la Minière-Saint-Quentin : ce secteur à fort potentiel pour l'ex-ville nouvelle est dans l'attente de la définition précise du périmètre de la ZPNAF. Les espaces au nord du technocentre et à l'ouest de la RD91 devront faire l'objet d'une attention particulière et une éventuelle urbanisation devra être exemplaire (écoquartiers, qualité énergétique et intégration paysagère) pour permettre son intégration environnementale.

Massy : Massy est un pôle urbain structurant de l'organisation spatiale du sud francilien. La gare est un pôle d'échanges régional TGV – RER, et son attractivité sera accrue par l'arrivée du métro automatique du Grand Paris Express. C'est aussi un nœud du maillage local en transports collectifs, qui sera renforcé par les projets de TCSP. De ce fait, Massy est un point de connexion du territoire au réseau métropolitain et rayonne vers le sud (Les Ulis-Courtabœuf, Pays de Limours, axe A10), vers l'est (axe RN20), vers le nord (Vélizy), vers l'ouest (Versailles, Saint-Quentin-en-Yvelines). Son potentiel en matière de création de logements, d'emplois, de développement

économique et de création culturelle en fait un des principaux points d'appui pour le développement du Cône Sud de l'Innovation. C'est un secteur à fort potentiel de densification. À partir de Massy et des secteurs de développement d'Atlantis et de la Bonde, la dynamique d'intensification et de requalification urbaine et économique de l'axe de la RN 20 jusqu'à Boissy-sous-Saint-Yon autour d'un site propre de transports collectifs doit permettre d'organiser plus efficacement les mobilités et les liens fonctionnels de ce bassin de vie avec les pôles de développement du TIM. ■

3.11 LA DÉFENSE ET LA VALLÉE DE LA SEINE, DU VAL-DE-SEINE À LA BOUCLE NORD : UN PÔLE ÉCONOMIQUE MAJEUR QUI DOIT OFFRIR UNE PLUS GRANDE MIXITÉ



Le dynamisme économique de ce territoire en fait un moteur métropolitain et national. Il est aussi particulièrement concerné par les enjeux de rééquilibrage.

Fortement imbriqué à la dynamique parisienne, ce territoire doit être un moteur pour l'ensemble de l'ouest francilien, et notamment la Confluence Seine-Oise et Seine-Aval. Il a aussi des liens à développer avec Saclay au sud, Plaine Commune et le Grand Roissy au nord.

Du point de vue régional, l'enjeu est de valoriser l'effet d'entraînement du territoire au profit d'une solidarité aux échelles locale et métropolitaine. La Défense est la polarité économique majeure de l'ouest francilien.

Le quartier d'affaires a des effets directs sur toute la Région, et ses impacts sont contrastés selon les territoires. L'ouverture de La Défense doit permettre à l'ensemble de la région d'être associée et de bénéficier de ses retombées positives. L'amélioration de la mixité urbaine et le rapprochement domicile/travail passent par la conditionnalité de la construction de bureaux à celle de logements. La recherche de l'équilibre habitat/emploi est à échelonner en fonction de la réalisation des infrastructures de transports collectifs. Il conviendra d'améliorer la desserte interne et de proximité. Il est nécessaire de combiner emploi local et rayonnement international, en cherchant à rapprocher monde économique et université et recherche, à conforter les services aux entreprises et à répondre

aux besoins locaux. Les projets urbains sont à concilier avec le maintien des activités productives du territoire et la diversification des activités (développement des TPE et PME), et contribuer à une meilleure répartition du logement social sur le territoire.

CONCILIER ATTRACTIVITÉ ET DIVERSITÉ DES FONCTIONS AFIN DE VALORISER LE POTENTIEL D'ACCUEIL URBAIN DU TERRITOIRE

Moderniser le quartier d'affaires vers plus de mixité

La Défense est plongée dans la compétition internationale. Son rang parmi les grands quartiers d'affaires mondiaux doit être préservé. Mais sa conception (monofonctionnalité, urbanisme de dalle) en limite le développement. Le dynamisme de La Défense doit bénéficier au développement de l'ensemble de l'agglomération et de ses pôles tertiaires. Au plan urbain, un territoire plus poreux, plus qualitatif, plus mixte est à créer. La complémentarité des fonctions est à privilégier sur la spécialisation des activités, autorisant la réalisation d'équipements.

Maintenir et renforcer le tissu industriel

La diversité des activités économiques sur le territoire est à préserver. Le port autonome

de Paris-Gennevilliers constitue le principal pôle logistique francilien. Le projet du canal à grand gabarit Seine-Nord Europe et celui du Grand Port Maritime du Havre seront de nature à renforcer son rôle pour l'approvisionnement de l'Île-de-France. Ils renforceront également la logistique fluviale de l'ouest parisien, notamment à Limay, Achères, Triel-sur-Seine, Saint-Ouen-l'Aumône et Gennevilliers selon des complémentarités à développer. Le potentiel d'extension du port devra être maintenu et la gestion de son foncier optimisé. Les zones d'activités telles que la ZAC des Guillaeraies, le Petit Nanterre, la zone des Groues, les Papeteries de Nanterre sont à protéger et pérenniser. Le départ d'activités industrielles a créé des potentiels fonciers sur lesquels de nouveaux projets urbains intégrés à leur environnement et répondant à un équilibre général du secteur en matière d'offre (bureaux, entrepôts, logistiques, etc.) peuvent être envisagés. La valorisation et la densification des zones d'activités présentes sur le territoire sont une priorité (notamment ZI Asnières-Gennevilliers, ZAC des Bruyères 2). Les PME-PMI sont à maintenir. L'enjeu est également d'offrir les conditions nécessaires à une diversification des activités, et notamment au développement de l'économie résidentielle. Il s'agit d'organiser la coexistence entre ces différentes fonctions économiques tertiaires supérieures, industrielles, portuaires, logistiques et résidentielles.

Rééquilibrer le territoire afin de réduire les disparités

La régénération du quartier d'affaires sera une opportunité pour y développer la mixité et la diversité fonctionnelle, qui renforceront son attractivité et son cadre de vie. L'amélioration de l'équilibre habitat/emploi sera recherchée sur un territoire élargi à l'OIN Seine Arche à Nanterre. Les territoires situés à l'ouest de La Défense et ceux du sud-est du Val d'Oise, mais également dans les Hauts-de-Seine, et bénéficiant d'une bonne desserte en transports collectifs, en particulier les communes déficitaires en logements sociaux, contribueront à la mise en œuvre de cet équilibre. Il s'agit d'utiliser l'important potentiel foncier mutable autorisant la réalisation d'importants projets d'aménagement (à Nanterre ou à Boulogne par exemple), d'optimiser les tissus existants en vue de rétablir un équilibre habitat/emploi, et de réduire les trajets domicile-travail. La reconversion de sites industriels est l'occasion de restructurer le tissu urbain et de diversifier les fonctions. Les ZAC de La Marine à Colombes et de Chandon République à Gennevilliers en sont des exemples. L'enjeu pour La Défense est de construire un territoire mieux maillé, favorisant la qualité et la diversité des espaces, la complémentarité entre les territoires. La géographie du logement social est aussi à rééquilibrer pour réduire les disparités. Le tissu urbain diffus est à densifier, particulièrement dans les secteurs bien desservis par les transports collec-

tifs. Quelques grands projets d'équipements devraient venir renforcer l'offre déjà existante : l'Arena 92 à Nanterre, le centre commercial régional de La Bongarde à Ville-neuve-la-Garenne ou la création d'un centre national du handball au stade Yves-du-Manoir à Colombes.

Renforcer l'accessibilité francilienne et préserver la desserte locale

Plusieurs nouvelles infrastructures majeures de transports collectifs sont prévues : le projet de métro automatique du Grand Paris Express doit permettre aux pôles tertiaires une accessibilité renforcée aux aéroports tout en desservant l'ensemble du territoire. Le prolongement du RER E de Haussmann-Saint-Lazare vers Mantes améliorera les dessertes vers la Seine-Aval et le nord-est parisien. Une gare de la Ligne Nouvelle Paris Normandie confèrera au pôle de La Défense une desserte intermodale de haut niveau et une liaison privilégiée avec la Normandie, notamment Rouen, Caen et Le Havre. Ce nouveau maillage renforcera les liens du territoire avec les grands pôles économiques et urbains franciliens. Il sera complété par l'amélioration de la desserte locale grâce aux prolongements des tramways T1 et T2, la mise en service du tramway T6 et à plus long terme du tramway Antony-Clamart, le prolongement de la ligne 12 du métro et la liaison Pont-de-Sèvres-Versailles par Vélizy et Viroflay, si possible en site propre entre Vélizy et Pont-de-Sèvres.

L'amélioration des transports devrait s'accompagner d'une requalification des espaces urbains et d'une attractivité renforcée. Elle devrait favoriser la solidarité entre le quartier d'affaires de La Défense-Seine Arche et l'ensemble des communes limitrophes, la Boucle nord des Hauts-de-Seine et au-delà, avec le secteur Argenteuil-Bezons au nord-ouest et les communes du Val-de-Seine au sud.

Valoriser les berges de la Seine et les espaces ouverts remarquables

L'aménagement et la valorisation des berges de la Seine doivent prendre en compte la pression foncière et le risque d'inondation. Les importants secteurs en mutation (papeteries de la Seine à Nanterre, ZA des Guillaies au nord, île Seguin au sud, etc.) doivent intégrer ces contraintes tout en préservant les berges. Leur mise en valeur et en réseau permettra de garantir la qualité du cadre de vie du territoire. Cette ambition peut s'appuyer sur les démarches locales déjà engagées pour un urbanisme tourné vers la Seine : maintien des activités logistiques, infrastructure de transport, accessibilité des berges. Les paysages et les espaces ouverts remarquables (domaine national de Saint-Cloud, forêt domaniale de Montmorency, site classé du Vésinet, coteaux de la Seine, paysage urbain de La Défense, etc.) sont à valoriser.

DES SECTEURS SPÉCIFIQUES COMME LIEUX PRIVILÉGIÉS DE MISE EN ŒUVRE DES ENJEUX DU TERRITOIRE

La Défense - Les deux Seine : premier quartier d'affaires en Europe, directement relié à Paris, La Défense constitue le premier pôle économique régional après Paris. Il fait l'objet d'un plan de renouveau et de projets d'aménagement sur le secteur Seine Arche. Élargi aux six communes limitrophes, il bénéficie d'un programme immobilier visant une densification tertiaire et résidentielle, une accessibilité renforcée en transports collectifs, le développement de la logistique et la mise en valeur paysagère des berges de la Seine et du Mont-Valérien.

La Boucle Nord des Hauts-de-Seine : la Boucle Nord des Hauts-de-Seine est un territoire stratégique en raison du port de Gennevilliers et d'importantes emprises mutables. Autour des tramways T1 et T2 et demain du métro automatique du Grand Paris Express, le territoire connaît de fortes mutations. Entre deux territoires très dynamiques (La Défense et Plaine Commune) dont il bénéficie directement, la Boucle Nord connaît un développement tertiaire accéléré. En plus des enjeux d'équilibre habitat-emploi, le développement de la Boucle devra prendre en considération des efforts particuliers en matière de formation et d'accès à l'emploi, afin de favoriser

l'adéquation entre les emplois offerts par la tertiarisation en cours et les niveaux de qualification de la population.

Le port de Gennevilliers : deuxième port fluvial d'Europe, le port de Gennevilliers constitue le principal pôle logistique francilien. Son potentiel d'extension et la montée en puissance de ses activités (conteneurs, distribution urbaine, filières BTP, valorisation des déchets, produits énergétiques, produits agroalimentaires, etc.) font l'objet d'un Schéma d'orientation et de développement durable. Le projet vise à recréer un lien entre l'espace portuaire et la ville. Enfin, dans la perspective de la création du Port d'Achères-Seine-Métropole, son avenir devra prendre en compte leur nécessaire complémentarité.

Grand Paris Seine Ouest : le territoire constitue l'un des principaux pôles d'emploi franciliens. Il privilégie le développement de filières économiques autour de la recherche scientifique, de la culture, du multimédia et du numérique, des industries créatives, des services aux entreprises. Il devra affirmer une plus grande ambition en matière de logement social et d'équilibre habitat-emploi, en cohérence avec les objectifs d'aménagement du territoire francilien. De même, la tertiarisation ne devra pas s'y faire au détriment d'une certaine diversité économique. Le territoire sera impacté par plusieurs projets de transport : métro automatique du Grand Paris

Express (trois gares), tramway T6 « Châtillon-Vélizy-Viroflay » (2014 – deux gares), à plus long terme tramway Antony – Clamart, prolongement de la ligne 12 du métro à Issy RER, réalisation de la liaison Pont de Sèvres – Versailles par Vélizy et Viroflay, si possible en site propre entre Vélizy et Pont de Sèvres .

Argenteuil-Bezons : le territoire d'Argenteuil-Bezons est un secteur à forts enjeux et potentiel de renouvellement urbain. Il permet le développement d'une offre résidentielle en favorisant la réduction des inégalités dans l'accès au logement. Par ailleurs, c'est un territoire de développement et de structuration d'un réseau de parcs d'activités de PME-PMI complémentaire de l'offre tertiaire du territoire de la Boucle permettant la diversification des emplois. ■

3.12 CONFLUENCE SEINE-OISE : UN PÔLE D'ENVERGURE INTERRÉGIONALE À CONSTITUER ENTRE CŒUR DE MÉTROPOLE ET SEINE-AVAL



Ce territoire est l'objet de projets d'infrastructures importantes nécessaires à la satisfaction des besoins métropolitains (Port Seine Métropole, canal Seine nord), et dispose de vastes espaces ouverts et naturels, à commencer par la vallée de la Seine, objets de pressions croissantes.

À la croisée des deux axes de la Seine et de l'Oise, la Confluence Seine-Oise s'affirme comme la nouvelle polarité de l'ouest métropolitain entre les TIM de « La Défense et la Vallée de la Seine », de « La Vallée Aval de la Seine » et du « Vexin français », à l'interface entre l'agglomération centrale et les espaces ruraux et agricoles de l'ouest.

Du point de vue régional, l'enjeu majeur pour ce territoire est l'organisation d'un dévelop-

pement urbain qui tienne compte de l'ensemble de ces éléments : développement des fonctions logistiques et de grands services urbains, des fonctions économiques et résidentielles, et maintien d'espaces ouverts, végétalisés et naturels, de la fonctionnalité écologique de la Seine et valorisation du grand paysage caractéristique de la Seine-Aval et de ses coteaux. Le territoire de Confluence Seine-Oise bénéficie d'une bonne desserte en transports collectifs, de nombreux équipements, de zones d'activités et de pôles tertiaires. Il est attractif et constitue une polarité de l'ouest parisien à renforcer grâce au développement du tourisme et des activités fluviales, notamment autour de la base de loisirs Val-de-Seine. L'aménagement des vallées de la Seine et de l'Oise doit équilibrer

infrastructures métropolitaines, et fonctions économiques, urbaines et résidentielles. Le maintien d'espaces ouverts et naturels, la préservation de la fonctionnalité écologique et la valorisation du paysage de la Seine et de ses coteaux sont de véritables enjeux.

CONCILIER LES DIFFÉRENTES FONCTIONS DE LA VALLÉE DE LA SEINE

Confirmer un positionnement stratégique au sein de l'Axe Seine

La Seine et l'Oise doivent être confirmées en tant qu'axes de développement économique, de transport, d'habitat, de loisirs et de tourisme, mais aussi de paysages et de biodiversité. Avec le projet Port 2000 du Havre et le projet du Port d'Achères-Seine-Métropole, la Confluence Seine-Oise a l'opportunité de se développer, et de contribuer à l'ouverture de la région sur sa façade maritime pour renforcer sa place dans les échanges internationaux. Les ports de Gennevilliers, d'Achères, de Limay et leurs activités sont à valoriser. Les perspectives de croissance du fret fluvial sont significatives, dès lors que les axes de la Seine et de l'Oise trouvent leurs complémentarités, pour constituer un espace de solidarité économique entre Seine-Aval, Cergy-Pontoise, et la vallée de l'Oise. La volonté d'un développement important du fret fluvial et ferré, en alternative au fret routier, rend nécessaire la réalisation d'un port fluvial dans la boucle

d'Achères. Sa complémentarité avec les ports du Havre, de Rouen, de Gennevilliers et de Bonneuil-sur-Marne, de Limay-sur-Seine et de Bruyères-sur-Oise, devra être assurée. La complémentarité avec le contournement ouest de l'Île-de-France par le fret ferré devra être assurée. La Confluence Seine Oise a ainsi vocation à s'affirmer comme un des grands carrefours de fret fluvial européen, qui pourra encore être renforcé par la réalisation du projet de canal Seine Nord Europe.

Améliorer la desserte du territoire pour conforter les polarités urbaines

Le territoire est structuré autour de quatre centralités urbaines : Cergy-Pontoise, boucle de Chanteloup, Achères-Poissy et Saint-Germain-en-Laye. Pôle majeur de l'Axe Seine, il ambitionne un développement démographique, résidentiel et économique capable de confirmer son attractivité dans une région francilienne multipolaire. Le développement urbain profitera d'une desserte améliorée. Elle renforcera les liaisons régionales et nationales le long de la Seine, structurera mieux les bassins de vie et les échanges avec Roissy-Charles-de-Gaulle, La Défense-Paris et Saint-Quentin-en-Yvelines. L'amélioration du RER A est prioritaire. Le prolongement du RER E de Hausmann – Saint-Lazare vers Mantes permettra une exploitation renforcée du RER A et de meilleures liaisons vers la vallée de la Seine. L'agglomération de Cergy-Pontoise bénéficiera d'une liaison vers Roissy-Charles-de-Gaulle. Les

liaisons nord/sud internes au territoire seront améliorées avec le prolongement du tram-train de la Tangentielle Ouest. Poissy devrait bénéficier en 2020 d'une station, améliorant ses relations avec Cergy-Pontoise, Saint-Germain-en-Laye et Versailles. La Confluence s'inscrira dans les échanges nationaux de voyageurs par la réalisation de la ligne nouvelle Paris-Normandie (LNPN), qui prévoit la possibilité d'une gare à Achères. La desserte routière du territoire, avec notamment le désenclavement de la Boucle de Chanteloup, devra être améliorée. Compte tenu des débats en cours quant au tracé et aux modalités du prolongement de la Francilienne (A104) entre Cergy-Pontoise et Poissy-Orgeval, et leurs conséquences sur les infrastructures routières environnantes et les aménagements urbains en cours, le SDRIF prévoit un principe de liaison entre Cergy-Pontoise et Poissy-Orgeval.

Valoriser les espaces ouverts soumis à la pression foncière

La préservation et la valorisation des espaces agricoles et naturels contribueront à l'attractivité et à la qualité du cadre de vie. Les développements urbains au sud-ouest de Cergy-Pontoise prendront en compte la valorisation des coteaux de l'Hautil. Saint-Ouen-l'Aumône et la plaine de Pierrelaye, nécessitent une attention particulière sur le plan de la gestion dans le temps de ce site pollué et des conditions de son éventuelle ouverture au public. Sur les espaces ouverts

de la boucle de Chanteloup, plusieurs corridors écologiques seront à préserver : une continuité entre la boucle et l'Hautil, une liaison est-ouest au sein de la boucle et des liaisons le long des rives de Seine. Le parc des rives de Seine contribuera à préserver les continuités naturelles le long des rives. La vocation agricole non alimentaire du centre de la boucle, orientée sur la culture de plantes destinées à l'écoconstruction, permettra de maintenir des espaces ouverts. Il conviendra d'assurer une transition paysagère entre le PNR du Vexin français et les secteurs urbains, notamment autour de Cergy-Pontoise, et un aménagement équilibré des franges.

DES SECTEURS SPÉCIFIQUES COMME LIEUX PRIVILÉGIÉS DE MISE EN ŒUVRE DES ENJEUX DU TERRITOIRE

Le Port d'Achères-Seine-Métropole : le projet de port d'Achères-Seine-Métropole prévoit d'occuper près de 420 hectares, dont 300 hectares à l'est de la RN184. Cette plateforme logistique d'envergure nationale devra répondre à l'enjeu d'intermodalité fer/fleuve/route pour devenir l'un des plus importants carrefours en Europe. La réalisation du Canal Seine Nord Europe renforcerait encore à terme cette vocation. La réalisation de l'ensemble du projet est tributaire d'une desserte fluviale, routière et ferroviaire efficace. À cet égard, le SDRIF inscrit les 300 hectares à l'est de la

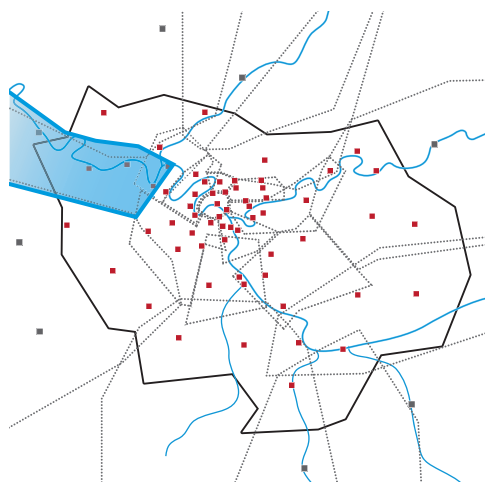
RN184 en urbanisation conditionnelle, subordonnée à une vocation de port fluvial, à l'amélioration de la desserte routière (prolongement de la Francilienne – A 104 – entre Cergy-Pontoise et Poissy-Orgeval), à une desserte ferroviaire efficace du port par la ligne Serqueux-Gisors et la plateforme de triage d'Achères (Achères Grand Cormier), et au maintien de la trame verte et bleue remarquable de la boucle d'Achères (ZNIEFF et continuités écologiques).

L'agglomération de Cergy-Pontoise : l'objectif est de renforcer les fonctions de centralité autour de Cergy-Pontoise, pôle de développement à l'échelle francilienne, par son implication dans six pôles de compétitivité, son université et ses écoles supérieures. La réalisation de nombreux projets urbains et d'équipements d'échelle régionale est prévue. Le projet Grand Centre et le quartier Bossut permettront une densification ambitieuse et une plus grande mixité. L'implantation du Centre national de conservation des patrimoines, à Neuville, et du Centre national de hockey sur glace à Cergy-le-Haut contribue à son rayonnement et à son attractivité. Le site de l'ancien parc d'attractions à Courdimanche nécessitera une réflexion d'ensemble en termes de programmation et de conception. **La boucle de Chanteloup** : l'essentiel des communes de la Boucle s'est regroupé dans la communauté d'agglomération (CA) des Deux Rives de Seine. L'objectif est de redonner une attractivité au territoire, en développant de

nouvelles filières industrielles par la création d'un parc économique dédié à l'écoconstruction et aux écoactivités (écopôles de Triel-sur-Seine et de Carrières-sous-Poissy). Il s'agit également d'y conforter l'implantation de l'industrie automobile. La création du port de Triel-sur-Seine contribuera à la valorisation économique de la Seine. L'offre de logements sera développée dans les secteurs de densification préférentielle, notamment à Carrières-sous-Poissy. Cet objectif s'accompagne d'une réflexion sur les déplacements favorisant l'amélioration des transports collectifs, des modes actifs, du réseau viaire à destination de Poissy et d'Achères. Le désenclavement de la boucle de Chanteloup devra améliorer la desserte routière du territoire.

La plaine de Pierrelaye : la plaine de Pierrelaye couvre plus de 2 000 hectares, dont 1 350 de terres agricoles. En outre, 860 hectares ne sont pas cultivables du fait de la pollution par épandages d'effluents urbains. La plaine constitue de fait un espace ouvert important de la ceinture verte de l'Île-de-France, entre les forêts domaniales de Saint-Germain et de Montmorency. L'urbanisation de ses franges urbaines est prévue, pour participer à l'effort régional de construction de logements. Les terres agricoles cultivées seront protégées de cette urbanisation. La plantation d'un espace forestier couvrant environ la moitié de la plaine sur les terres agricoles polluées est envisagée sous réserve d'études environnementales justifiant l'intérêt en termes de dépollution. ■

3.13 LA VALLÉE AVAL DE LA SEINE : UN TERRITOIRE INTERRÉGIONAL DE TRANSITION



Ce territoire se caractérise par une urbanisation peu dense en dehors des centres urbains marqués par la forte importance de logements sociaux, une forte tradition industrielle et la présence de vastes espaces agricoles situés en frange des zones urbaines, le long de la Seine.

Porte d'entrée francilienne de l'axe Paris - Normandie, la vallée de la Seine-Aval est l'objet de réflexions sur l'ouverture maritime de l'Île-de-France, en continuité des territoires de la Confluence Seine-Oise, de La Défense - Boucle Nord, de Grand Paris Seine-Ouest (GPSO) et de Paris.

Du point de vue régional, l'enjeu est d'intégrer Seine-Aval aux dynamiques métropolitaines induites par le territoire de La Défense/Boucle Nord/GPSO. Les territoires des Mureaux et du Mantois Seine-Aval sont fortement structurés par le fleuve et les grandes infrastructures de transport : autoroutes A 13/A 14, RER A et voies ferrées. L'urbanisation suit la même logique, le long de la Seine et des axes de

communication. L'urbanisation y est peu dense. Elle est constituée essentiellement d'habitat individuel, en dehors des centres urbains marqués par la forte importance des logements sociaux (Mantes-la-Jolie, Les Mureaux). Seine-Aval est un des berceaux historiques de l'industrie francilienne (automobile, aérospatiale, filière mécatronique, éco-industries, production d'énergie, etc.), qui a connu une sensible désindustrialisation. L'enjeu du maintien et du renforcement industriel est primordial. Ce territoire est également marqué par la présence de vastes espaces agricoles situés en frange des zones urbaines. Le développement du tourisme et des activités fluviales, notamment autour de la base de loisirs de Moisson-Mousseaux, participe de l'attractivité de ce territoire. Le Mantois est à la fois un pôle moteur de développement régional, un bassin de vie de plus de 150 000 habitants et la porte francilienne de l'axe Paris-Normandie. L'enjeu sera de déterminer les facteurs sur lesquels le territoire peut s'appuyer pour s'affirmer comme pôle d'envergure régionale et renouveler

ainsi son attractivité économique et résidentielle. Le développement de l'Axe Seine se construit autour de trois approches : une dimension européenne et internationale, une politique innovante d'aménagement et d'attractivité de la vallée de la Seine, et des partenariats importants entre collectivités territoriales. Les stratégies le long de cet axe conduisent à organiser les pôles métropolitains, à prioriser les filières en lien avec le Canal Seine Nord, et à partager une vision «de Paris jusqu'à la mer».

ARRIMER LE TERRITOIRE AUX DYNAMIQUES MÉTROPOLITAINES

Renforcer l'accessibilité

L'amélioration des liaisons en transports collectifs vers Paris, La Défense, Cergy-Pontoise et Saint-Quentin-en-Yvelines favoriseront le développement économique et résidentiel. Le territoire bénéficiera du prolongement du RER E de Haussmann-Saint Lazare vers Mantes et, à plus long terme, de la réalisation de la liaison rapide Normandie-Vallée de la Seine et de son raccordement au réseau TGV. L'enjeu sera d'organiser les rabattements sur les gares du Mantois. La structuration routière doit être complétée d'une liaison entre Mantes-la-Jolie et Cergy-Pontoise. Ces projets renforceront les liaisons régionales ou nationales et une meilleure structuration des bassins de vie et des échanges avec les pôles

de Cergy-Pontoise, Saint-Quentin-en-Yvelines et La Défense.

Accompagner la transition économique

La vocation technologique et industrielle de Seine-Aval devra être confirmée par le développement des infrastructures portuaires et logistiques à Achères et Limay, la montée en puissance du port du Havre et la réalisation du canal Seine Nord Europe. L'émergence de nouvelles filières (services à la personne, écoconstruction, éco-industrie, agriculture, métiers du fluvial, etc.) contribuant à la diversité des emplois doit être favorisée. La recomposition et le renouvellement des activités industrielles et portuaires seront confortés par leur coexistence avec d'autres fonctions tertiaires, industrielles (recherche, aéronautique), résidentielles et environnementales. Une approche transversale des filières prioritaires est envisagée afin d'accompagner leurs mutations et de faire de la vallée aval de la Seine un territoire exemplaire de la conversion économique, écologique et sociale. Une attention particulière sera portée aux reconversions des sites pollués et aux ressources énergétiques. De plus, au sein de cet ouest francilien, le rééquilibrage de la population et de l'emploi et la réduction des inégalités sont nécessaires.

Polariser et préserver la mixité sociale

Diversifier la production de logements est nécessaire pour permettre les parcours résidentiels. Cet effort s'accompagnera des équi-

pements et services essentiels, confortant aussi la constitution d'un pôle universitaire technologique relié à l'université Versailles-Saint-Quentin autour de la mécatronique et de l'écologie industrielle. Les projets de rénovation urbaine dans les grands quartiers d'habitat social seront poursuivis, notamment dans un objectif de rééquilibrage interne au territoire de l'offre de logements sociaux, l'offre globale devant être augmentée. Les secteurs ouverts à l'urbanisation à l'ouest sur Mantes-Rosny permettront d'accroître significativement l'offre de logements et d'achever l'intégration du quartier du Val-Fourré dans le cadre d'un projet d'écoquartier fluvial. L'organisation de l'espace dans la vallée aval de la Seine doit viser un équilibre entre le développement des projets d'infrastructures nécessaires à la satisfaction des besoins métropolitains, des fonctions économiques, urbaines et résidentielles, et le maintien d'espaces ouverts et naturels.

Préserver l'équilibre entre espaces agricoles et naturels et développement urbain

L'aménagement de la vallée de la Seine devra rechercher un équilibre entre le développement des projets d'infrastructures nécessaires à la satisfaction des besoins métropolitains et la préservation de la fonctionnalité écologique du fleuve et du grand paysage caractéristique de la vallée aval de la Seine et de ses coteaux. Ainsi, les paysages des

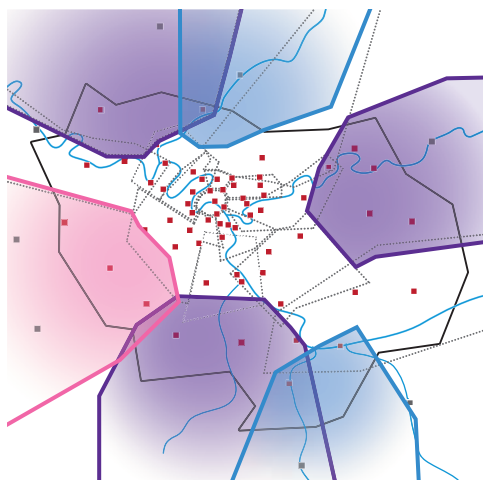
coteaux et des sites de confluence, ainsi que les plaines alluviales, seront préservés. Les terres agricoles sont essentielles au développement de la métropole : dans les espaces ruraux situés principalement au sud de la Seine, la production agricole céréalière est intensive et orientée vers l'industrie agroalimentaire. Ces territoires fragiles face à l'étalement urbain doivent être préservés et protégés. Il en est de même de la plaine de Montesson, espace maraîcher fonctionnel, à proximité immédiate de La Défense. L'urbanisation préférentielle qui y est prévue par le SDRIF devra être contenue au sud de l'A14. En frange du territoire, quelques espaces ouverts et de grandes forêts (boucle de Moisson, Saint-Germain-en-Laye, Rosny-sur-Seine, etc.) ont été préservés et sont ouverts au public. De même, l'Houdanais à l'ouest et le PNR du Vexin français au nord assurent la transition avec les régions limitrophes. Les agglomérations de Mantes et des Mureaux doivent participer au rééquilibrage du territoire de la vallée aval de la Seine, notamment par le confortement de leur espace urbain. En renforçant leurs polarités, l'étalement urbain en vallée de la Seine ainsi que le mitage des campagnes environnantes seront ainsi limités.

DES SECTEURS SPÉCIFIQUES COMME LIEUX PRIVILÉGIÉS DE MISE EN ŒUVRE DES ENJEUX DU TERRITOIRE

Le Mantois : ce secteur structuré autour Mantes-la-Jolie a vocation à conforter son rôle de centralité, notamment grâce au prolongement du RER E, en constituant une polarité importante entre Paris et Le Havre. La création d'un pôle universitaire technologique (implantation de l'institut des Sciences et Techniques des Yvelines, extension de l'IUT de Mantes, etc.), relié à l'université Versailles-Saint-Quentin, sera axée autour de la mécanique et de l'écologie industrielle afin de répondre aux attentes du territoire. En matière de développement économique, la vocation technologique et industrielle du territoire devra être soutenue : soutien de la filière automobile, développement de la filière mécanique et des fonctions éco-industrielles, notamment en berges de Seine. Les secteurs d'urbanisation préférentielle au sud-ouest du territoire permettront en partie d'y répondre, en soutenant une densification des tissus existant bien desservis par les transports, et en favorisant la contiguïté, la cohérence et la progressivité des nouvelles opérations. Ces projets sont de nature à renforcer l'attractivité de cette porte d'entrée ouest de l'Île-de-France.

Les Mureaux : ce territoire est influencé par les deux pôles majeurs de Mantes-la-Jolie à l'ouest et Cergy-Pontoise à l'est. Il est au cœur de la réflexion menée sur la complémentarité économique et fonctionnelle entre La Défense d'une part, et la vallée de la Seine et le Mantois d'autre part, notamment par le développement de zones d'activités économiques (Les Garennes aux Mureaux) et des plateformes logistiques à Limay-Porcheville. Ce territoire historiquement industriel de par la présence de fleurons de l'industrie aéronautique et automobile développe aujourd'hui de nouvelles filières économiques liées à la mobilité durable et aux déplacements intelligents, ainsi qu'autour de l'agriculture biologique et des services d'aide à la personne. Au cœur de cet ensemble, la commune des Mureaux doit poursuivre sa rénovation urbaine et conforter ses sites économiques existants en favorisant le développement de l'aéronautique et en dynamisant la zone d'activités des Garennes, afin de diversifier l'offre d'emploi. En ce qui concerne les déplacements, le prolongement du RER E et l'amélioration des franchissements de la Seine vers la rive droite permettront d'améliorer les liaisons vers Paris et avec Cergy-Pontoise. ■

3.14 VEXIN FRANÇAIS, OISE PAYS DE FRANCE, VALLÉE DE CHEVREUSE ET GÂTINAIS FRANÇAIS, BOCAGE GÂTINAIS, BRIE ET DEUX-MORIN : DES ESPACES NATURELS REMARQUABLES POUR LA RÉGION MÉTROPOLITAINE



Les parcs naturels régionaux d'Île-de-France sont intégrés dans les continuités écologiques interrégionales, en particulier au niveau de l'arc vert sud francilien. Situés en périphérie de la région capitale, ils participent pleinement à l'attractivité de la première destination touristique mondiale. Leur localisation au sein d'un espace rural dynamique entre secteurs d'extension urbaine et franges franciliennes leur confère des enjeux particuliers en matière d'aménagement du territoire en lien avec les secteurs limitrophes (migrations pendulaires, complémentarité des équipements ou des filières). Leur intégration à l'ensemble du système des espaces ouverts franciliens conditionne des orientations spécifiques

dans le traitement qualitatif de leurs espaces. Ces espaces remarquables sont des territoires expérimentaux, innovants et moteurs pour l'ensemble des espaces ruraux franciliens.

CONFORTER CES TERRITOIRES RÉFÉRENTS COMME DES LIEUX PRIVILÉGIÉS DE L'AMÉNAGEMENT DURABLE DU TERRITOIRE

Urbaniser tout en veillant à contribuer à l'effort de construction de logements, à la mixité sociale et fonctionnelle et à privilégier l'intensification urbaine

Si l'effort de construction de logements est

moins important que dans des territoires de l'espace urbain, l'ensemble des PNR doit participer à l'effort régional. Cette construction doit se faire en respectant les règles de polarité et d'accessibilité aux transports collectifs. De ce fait, ce sont les pôles les plus importants, soit proches de l'espace urbain (Saint-Fargeau-Ponthierry, les Essarts-le-Roi, Auvers-sur-Oise ou Ennery), soit pôles de centralité (Milly-la-Forêt, La Ferté-Alais, Magny-en-Vexin ou le Perray-en-Yvelines) qui doivent concentrer les efforts les plus importants. À Briis-sous-Forges, l'urbanisation prévue au sud de l'autoroute A10 devra veiller à sa bonne intégration paysagère et environnementale.

Ces mêmes pôles, lieux centraux de bassins de vie, seront ainsi garants d'une mixité fonctionnelle basée sur le développement économique (petites ZAE, artisanat et commerces), l'économie résidentielle et l'implantation d'équipements de proximité. C'est également à leur niveau qu'on recherchera une meilleure mixité sociale avec l'implantation d'une offre variée de logements pour répondre à la diversité des besoins. Dans ce cadre, les potentialités d'extension urbaine seront plus conséquentes mais l'intensification et la recherche de densification sera toujours privilégiée.

Enfin, les bourgs, les villages et les hameaux, devront limiter leur extension pour préserver les espaces ouverts. Ils devront trouver de

nouveaux modes de densification ou d'expression architecturale plus qualitative, adaptés à la morphologie urbaine de leur village, en favorisant notamment l'implantation de logements collectifs pour renforcer leur centralité et diversifier l'offre existante. L'intégration paysagère et le traitement des espaces bâtis en frange du tissu urbain constitué seront des préalables indispensables à tout nouveau projet. Le maintien d'une économie résidentielle orientée notamment vers un commerce de proximité sera mis en œuvre, et ce en fonction de l'accessibilité aux pôles de l'espace rural.

PRÉSERVER ET VALORISER LES RICHESSES ENVIRONNEMENTALES ET PATRIMONIALES ET PERMETTRE UN DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DANS LE CADRE D'UN DÉVELOPPEMENT DURABLE ET RESPONSABLE

L'ensemble des espaces ouverts franciliens subit une forte pression foncière, qui a un impact sur l'espace agricole. Plus qu'ailleurs, l'enjeu pour ces territoires est de protéger ces espaces à des échelles plus larges que la commune. Il s'agit notamment de favoriser les réflexions autour de la planification des espaces naturels et forestiers (analyse fonctionnelle des espaces ouverts) pour permettre le maintien des activités agricoles, leur

meilleure intégration et des conditions favorables pour leur exploitation. En outre, le renforcement de la biodiversité, le maintien et la restauration des continuités écologiques, ainsi que le respect des trames vertes et bleues seront une priorité. Dans ce cadre, les PNR contribueront fortement à l'élaboration, au respect et à la mise en œuvre du schéma régional de cohérence écologique en privilégiant de nouvelles pratiques d'intégration des continuités écologiques, en créant des espaces protégés et sauvegardés. De même et plus globalement, territoires innovants en matière de développement durable, ils sont garants du respect du Schéma régional climat air énergie (SRCAE) à travers les objectifs de leurs chartes, en privilégiant des actions favorisant une moindre consommation d'énergie.

Les PNR sont, avant tout, des territoires de projet dynamiques, de recherche et d'innovation dont l'objectif est de valoriser les espaces naturels et patrimoniaux. À ce titre, les enjeux sont doubles : permettre l'accessibilité de ces espaces au plus grand nombre en développant les activités de tourisme et de loisirs, en valorisant l'artisanat, les produits du terroir, mais aussi développer des activités ou filières nouvelles liées aux espaces ouverts comme les agrimatériaux, les filières bois économes, le recyclage de matériaux, ou encore la gestion des carrières. Des expérimentations en matière d'économie

d'énergie devront également être conduites autour de modes alternatifs de transports collectifs, de construction de logements innovants ou de gestion intercommunale des équipements, moyens d'actions peu adaptés à l'espace rural mais essentiels pour répondre aux défis sociaux, économiques et environnementaux.

DES SECTEURS SPÉCIFIQUES COMME LIEUX PRIVILÉGIÉS DE MISE EN ŒUVRE DES ENJEUX DU TERRITOIRE

Pour compléter le réseau des PNR franciliens et favoriser le rééquilibrage vers l'est, la création de deux nouveaux PNR en Seine-et-Marne est prévue.

Le PNR Brie et Deux-Morin : le long des vallées du Grand et du Petit-Morin, au nord du plateau de la Brie, ce territoire constitue une véritable opportunité de rééquilibrage au nord-est de la Seine-et-Marne. Après la phase d'étude d'opportunité, la procédure de classement du PNR a été engagée et l'élaboration de la charte a été prescrite par délibération du conseil régional en septembre 2012. La construction d'une vision de l'aménagement durable du territoire, à l'échelle du PNR Brie et Deux-Morin, passe par la mise à jour d'un projet de développement pour ce territoire peu dense constitué d'une population

dont le revenu moyen est largement inférieur à la moyenne francilienne. Ainsi, un projet de territoire à l'échelle de 122 communes et 153 000 habitants sur 134 000 hectares, ayant pour « portes d'entrées » le Val-d'Europe et Meaux, constitue une excellente opportunité pour cette partie nord-seine-et-marnaise. Ce projet d'échelle métropolitaine devra concilier la maîtrise de l'urbanisation, le développement économique et la valorisation des ressources environnementales et paysagères du territoire. Il devra porter des objectifs ambitieux afin de renforcer la diversité économique (industrie, services, commerces, artisanat, développement des télécentres), le développement du tourisme vert et la valorisation des grands équipements attractifs. L'accessibilité globale de ce large secteur sera favorisée. A ce titre, le projet d'électrification entre Trilport et La Ferté-Milon de la ligne P Meaux-La Ferté-Milon (Aisne) sera étudié. Le projet de déviation de Coulommiers devra être exemplaire en matière de respect de la sensibilité environnementale des sites et de limitation de la consommation d'espaces agricoles. Les déplacements entre les bassins de vie de l'est de la Seine-et-Marne seront facilités par une liaison nord-sud reliant La Ferté-sous-Jouarre – Montereau-Fault-Yonne via Coulommiers et Nangis.

PNR Bocage gâtinais : situé entre les vallées du Loing, de l'Yonne et de la Cléry, le bocage Gâtinais est au carrefour des trois régions

Île-de-France, Bourgogne et Centre. Il est caractérisé par ses hameaux au riche patrimoine rural, ses plateaux agricoles et ses paysages diversifiés et préservés. Ce territoire, constitué d'une soixantaine de communes, aux limites administratives de la région, est soumis à une pression foncière importante en raison des migrations résidentielles de la zone urbaine de Paris et des villes voisines de Nemours, Montereau, Sens ou Montargis. L'objectif est de favoriser un projet concerté et cohérent à une échelle interrégionale, pour ce secteur soumis à des logiques souvent contradictoires d'aménagement, de part et d'autre des limites administratives. ■

4

APPROPRIATION, SUIVI ET ÉVALUATION : UN SDRIF EN MOUVEMENT

4.1	Un dispositif d'évaluation partenarial	143
4.2	Une approche large et des critères multiples	144
4.3	Partager et expliquer	148

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

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

Le suivi permanent du SDRIF et l'évaluation de sa mise en œuvre envisagée, le cas échéant à un rythme quinquennal plutôt que décennal comme prévu par la loi, ont pour but d'éclairer les différents acteurs sur l'application effective des orientations du Schéma directeur et la validité dans la durée de ses principaux objectifs à une échelle régionale et infrarégionale.

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

suivi et d'évaluation, conformément à l'article L. 141-1 du Code de l'urbanisme, qui précise qu' « au plus tard à l'expiration d'un délai de dix ans à compter du décret approuvant le Schéma directeur de la région Île-de-France, la Région procède à une analyse de son application, notamment du point de vue de l'environnement ». ■

4.1 UN DISPOSITIF D'ÉVALUATION PARTENARIAL

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

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

DES OBSERVATOIRES, SUPPORTS DE L'ÉVALUATION

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

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

4.2 UNE APPROCHE LARGE ET DES CRITÈRES MULTIPLES

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

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

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

- relier – structurer pour une métropole plus

connectée, plus durable et plus intense ;

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

Les indicateurs synthétiques pour le suivi des grands défis

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

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

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

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

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

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

Ce dispositif devrait permettre de suivre l'évolution de la révision des documents d'urba-

nisme locaux (DUL) suite à l'approbation du SDRIF, mais surtout de mesurer la compatibilité de ces documents au regard de :

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

Compte tenu de la diversité des thématiques abordées et des orientations, le nombre d'indicateurs pouvant être potentiellement mobilisés est extrêmement important. Il sera donc nécessaire par souci d'efficacité, de lisibilité et de pédagogie de cibler les objets les plus pertinents et de restreindre le nombre d'indicateurs. De nombreuses données ont été mobilisées dans les phases de révision (analyse du SDRIF de 1994, diagnostic préalable, groupes d'experts...) ou de rédaction du SDRIF (cartes thématiques, évaluation environnementale, chiffres clés...). Ainsi, le travail réalisé dans le cadre de l'évaluation environnementale est un point d'accroche important. Il a d'ores et déjà identifié des don-

nées transversales qu'il conviendra de compléter en conservant la même logique de sélection. Le recensement des données utilisées dans le SDRIF permettra de déterminer les données de base à suivre et d'identifier les manques en regard de l'exercice de suivi-évaluation.

Il s'agira de constituer à terme un « tableau de bord » public permettant d'organiser le travail de suivi et de restituer l'analyse :

- élément suivi ;
- descriptif de l'indicateur ;
- source des données et périodicité de leur actualisation ;
- producteurs / partenaires ;
- rapport et référence au SDRIF (défi, enjeux, objectifs - chapitre, page et/ou carte ...),
- territoire d'analyse (région, département, communes, territoires spécifiques du SDRIF...).

Le dispositif de suivi rendrait également compte de la territorialisation des évolutions observées afin de mettre en évidence les dimensions spatiales qui constituent le fondement de mise en œuvre du document : échelle régionale, Bassin parisien, géographie stratégique, secteurs de densification et d'urbanisation préférentielle, quartiers de gares.

Des secteurs privilégiés (urbanisation préférentielle) sont identifiés, pour construire de nouveaux quartiers (logements, activités, équipements, services, espaces verts).

LES INDICATEURS DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

L'évaluation environnementale présente douze indicateurs permettant de suivre et d'évaluer les incidences du SDRIF sur le changement climatique, les grands paysages et espaces ouverts, les ressources naturelles et patrimoniales, et les enjeux liés au cadre vie, à la santé et au bien-être. Ces enjeux sont souvent porteurs de dimensions transversales, croisant consommation d'espace et construction de logement par exemple. Il s'agirait donc de compléter les indicateurs retenus en fonction de besoins plus spécifiques liés aux principes et objectifs d'aménagement portés par le SDRIF :

- développement économique ;
- construction de logements, création d'emplois et disparités territoriales (TOL et ratios) ;
- densification et consommation foncière (notamment des espaces agricoles et naturels) ;
- lien urbanisme-transport : évolution des déplacements domicile-travail, articulation entre la programmation des projets (schémas directeurs des RER, Nouveau Grand Paris), l'amélioration du niveau de service des transports et l'urbanisation ;
- protection et valorisation de l'environnement ;
- appropriation : documents d'urbanisme, projets locaux, et qualité de l'urbanisation. ■

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

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

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

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

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

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

Le suivi et l'évaluation des orientations thématiques et sectorielles

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

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

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

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

4.3 PARTAGER ET EXPLIQUER

La démarche globale de suivi-évaluation du SDRIF serait notamment restituée périodiquement, selon les éléments disponibles, sous la forme de notes de tendance, et à moyen terme sous la forme d'un rapport constituant la base de l'évaluation quinquennale. Ce rapport ferait l'objet d'une communication en séance plénière du Conseil régional.

Le référentiel territorial du SDRIF

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

Ce référentiel territorial permettrait à chacun, à l'échelle de son territoire (départements, intercommunalités, communes, parcs naturels régionaux, etc.) ou de sa zone

d'études, de faire ressortir les constats des évolutions passées, les orientations du SDRIF et les éléments de cadrages quantitatifs en matière de construction de logements, de développement de l'emploi ou d'extension urbaine autorisée. Au-delà de la déclinaison automatique sous la forme de fiches et d'un atlas reprenant l'ensemble de la cartographie du Schéma directeur, cet outil viserait :

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

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

La série carnets pratiques illustre les grandes orientations régionales, et en particulier les

principales orientations que le SDRIF veut promouvoir. Loin d'être des guides d'application juridique, ils présentent, sous une forme illustrée, des exemples de réponses locales aux objectifs du SDRIF. Ces carnets ont pour but de faciliter la déclinaison de ces principes dans les documents d'urbanisme communaux et intercommunaux. Par des exemples de bonnes pratiques et à travers des explications méthodologiques et des fiches, ils présentent ainsi des exemples concrets de réalisation dans les opérations d'aménagement déjà expérimentées localement, en Île-de-France, en France ou à l'étranger.

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

La carte interactive du SDRIF

L'efficacité de la mise en œuvre du SDRIF repose sur la bonne compréhension des enjeux du territoire francilien et de la stratégie d'aménagement régionale. Les supports numériques représentent une voie nouvelle pour permettre à tous les publics de s'approprier et de partager le projet Île-de-France 2030.

La carte interactive du SDRIF faciliterait la prise en main du schéma directeur de la région Île-de-France afin d'en diffuser et d'en expliquer les messages essentiels. Ce support numérique offrirait ainsi une opportunité nouvelle pour détailler de manière cartographique et interactive le projet d'aménagement régional et effectuer en quelques clics le lien avec les enjeux et les projets de territoires d'échelles infrarégionales.

Outil pédagogique en appui du document d'aménagement et d'urbanisme, la carte interactive permettrait à l'utilisateur de procéder à une navigation numérique libre ou guidée. Elle pourrait également être sollicitée comme support de médiation. Le futur utilisateur accéderait librement à cette application par Internet, depuis un ordinateur ou une tablette tactile.

Les Franciliennes et les Franciliens associés

L'association des Franciliennes et des Franciliens apparaît indispensable à l'appropriation effective du projet régional que constitue le

SDRIF, qui tient compte des modes de vie individuels et collectifs (habitat, mobilité, activité, loisirs, etc.) et de leurs évolutions. Elle serait donc indispensable à son suivi et à son évaluation. Les dispositifs utilisés ou construits à l'occasion de la concertation engagée pour la révision du SDRIF seraient sollicités et, le cas échéant, affinés pour son suivi : «baromètre» de l'opinion francilienne, sondages, enquêtes auprès des Franciliennes et des Franciliens, panels, débats consultatifs, conférences citoyennes, etc.

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

PROPOSITIONS POUR
PROPOSITIONS
LA MISE EN ŒUVRE

PROPOSITIONS **POUR**
LA MISE EN ŒUVRE

INDEX

Sigles.....	152
Termes techniques	154

SIGLES

ACTEP	Association des collectivités territoriales de l'est parisien	DUP	Déclaration d'utilité publique
ADEME	Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie	ENS	Espace naturel sensible
AEV	Agence des espaces verts	EPCI	Établissement public de coopération intercommunale
AFTRP	Agence foncière et technique de la région parisienne	EPF-EPFIF	Établissement public foncier / Établissement public foncier d'Île-de-France
AIGP	Atelier international du Grand Paris	EPRI	Évaluation préliminaire des risques d'inondation
ANRU	Agence nationale pour la rénovation urbaine	GP3	Grand projet 3
AOL	Autorité organisatrice du logement	GP5	Grand projet 5
AOP	Autorité organisatrice de proximité	GP8	Grand projet 8
AOT	Autorité organisatrice des transports	HQE/HQS	Haute qualité environnementale / Haute qualité sanitaire
Apur	Atelier parisien d'urbanisme	IAU îdF	Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Île-de-France
ARD	Agence régionale de développement	ICPE	Installation classée pour la protection de l'environnement
Arene	Agence régionale de l'environnement et des nouvelles énergies	IEED	Institut d'excellence des énergies décarbonées
ARS	Agence régionale de santé	Insee	Institut national de la statistique et des études économiques
BD-PLU	Base de données des PLU	ISO/AFNOR	International organization for standardization/ Association française de normalisation
BTP	Bâtiment et travaux publics	ISSR	Indice de santé sociale d'Île-de-France
CCRANT	Commission consultative régionale pour l'aménagement numérique du territoire	ITE	Indice temporel de l'environnement
CDCEA	Commission départementale de consommation des espaces agricoles	IVE	Indice de vitalité économique
CDG Express	Charles-de-Gaulle Express	LGV	Ligne à grande vitesse
CDGT	Carte de destination générale des différentes parties du territoire	LNP	Ligne nouvelle Paris-Normandie
CDT	Contrat de développement territorial	MIPES	Mission d'information sur la pauvreté et l'exclusion sociale
CEPRI	Centre européen de prévention des risques d'inondation	MOLLE	Loi de Mobilisation pour le logement et de lutte contre l'exclusion
Ceser	Conseil économique, social et environnemental régional	MOS	Mode d'occupation du sol
CGEDD	Conseil général de l'environnement et du développement durable	NFC	Near field communication (communication en champ proche)
CNOUS	Centre national des œuvres universitaires et scolaires	NQU	Nouveaux quartiers urbains
CPER	Contrat de projets État-Région	OCEAN	Observatoire de la consommation des espaces agricoles et naturels
CPIER	Contrat de projets interrégional État-Régions	OIN	Opération d'intérêt national
CPRD	Contrat particulier Région-Département	ORDIF	Observatoire régional des déchets d'Île-de-France
CRHL	Comité régional de l'hébergement et du logement	ORF	Observatoire régional du foncier
CROUS	Centre régional des œuvres universitaires et scolaires	ORS	Observatoire régional de la santé
DIM	Domaine d'intérêt majeur	PAEN	Périmètre de protection des espaces agricoles et naturels périurbains
DRIEE	Direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie	PAP	Port de Paris
DUL	Document d'urbanisme local		

PAPI	Programme d'actions de prévention des inondations	SCORAN	Stratégie de cohérence régionale pour l'aménagement numérique
PCET	Plan climat-énergie territorial	SCoT	Schéma de cohérence territoriale
PDUIF	Plan de déplacements urbains d'Île-de-France	SDAGE	Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux
PEB	Plan d'exposition au bruit	SDRIF	Schéma directeur de la région Île-de-France
PGRI	Plan de gestion des risques inondation	SDTAN	Schéma directeur territorial d'aménagement numérique
PIG	Projet d'intérêt général	SEM	Société d'Économie Mixte
PLAI	Prêt locatif aidé d'intégration	SGP	Société du Grand Paris
PLH	Programme local de l'habitat	SME	Système de management environnemental
PLU	Plan local d'urbanisme	SRCAE	Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie
PLUS	Prêt locatif à usage social	SRCE	Schéma régional de cohérence écologique
PME	Petite et moyenne entreprise	SRDEI	Stratégie régionale de développement économique et d'innovation
PMI	Petite et moyenne industrie	SRE	Schéma régional éolien
PNR	Parc naturel régional	SRI	Stratégie régionale de l'innovation
PNRU	Programme national de rénovation urbaine	SRIT	Schéma régional des infrastructures et des transports
PPA	Plan de protection de l'atmosphère	SROS	Schéma régional de l'organisation des soins
PPBE	Plan de prévention du bruit dans l'environnement	SRTL	Stratégie régionale du tourisme et des loisirs
PPI	Programme prévisionnel d'investissement	SRU	Loi relative à la Solidarité et au renouvellement urbains
PPR	Plan de prévention du risque	STIF	Syndicat des transports d'Île-de-France
PPRN	Plan de prévention des risques naturels	TCSP	Transport collectif en site propre
PPRT	Plan de prévention des risques technologiques	TEP	Territoire écologiquement prioritaire
PRAD	Plan régional d'agriculture durable	TGV	Train à grande vitesse
PREDAS	Plan régional d'élimination des déchets d'activités de soins	TIC	Technologies de l'information et de la communication
PREDD	Plan régional d'élimination des déchets dangereux	TIM	Territoire d'intérêt métropolitain
PREDEC	Plan régional de prévention et de gestion des déchets de chantiers	TIRN	Territoire d'intérêt régional et national
PREDIF	Plan régional de réduction des déchets en Île-de-France	TOL	Territorialisation de l'offre de logements
PREDMA	Plan régional d'élimination des déchets ménagers et assimilés	TVB	Trame verte et bleue
PRIF	Périmètre régional d'intervention foncière	Unesco	Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture
PRMD	Plan d'actions régional pour la mobilité durable	ZAC	Zone d'aménagement concerté
PRPA	Plan régional de protection de l'atmosphère	ZAE	Zone d'activités économiques
PRQA	Plan régional pour la qualité de l'air	ZAP	Zone agricole protégée
PRU	Projet de rénovation urbaine	ZUS	Zone urbaine sensible
RER	Réseau express régional		
RNR	Réserve naturelle régionale		
SAFER	Sociétés d'aménagement foncier et d'établissement rural		
SAGE	Schéma d'aménagement et de gestion des eaux		

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

Indicateur de réalisation	EE/230	Ressources naturelles.....	VR/60, DPSO/31, 53, EE/27, 78
Indicateur de résultat	EE/231	Risque de mouvement de terrain.....	DPSO/117, EE/158
Indicateur d'impact global	EE/231	Risque technologique.....	DPSO/162, 166, EE/162
Innovation	VR/58, DPSO/40	Ruissellement	EE/127
Intensification urbaine.....	DPSO/54, EE/71	Schéma de cohérence territorial.....	OR/10, MO/78
Intensité urbaine.....	VR/55, DPSO/54	Secteur déficitaire en espaces verts	OR/25
Intérêt régional	DPSO/51	Site ou zone Natura 2000.....	EE/47, 119
Interface ville/nature	DPSO/71	Système régional des espaces ouverts.....	DPSO/152, EE/54
Liaison agricole et forestière	DPSO/160, OR/44, EE/109	Territoires contributifs	VR/57, DPSO/52
Liaison verte	DPSO/71, 158, OR/44, EE/109	Territoires d'intérêt métropolitain.....	DPSO/80, MO/65
Métro automatique du Grand Paris Express.....	VR/54, DPSO/107, MO/22	Territoires écologiquement prioritaires	VR/56, MO/67
Mixité sociale	VR/55, DPSO/87	Territorialisation des objectifs de logement	MO/29
Modèle de développement	DPSO/51	Trame verte d'agglomération	DPSO/71, 96, EE/62
Multipolaire	DPSO/55, 62	Trame verte et bleue	DPSO/154, EE/58, MO/45
Nouveaux quartiers urbains.....	MO/70	Unité paysagère.....	DPSO/156, EE/98
Pactes	MO/42	Urbanisation au sens strict	EE/238
Parc naturel régional.....	VR/60, MO/71	Voies rapides apaisées	DPSO/108
Pénétrantes agricoles et boisées	DPSO/160, 151	Vulnérabilité face aux risques	DPSO/164
Périmètre de calcul des GES	EE/89	Zones humides.....	EE/127
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		

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

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

La révision du SDRIF a été menée en association avec les services de l'État

- Représentés par Jean Daubigny, préfet de la région Île-de-France, préfet de Paris et par Jean-Claude Ruyschaert, 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 Mouglin, 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-rapporteuse.

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 Puset, 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 Nologues, Dorothée Palayan, Dominique Riou, Anne-Marie Roméra, Florian Soulard, Sophie Tabuteau, Angélique Templier, Marion Tillet, Yann Watkin,
- Avec l'appui technique de Adelaïde Bardou, 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 Jousseau, 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 Praznocy,
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

PROPOSITIONS POUR
PROPOSITIONS
LA MISE EN ŒUVRE
PROPOSITIONS **POUR**
LA MISE EN ŒUVRE



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