
*Fascicule annexe
« Mise en œuvre »
du projet de Sdrif 2013*

*Vers un Pacte de développement
des territoires.*

*15 juin 2012
Version V1
Document de travail*

Avertissement

Certaines illustrations et schémas sont en cours de finalisation. Les cartes seront notamment reprises selon la charte graphique.

Les phrases notées en italique et entre crochets nécessitent des arbitrages.

Sommaire

SOMMAIRE	3
INTRODUCTION	4
PREAMBULE	5
COMPOSITION DU SDRIF	7
1-LA MISE EN ŒUVRE DES OBJECTIFS STRATEGIQUES REGIONAUX	9
1.1-COMMENT AMELIORER L'ACCESSIBILITE ?	9
1.1.1 Des déplacements plus efficaces : les cadres de la mise en œuvre.....	9
1.1.2 La programmation des projets.....	11
1.1.4. Des hommes et des territoires en réseau	18
1.2-COMMENT INTENSIFIER LES CENTRALITES URBAINES ?	20
1.2.1 Les hypothèses quantitatives du projet spatial régional : la territorialisation de l'offre de logements et d'emploi.....	20
1.2.2 Une politique ambitieuse du logement.....	23
1.2.3 La mixité des quartiers par les services et équipements.....	27
1.2.4 Innovation et dynamisme économique.....	30
1.2.5 Des politiques foncières en faveur de la compacité.....	33
1.3- COMMENT CONCILIER AMENAGEMENT ET ENVIRONNEMENT ?	35
1.3.1 L'impératif de la biodiversité et des continuités écologiques	36
1.3.2 Les enjeux de l'énergie et de l'adaptation au changement climatique.....	38
1.3.3 La vulnérabilité des territoires	39
1.3.4 Limitation de l'étalement urbain et robustesse de l'agriculture	43
2- UNE STRATEGIE RENOUVELEE DE DIALOGUE POUR LA TRANSFORMATION DU TERRITOIRE REGIONAL	45
2.1-IMPULSER UN NOUVEAU CADRE PARTENARIAL AVEC LES COLLECTIVITES TERRITORIALES	45
2.1.1 Des dynamiques interrégionales soutenues.....	45
2.1.2 La création d'une gouvernance régionale d'aménagement : la Conférence régionale des collectivités.....	46
2.1.3. Paris Métropole, vers une assemblée des territoires	46
2.1.4 Les coopérations interterritoriales.....	47
2.2- MOBILISER LES OUTILS REGLEMENTAIRES POUR FAIRE RESPECTER LE DROIT DU SOL	49
2.2.1 La mise en œuvre partenariale des outils réglementaires.....	49
2.2.2 Garantir la cohérence entre les grands schémas sectoriels.....	50
2.2.3 Adapter les dispositifs réglementaires et de planification à la spécificité francilienne.....	51
2.3-ARTICULER EFFICACEMENT PLANIFICATION ET PROGRAMMATION	52
2.3.1. La géographie stratégique, socle de la mise en œuvre.....	53
2.3.2 Renouveler la contractualisation	56
2.3.3 Des outils efficaces et évolutifs au service d'une stratégie de mise en œuvre	57
2.3.4 L'expérimentation, levier novateur pour la mise en œuvre du SDRIF	62
2.3.5 L'offre d'ingénierie	63
2.4- RECHERCHER UNE FISCALITE PLUS SOLIDAIRE ET DIVERSIFIER LES FINANCEMENTS.....	65
3- APPROPRIATION, SUIVI ET EVALUATION : UN SDRIF EN MOUVEMENT	67
3.1 -UN DISPOSITIF D'EVALUATION PARTENARIAL	67
3.2- UNE APPROCHE LARGE ET DES CRITERES MULTIPLES.....	68
3.3- PARTAGER ET EXPLIQUER.....	70
INDEX DES SIGLES	73
INDEX DES DEFINITIONS	73
TABLE DES ILLUSTRATIONS	73
OURS	73

Introduction

Le fascicule « Mise-en-œuvre du SDRIF » a pour but de préciser les leviers d'actions dont dispose la puissance publique pour mettre en pratique les objectifs et orientations réglementaires du SDRIF, à tous les niveaux territoriaux. En effet, une bonne articulation entre planification régionale, programmation et projets locaux est au cœur des défis à relever pour faire vivre le projet Île-de-France et permettre sa réalisation, une fois le SDRIF approuvé. La prise en compte concrète des différentes échelles de territoire, des différentes temporalités des projets et de la pluralité des acteurs locaux permettront ainsi de construire un « **pacte de développement des territoires** ».

Un Schéma directeur appliqué est tout d'abord un schéma directeur compris et approprié par les acteurs locaux, c'est pourquoi ce fascicule est découpé en trois parties :

- une première partie qui explicite les façons de mettre en œuvre les 3 grands principes du projet spatial que sont « Relier », « Equilibrer-Polariser » et « Préserver-Valoriser », dressant un panorama des politiques publiques territoriales à partir desquelles se partagent les différentes responsabilités des différents acteurs.
- une deuxième partie qui détaille les outils dont disposent les partenaires pour appliquer le 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 qui émergent dans les territoires. Cette deuxième partie propose des pistes d'évolutions possibles pour certains dispositifs.
- une troisième partie qui développe le processus de suivi et d'évaluation du SDRIF, après son approbation.

Préambule

Le SDRIF est un document d'aménagement et d'urbanisme qui donne un cadre à l'organisation de l'espace francilien. Il 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 vision 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.

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 départementaux 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 au sixième et septième alinéa 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.

La révision et la mise en œuvre du SDRIF sont des compétences partagées. 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. Elle 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 accompagné des avis des personnes publiques susmentionnées. Il a ensuite été adopté par le Conseil régional lors de la séance du xxxxxxxx, 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

2004-2008 : une première phase jusqu'à l'adoption du SDRIF par le Conseil régional

2004-2005 Bilan du SDRIF de 1994, délibération du Conseil régional pour l'ouverture de la mise en révision et décret n°2005-1082 ouvrant la procédure de révision du SDRIF

2005-2006 La démarche de concertation initiale (ateliers thématiques et territoriaux, forums, conférence des intercommunalités, conférence interrégionale, enquête par questionnaire auprès des Franciliennes et des Franciliens, conférences de citoyens, États généraux du SDRIF)

2006 : « Une Vision régionale pour l'Île-de-France, les orientations de la Région pour la révision du SDRIF »

2007-2008 : délibération du Conseil régional arrêtant le projet de SDRIF, recueil des avis des Conseils généraux, des chambres consulaires, du CESR, du ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables sur le projet de SDRIF, enquête publique, délibération du Conseil régional adoptant le projet de SDRIF.

2010 – 2013 : reprise de la révision

Le changement « des circonstances de droit et de fait » (lois Grenelle 1 et 2, loi relative au Grand Paris...) intervenu depuis l'adoption du projet de SDRIF n'a pas permis au Conseil d'État de rendre un avis favorable au décret d'approbation.

2011 : procédure relancée par le décret portant approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris, communication du Président du Conseil régional définissant les orientations de cette révision dont le projet de SDRIF de 2008 constitue le socle.

Composition du SDRIF

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

Le fascicule « Rapport sur les défis, le projet spatial et les objectifs du SDRIF »

Ce présent fascicule exprime les ambitions d'aménagement et de développement durable de la région Île-de-France. Il permet de répondre aux enjeux soulevés et trouve sa traduction dans les orientations réglementaires du SDRIF contenues dans le fascicule dédié et des politiques d'accompagnement et partenariales pour sa mise en œuvre (fascicule 4). Il a été élaboré en interaction avec l'évaluation environnementale et la carte de destination générale des différentes parties du territoire (CDGT).

Ce fascicule est organisé en cinq chapitres. Le premier expose les 3 grands défis pour une Île-de-France plus solidaire face aux mutations de son environnement et dans une économie mondiale. Les trois chapitres suivants présentent le modèle de développement et le projet spatial Île-de-France 2030 (chapitre 2) et sa traduction en grands objectifs nécessaires à sa réalisation. Ceux-ci sont déclinés d'abord à l'échelle locale autour du Francilien et son cadre de vie (chapitre 3) puis à l'échelle globale autour du rayonnement de l'Île-de-France (chapitre 4). Le dernier chapitre présente la logique des territoires d'intérêt métropolitain.

Le fascicule « Orientations réglementaires du SDRIF » et la « carte de destination générale des différentes parties du territoire »

Ce fascicule regroupe l'ensemble des dispositions normatives s'imposant notamment aux SCOT, et en leur absence aux PLU ou documents d'urbanisme en tenant lieu. A l'instar du projet spatial, les orientations, et les légendes de la CDGT, sont déclinées autour des trois dimensions « relier et structurer », « polariser et équilibrer », « préserver et valoriser ». Il s'agit ainsi de montrer le cheminement entre la stratégie et sa traduction réglementaire.

Le champ d'application géographique des orientations est principalement défini dans la carte de destination générale des différentes parties du territoire (CDGT) qui accompagne le fascicule 2 avec le souci d'explicitier le passage du projet spatial à sa traduction cartographique réglementaire.

Cette carte, à l'échelle du 1/150 000, couvre la totalité du territoire régional avec une expression graphique adaptée sur un fond de plan établi à partir du mode d'occupation des sols (MOS) 2008. De ce fait les espaces isolés, d'une superficie inférieure à 5 hectares dans l'agglomération centrale (cf. carte « Grandes entités géographiques »), [à reprendre] et d'une superficie inférieure à 15 hectares hors de l'agglomération centrale, ont été en général englobés dans les espaces environnants. Les limites communales schématiques constituent des éléments indicatifs de repère. La carte de destination générale des différentes parties du territoire est de portée normative. Elle doit faire l'objet d'une application combinée avec le fascicule « orientations » auquel elle est étroitement subordonnée.

Le fascicule « Évaluation environnementale du SDRIF »

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.

Le fascicule « Rapport sur la mise en œuvre du SDRIF »

Ce fascicule 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.

[Le SDRIF est accompagné d'un fascicule « Vision régionale » qui participe de la compréhension des ambitions régionales. Il expose le projet de société, l'avenir proche (demain) et plus lointain (2030) que la Région souhaite dessiner avec tous ses partenaires].

1-La mise en œuvre des objectifs stratégiques régionaux

Le SDRIF offre un cadre de cohérence aux actions publiques sectorielles et définit un projet de société et d'aménagement à l'horizon 2030, qui embrasse tous les territoires contributifs au fonctionnement et à la transformation de la région métropolitaine francilienne. Le projet d'aménagement régional doit être décliné localement pour répondre aux besoins des franciliens en matière de logements, de déplacements, d'équipements, d'emplois. C'est tout l'enjeu de la mise en œuvre du SDRIF : permettre la mise en application concrète des objectifs du projet spatial régional sur la base des trois principes « RELIER – POLARISER – PRESERVER/VALORISER »; accompagner les dynamiques territoriales quand elles existent ou les révélant quand elles émergent au travers de projets concrets négociés, partagés.

1.1-Comment améliorer l'accessibilité ?

La recherche de l'articulation optimale entre développement urbain et réseau de transport constitue le socle d'un modèle de ville dense, compacte et durable. Penser les mobilités des personnes et des marchandises nécessite de définir une organisation de la ville visant à la diversification des fonctions et usages; l'amélioration des conditions de vie des usagers quotidiens des transports ainsi que la réponse aux besoins de déplacements des Franciliens en sont les enjeux majeurs. « L'intensification » de la ville renvoie à la mixité sociale et fonctionnelle, à la proximité des commerces et services, du logement pour générer des villes de faible distance à partir d'une desserte fine en transports collectifs, optimisée et maillée.

1.1.1 Des déplacements plus efficaces : les cadres de la mise en œuvre

La Région Île-de-France inscrit son action dans un cadre global et partenarial, tenant compte précisément des délais de réalisation des projets de transport. Son intervention s'appuie sur deux types d'outils : des documents stratégiques et des outils programmatiques.

Les documents stratégiques

• **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 transport existant en Île-de-France : en accélérant la réalisation des investissements consacrés aux transports en Ile-de-France, il répond aux urgences à court terme, et aux besoins des Franciliens à moyen et long termes.

Le Plan de mobilisation identifie une soixantaine de projets adaptés à la diversité des situations et des territoires. Il prévoit ainsi la modernisation et le développement du réseau RER, la désaturation des lignes de métro les plus engorgées, la réalisation de 120 km de tramway et de 300 km de bus en site propre ainsi que l'aménagement ou la création de 13 grands pôles multimodaux.

Le Plan de mobilisation est désormais complété par le réseau de transport public du Grand Paris, suite à la signature du **Protocole d'accord entre l'Etat 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 transport public du Grand Paris Express, qui prévoit la réalisation de 200 km de lignes de métro automatique.

- **Le plan de déplacement urbain d'Île-de-France (PDUIF)** définit les principes directeurs de l'action publique permettant d'atteindre un équilibre durable entre les besoins de mobilités et les enjeux de protection environnementale. Pour cela, il coordonne les politiques de déplacements tant des personnes que des marchandises à l'échelle de la Région. Aux termes de l'article L.1214-10 du code des transports, le PDUIF doit être compatible avec le SDRIF prévu à l'article L.141-1 du code de l'urbanisme. Le Conseil régional a arrêté le projet de PDUIF le 16 février 2012.

Le PDUIF décline un plan d'action concernant l'ensemble des modes de transports (transports collectifs, voiture particulière, deux roues motorisés, marche à pied et vélo) ainsi que les politiques de stationnement ou d'exploitation et de sécurité routière. Les actions ainsi identifiées dans le PDUIF constituent des leviers tant à l'échelle de la métropole francilienne 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 des mobilités durables.

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 dans les dix prochaines années. Il constitue en cela une déclinaison aboutie du volet déplacements du SDRIF, dès à présent en cours de mise en œuvre.

Encadré : vers un SRIT Île-de-France

[Le SDRIF, le PDUIF, le plan de mobilisation pour les transports en Île-de-France ainsi que le réseau de transport public 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 aura pour vocation d'assurer l'articulation entre documents stratégiques et documents programmatiques.]

Les documents programmatiques

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

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

• Pour compléter les financements de projets déjà inscrits au CPER ou pour permettre la réalisation de nouveaux projets, la Région signe un **contrat particulier Région-Département (CPRD)** avec chacun des huit départements franciliens. 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.

Encadré : 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 Ile-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 aux différentes étapes de mise en œuvre de la réforme.
- la modernisation et la simplification des modes de paiement des titres de transports, par l'ouverture d'un paiement par Internet et le développement de la technologie NFC.
- le développement de l'inter-opérabilité des titres de transport avec les autres modes de déplacement.

La mise en œuvre de la réforme tarifaire sera jalonnée de mesures d'étape, bénéficiant à tous les Franciliens et les Franciliennes.

1.1.2 La programmation des projets

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

Pour accompagner le projet régional, le réseau de transport doit 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 réseau de transport public 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 deux 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 réalisés 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 dont la réalisation se fera hors Plan de mobilisation.

Fiabiliser et moderniser les RER et le réseau ferré existant

La modernisation des RER est un enjeu majeur pour le développement de la métropole. Elle passe en particulier par des opérations de modernisation des lignes RER, l'amélioration de la fiabilité et de la qualité de service du réseau existant, sous l'égide du STIF en tant qu'autorité organisatrice des transports (AOT) en Île-de-France.

C'est pourquoi, la plupart des lignes RER font l'objet d'un schéma directeur, assurant un cadre de cohérence entre mesures d'investissement et d'exploitation, et ce, à différents horizons : à court, moyen et long termes.

Le Plan de Mobilisation des transports prévoit l'amélioration des lignes C et D du 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.

- Parallèlement, plusieurs projets de transport d'envergure sont retenus pour fiabiliser le réseau existant et compléter le schéma global de transport de la Région.

Opérations RER	Horizon de réalisation
Nouvelle branche du RER D, entre gare RER D Villiers-le-Bel – Gonesse – Arnouville et la gare RER B Parc des expositions de Villepinte (dit Barreau de Gonesse)	<i>Plan de mobilisation</i>
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 entre Paris et Juvisy	

- Enfin, le réseau de transport ferré régional sera complété par la réalisation d'une rocade ferrée de type tram-train, qui facilitera des déplacements de banlieue à banlieue en moyenne et grande couronne. 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 Epinay-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 trans-train	Horizon de réalisation
Réalisation de la Tangentielle Nord d'Epinay-sur-Seine – Le Bourget puis prolongements à Sartrouville / Noisy-le-Sec	<i>Plan de mobilisation</i>
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	

L'optimisation du réseau de métro par la désaturation des lignes les plus engorgées, le prolongement de certaines lignes existantes et la réalisation du réseau de transport public Grand Paris Express

Le développement du réseau de métro est nécessaire pour le renouvellement du système de transport francilien. Il s'appuie sur la désaturation des lignes aujourd'hui les plus fréquentées, le prolongement de certaines lignes existantes et la réalisation du réseau de transport public Grand Paris Express. Il prévoit des correspondances maximales avec les lignes de trains et de RER.

Le réseau du métro sera ainsi doublé à l'horizon du SDRIF, passant d'environ 220 km en 2012 à plus de 440 km d'ici 2030. Et au-delà de cette extension sans précédent du linéaire kilométrique, les lignes nouvelles du réseau de transport public Grand Paris Express bénéficieront d'une exploitation en mode automatique.

Associé à la modernisation des lignes RER, ces projets doivent permettre d'améliorer de manière substantielle les conditions de vie des usagers quotidiens des transports en Île-de-France. A la clef réside un double enjeu d'amélioration de la desserte du cœur de métropole et de renforcement des liaisons avec l'ensemble des pôles ou bassins d'emplois de la région.

Le prolongement de certaines lignes radiales de métro permettra 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 réseau de transport public Grand Paris Express et l'accroissement de la fréquence sur les lignes de RER et de train, la performance du réseau de transports collectifs de l'agglomération sera 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 pourront être prolongées pour permettre la correspondance avec le réseau de transport public Grand Paris Express.

Projets métro (prolongements)	Horizon de réalisation
Prolongement du métro L4 à Bagneux	<i>Plan de mobilisation</i>
Prolongement du métro L12 à Aubervilliers	
Prolongement du métro L14 à Mairie de St Ouen (désaturation du métro L13)	
Prolongement du métro L11 à Rosny-Bois-Perrier	
Prolongement du métro L7 au Bourget RER	< 2030
Prolongement du métro L1 à Val de Fontenay	
Prolongement du métro L10 à Ivry	
Prolongement du métro L9 à Murs-à-pêches	
Prolongement du métro L12 à Issy RER	

Projets métro (Grand Paris Express)	Horizon de réalisation
Ligne rouge (Roissy – Pleyel – Pont de Sèvres – Noisy-Champs – Le Bourget RER B)	avant 2025
Ligne orange (Pleyel – Rosny – Noisy-Champs – Champigny)	
Ligne verte (Versailles – Orly)	
Ligne bleu (Pleyel – Orly)	après 2025
Ligne orange Ouest (Nanterre – Pleyel)	
Ligne verte Ouest (Versailles – Rueil – Nanterre)	
Ligne rouge Nord (Roissy – Le Mesnil Amelot)	

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

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, 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 ; en grande couronne, les TCSP assurent un rôle essentiel de desserte visant à relier les agglomérations, comme entre Sénart et Melun.

Le site propre des TCSP a vocation à être emprunté par des bus classiques et/ou des bus à haut niveau de service de type TZen par exemple. Dans certains cas, l'évolution à long terme vers une desserte de type tramway peut être intégrée dès la conception. Les opérations relèvent pour l'essentiel des CPRD, et dans certains cas du Contrat de projets.

Projets tramways	Horizon de réalisation
Prolongement du T1 à Val de Fontenay	<i>Plan de mobilisation</i>
Prolongement du T1 à Colombes	
Prolongement du T3 à Porte d'Asnières	
Débranchement du T4 à Clichy - Montfermeil	
Prolongement du T4 Noisy-le-Sec – Bondy	
Tramway T6 Châtillon-Vélizy-Viroflay	
Tramway T7 Villejuif- Juvisy	
Tramway T8 St-Denis-Epinay-Villetaneuse puis prolongement à Rosa Parks	
Réalisation du Tramway Antony-Clamart (TAC) puis prolongement à Issy	
Réalisation du Tramway Paris Orly sur la RD5	
Prolongement du T1 à Rueil	
Prolongement du T3 à Porte Maillot	

Projets de TCSP	Horizon de réalisation
TCSP Sénart – Melun	<i>Plan de mobilisation</i>
TCSP Saint-Quentin-en-Yvelines – Saclay – Massy	
TCSP Corbeil-Essonnes – Evry – Grigny	
TCSP Porte de Pantin – Livry-Gargan (via la RN3)	
TCSP Bibliothèque François Mitterrand – Les Ardoines - Choisy	
TCSP Sucy-Bonneuil – Pompadour – Sénia – Orly	
Est TVM	
TCSP Villiers le Bel – Villepinte	
TCSP Sénart – Corbeil-Essonnes / Evry	
Secteur de Mantes la Jolie	
Secteur du Sud Roissy	
A10 Massy-Courtabœuf- Saint-Arnoult	< 2030
TCSP Esbly-Meaux	
TCSP Massy-Orly	
TCSP Noisy-le-Grand Mont d'Est – Sucy-Bonneuil RER	
TCSP Gare de Gargan à Vaujours	
TCSP RN20 de Porte d'Orléans à Longjumeau	

TCSP RN20 Massy-Arpajon
TCSP RN2 le Bourget-Villepinte
TCSP Juvisy-Evry RN7
TCSP Orly-Val d'Yerres-Val de Seine
TCSP Meudon - Boulogne-Billancourt - St Cloud (Val de Seine)
TCSP Tremblay-en-France - Aulnay-sous-Bois
TCSP Nogent sur Marne - Neuilly –sur-Marne Chelles (via la RN 34)
TCSP Vitry - Les Ardoines – Pompadour
TCSP Le Chesnay – Versailles
TCSP sur RN19 Maisons-Alfort – Brie-Comte-Robert via Boissy, Santeny et Villecresnes
TCSP Avenue du Paris Argenteuil Roissy
TCSP Torcy - Noisy le Grand (via la RD 199)
Secteur de Cergy-Pontoise
Secteur de Meaux
Secteur de St Quentin-en-Yvelines
Secteur de Carrières-Poissy
Secteur de Corbeil Essonne- Le Coudray
Secteur d'Argenteuil (dont RD 311, RD 392)
Secteur de Lagny-sur-Marne – Val d'Europe (via la RD 231)
A4 Coutevroult – Paris
A6 Evry – Paris
A12 : SQY – Rocquencourt
A13 : Paris – Mantes
Francilienne Marne-la-Vallée – Sénart
Francilienne Cergy –Roissy
Francilienne Marne-la-Vallée – Roissy
Francilienne Evry –Courtaboeuf

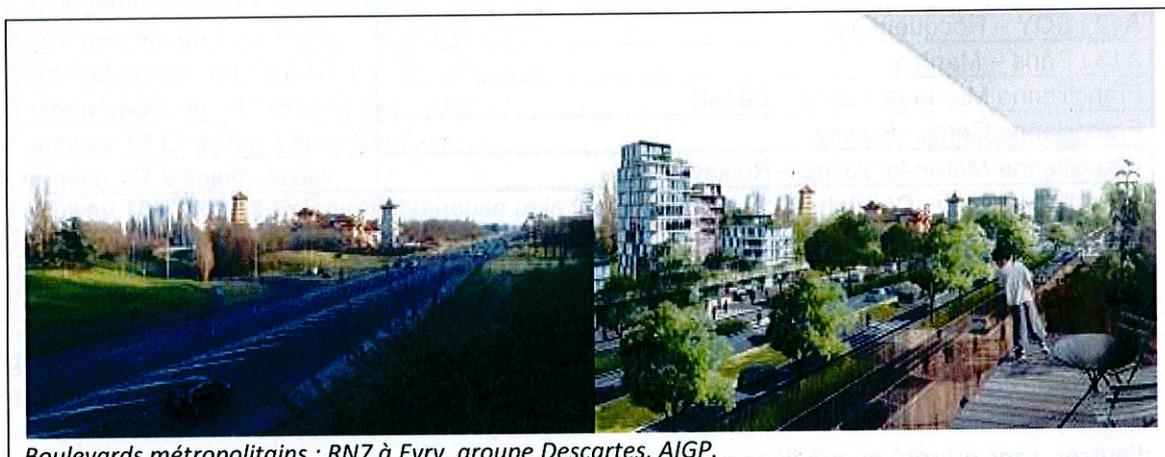
Compléter ponctuellement le réseau routier et aménager de nouvelles liaisons multimodales

La réduction du trafic est un enjeu central du SDRIF. Sur le réseau principal, la règle doit devenir de concevoir un nouveau type de voiries, dont le caractère multimodal est clairement affirmé, et sur lesquelles la circulation des véhicules particuliers n'est qu'une fonction parmi d'autres, sans priorité ou privilège particuliers.

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, impose toutefois de construire ponctuellement des maillons supplémentaires, essentiellement en grande couronne et aux franges de l'agglomération.

Projets	Types	Horizon de réalisation
Liaison Meaux-Roissy	Voie routière	<i>Horizon 2020</i>
Liaison RD 36 Châteaufort - Palaiseau	Voie Multimodale	
Franchissement des voies ferrées et de la Seine entre Valenton - Choisy-le-Roi	Franchissement	
Liaison A4 (Bailly-Romainvilliers) - RN36	Voie routière	
Contournement Est de Roissy	Voie routière	
Desserte du port de Bonneuil	Voie routière	
Déviation de Boissy puis aménagement de la RN19 de la RN406 à l'A104	Voie routière	< 2030

Prolongement de l'autoroute A16 entre L'Isle-Adam et la Francilienne	Voie routière
Liaison RN36 A6 - Melun - Marne-la-Vallée	Voie Multimodale
Liaison Carrières-sous-Poissy - Achères	Voie routière
Franchissement de la Seine en aval de Montereau-Fault-Yonne	Franchissement
Liaison RN6 Vigneux-sur-Seine - Créteil - Villeneuve-le-Roi	Franchissement
Liaison Mantes – Cergy	Voie routière
[Prolongement de la Francilienne (A104) entre Cergy-Pontoise et Poissy-Orgeval]	Voie routière
Franchissement de la Seine à Melun	Voie routière
Contournement de Melun	Voie routière
Aménagement de la RN10 entre Trappes et les Essarts-le-Roi	Voie routière
Franchissement des voies ferrées à Saint-Denis entre Carrefour Pleyel et Avenue du Président Wilson	Voie Multimodale
Franchissement de la Seine entre Vernou-la-Celle et Ecuelle	Voie routière



Boulevards métropolitains : RN7 à Evry, groupe Descartes, AIGP.

Les projets contribuant à l'attractivité de la Région

L'amélioration de la desserte des aéroports et le développement de l'accès aux gares connectées au réseau à grande vitesse concourent au renforcement de l'attractivité nationale et internationale de l'Île-de-France. Plusieurs projets répondent directement à cet objectif.

Améliorer la desserte des aéroports

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

Pour développer l'attractivité de l'Île-de-France, il est 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 transport.

A horizon 2020, l'accès à l'aéroport de Paris-CDG sera ainsi renforcé par la mise en service du schéma directeur du RER B+.

A plus long terme (2025), de nouvelles infrastructures viendront renforcer la liaison entre le cœur d'agglomération et la plateforme aéroportuaire, mais aussi avec les territoires du Bassin parisien, grâce à la construction de la ligne Roissy-Picardie. La desserte de l'aéroport d'Orly sera renforcée à horizon 2025 grâce au réseau de transport public Grand Paris Express, qui prévoit prolongement de la ligne 14 du métro.

De même, l'intermodalité air-fer sera renforcée à horizon 2025 par la réalisation du barreau d'interconnexion Sud et la création d'une gare TGV à Orly.

Développer l'accès aux gares connectées à la grande vitesse

L'attractivité de l'Île-de-France est fondamentalement liée à la qualité de son accessibilité ferroviaire à l'échelle interrégionale, nationale et européenne. Mais le réseau à grande vitesse est victime de son succès et présente encore certaines carences.

Afin d'anticiper la saturation prévisible de ces installations ferroviaires, le réseau de transport 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 constitue les aéroports d'Orly et de Roissy offrira à terme les conditions de correspondance air-fer.

En termes de services, la rocade à grande vitesse devra 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 assureront le maillage entre le réseau à grande vitesse national et le réseau régional via notamment les gares du réseau de transport public Grand Paris Express, en particulier dans le secteur de La Défense et Pleyel. L'ensemble du territoire francilien sera ainsi rendu plus accessible.

Dans le cadre de réalisation de l'interconnexion sud, l'implantation d'une gare à Sénart 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 Roissy Picardie,
- la ligne nouvelle Paris Normandie, 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.

Le soutien à 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 Île-de-France.

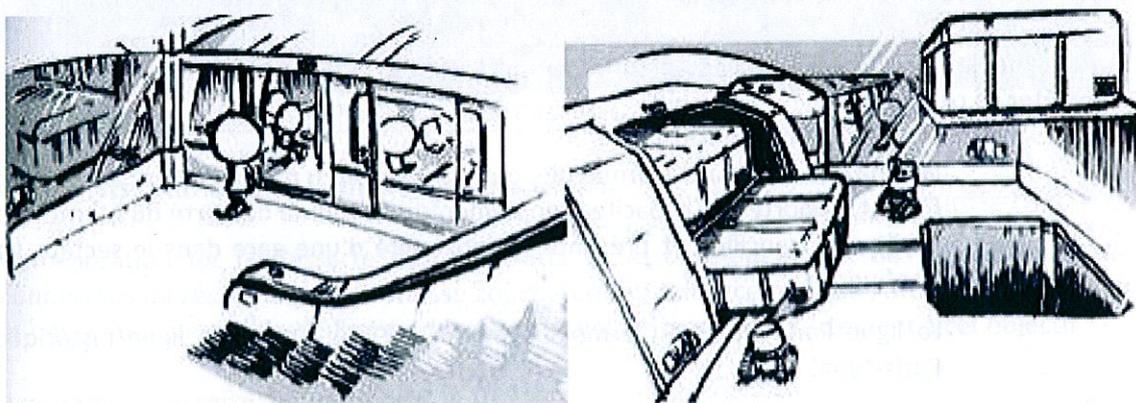
A la suite des Assises du fret et de la logistique organisées en juin 2011, la Région Île-de-France a souhaité accélérer des grands projets d'infrastructure positionnant l'Île de France au cœur des échanges internationaux. Cet objectif, qui concerne, à titre principal, les réseaux

ferroviaires et fluviaux, doit être un des axes majeurs des prochains contrats de projets. *[L'identification des projets prioritaires et leur programmation détaillée restent encore à préciser avec l'Etat et ses établissements publics].*

Par ailleurs, la stratégie proposée au sein du volet Marchandises du PDUIF privilégie les axes d'intervention suivants : favoriser le report modal vers le fer et la voie d'eau, préserver et développer les sites à vocation logistique, rationaliser l'organisation logistique afin de limiter les distances à parcourir sur la route et d'optimiser les conditions de livraison, et améliorer les performances environnementales du transport de marchandises.

Dans ce cadre, la politique régionale en matière de fret va s'appuyer sur 4 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 4 étapes : identification de sites prioritaires répondant aux besoins des logisticiens, mobilisation des acteurs concernés, diagnostic technique et opérationnel, expérimentation sur de 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 privés, 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.



Ateliers de création urbaine, session 2010 E.commerce : logistique de proximité, ESSEC

1.1.4. Des hommes et des territoires en réseau

Favoriser le développement du travail à distance

Le développement et l'organisation de la pratique du télétravail sont favorisés. A 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'Etat qui a lancé un plan pour le développement du télétravail dans les PME en novembre 2011.

Ces nouveaux lieux de travail peuvent s'ouvrir sous différents statuts : centres privés, espaces partagés, espaces numériques publics, etc. Les sites dans ou proches des gares, aussi bien en zones urbaines qu'en secteurs ruraux, doivent être privilégiés. La mise en place d'un réseau de télécentres répond ainsi à différents objectifs du SDRIF, tant sociaux, économiques qu'environnementaux. Les déplacements domicile-travail et plus particulièrement ceux de longue distance peuvent être ainsi minorés. Ces télécentres proposent également une offre de services attractive et adaptée aux entreprises locales, aux auto-entrepreneurs et aux travailleurs indépendants et participent au développement économique de territoires ruraux (création et développement d'entreprises et d'emplois).

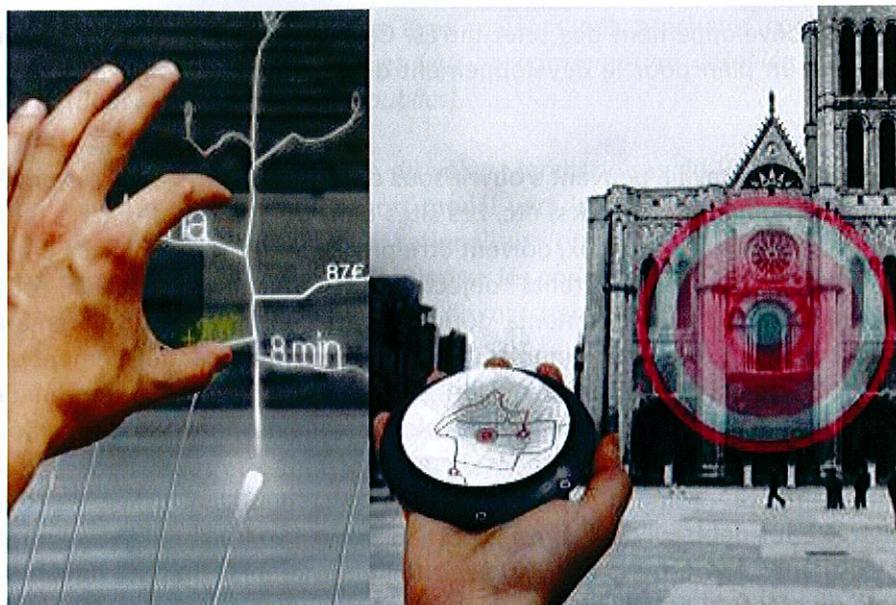
Déployer le très haut-débit

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 à 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 ces 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. Au niveau départemental, le SDTAN (Schéma directeur territorial d'aménagement numérique) mené par les conseils généraux a pour objectif de fédérer les différentes initiatives locales et tout particulièrement de définir l'articulation entre les zones de déploiements annoncées par les opérateurs privés et les zones concernées par l'initiative publique.

Recourir au savoir-faire de « la Fonderie », agence régionale du numérique en Île-de-France

La Fonderie est une structure autonome et « agile » dont les objectifs sont de participer au développement de l'économie numérique en Île-de-France, de mener toutes actions utiles à l'émergence des nouvelles thématiques en matière d'informatique et d'Internet, d'encourager le foisonnement et l'innovation technologique sur le territoire francilien, de réfléchir aux nouveaux enjeux culturels et sociaux induits par le numérique, de préfigurer les politiques publiques utiles au secteur des T.I.C (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.



Ateliers de création urbaine, session 2011 Destination Ile-de-France 2030, ENSCI

1.2-Comment intensifier les centralités urbaines ?

Les grands principes de densité et d'intensité des quartiers qui sont un des socles du projet spatial régional se doivent d'être appropriés par les acteurs locaux, pour faire face aux défis de la construction de logements et de la création de quartiers mixtes, aux emplois, équipements et services de proximité. Cela passe, par la mobilisation, à tous les niveaux, des instruments, des politiques publiques et des acteurs en présence, que ce soit en matière de logement, d'emploi ou de politique foncière, et par la volonté de construire de nouveaux outils de gouvernance notamment en matière d'habitat, avec l'Autorité organisatrice du logement.

1.2.1 Les hypothèses quantitatives du projet spatial régional : la territorialisation de l'offre de logements et d'emploi

Définir des objectifs prévisionnels départementaux : la territorialisation des objectifs logements (TOL)

La territorialisation de l'objectif de construction de 70 000 logements par an est prévue par la loi relative au Grand Paris (loi n° 2010-597 du 3 juin 2010). L'article 23 de cette loi dispose en effet qu'afin d'atteindre l'objectif de 70 000 logements annuels, le représentant de l'Etat doit définir « tous les 3 ans, les objectifs annuels de production de nouveaux logements dans les périmètres comprenant un ou plusieurs territoires soumis à obligation de réaliser un programme local de l'habitat. **Le comité régional de l'habitat, les communes et les établissements publics compétents en matière de PLH concernés sont consultés pour avis, celui-ci étant réputé favorable à l'expiration d'un délai de 3 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 CDT ou bénéficiant d'un développement économique lié à la dynamique Grand Paris ».

Le 13 décembre 2011, le Comité régional de l'habitat (CRH) a acté 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 (37). Cette TOL est définie pour une période triennale. Le schéma directeur prolonge les tendances de la TOL à l'horizon 2030 ; ces objectifs pourront être ajustés à l'échelle régionale en fonction de l'évolution des objectifs et de leur répartition que les acteurs se fixeront régulièrement lors des différents CRH.

Les objectifs prévisionnels de construction de logements par département

	SDRIF 1994 (1990-2015)	Construction moyenne annuelle observée entre 1990 et 2008	Construction annuelle prévisionnelle de logements entre 2010 et 2030
Paris	5 500	4 440	4 500
Hauts de Seine	7 300	6 800	11 600
Seine St Denis	6 800	4 440	11 641
Val de Marne	6 500	4 570	9 144
Petite couronne	20 600	15 810	32 385
Seine et Marne	8 400	7 030	8 701
Yvelines	6 100	4 930	9 024
Essonne	6 700	4 590	9 329
Val d'Oise	5 700	4 220	6 066
Grande couronne	26 900	20 770	33 120
Ile de France	53 000	41 020	70 000

Les objectifs de construction du SDRIF à l'horizon 2030 à l'échelle départementale sont cohérents avec les objectifs portés par la TOL (Territorialisation des objectifs logements) en articulant des principes de localisation, 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 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.

Objectifs de construction et estimation de l'évolution du parc à l'horizon 2030

	Objectifs de construction 2008-2030*	Evolution attendue du parc logement – Horizon 2030 **
Paris	96 100	+ 5 800
Hauts de Seine	241 000	+ 161 700
Seine St Denis	242 200	+ 163 500
Val de Marne	189 380	+ 154 300

Seine et Marne	185 020	+ 174 600
Yvelines	189 300	+ 160 500
Essonne	195 860	+ 173 400
Val d'Oise	129 920	+ 120 000
Ile-de-France	1 468 700	+ 1 113 800

*Les objectifs de construction 2008-2030 intègrent la construction réelle départementale des années 2008 et 2009.

**L'évolution du parc intègre la disparition de 16 130 logements en moyenne par an par mutation ou démolition.

Une répartition de l'emploi équilibrée

L'objectif de création de 28 000 emplois par an a été décliné par département, dans le sens d'une répartition spatiale optimisée des emplois et des activités économiques, en relation avec les objectifs du SDRIF en termes de développement des infrastructures de transport collectif, de construction de logement et d'évolution de la population active.

Les perspectives d'évolution de l'emploi par département entendent concilier :

- renforcement de la compacité du développement régional,
- poursuite de la réduction des disparités de taux d'emploi entre départements franciliens,
- réduction accélérée des disparités de taux d'emploi entre les parties nord-est et sud-ouest de la région.

Répartition départementale des objectifs annuels emplois

	Evolution annuelle de l'emploi
Paris	1 220
Hauts de Seine	2 510
Seine St Denis	5 240
Val de Marne	3 780
Seine et Marne	4 440
Yvelines	2 900
Essonne	3 970
Val d'Oise	3 960
Ile de France	28 000

Etablir des équilibres régionaux

[cf. 2.2.1. La mise en œuvre partenariale des outils règlementaires : recourir à la politique de l'agrément, p 49]

[En complément de cadrages quantitatifs départementaux (logements – emplois), il convient de s'intéresser aux équilibres régionaux et locaux. La question de la production de 70 000 logements par an est un objectif tout aussi ambitieux que les équilibres à rechercher entre actifs et résidents sur un même territoire. Ainsi à l'échelle locale, il pourrait être proposé de travailler en valeur relative plutôt qu'en valeur absolue afin de proposer des réponses pragmatiques aux besoins de rééquilibrage habitat- emploi.]

Ainsi, des ratios (ou taux d'effort) pourraient être définis :

- Pour les territoires à dominante emploi, et selon leur qualité de desserte (ou niveau d'accessibilité) des données de type :
 - $X \text{ m}^2$ de logements / $X' \text{ m}^2$ d'activités ou bureaux
 - $Y \text{ m}^2$ de logements / $Y' \text{ m}^2$ d'activités ou bureaux
- Pour les territoires à dominante habitat, et selon leur qualité de desserte (ou niveau d'accessibilité) des données de type
 - $X \text{ m}^2$ de d'activités ou bureaux / $X' \text{ m}^2$ logements
 - $Y \text{ m}^2$ d'activités ou bureaux / $Y' \text{ m}^2$ de logements

Ces appréciations en valeur relative pourraient être exprimées au travers de cartes et, suivies grâce au référentiel territorial du SDRIF.

Par ailleurs, elles pourraient faire l'objet d'accords entre l'Etat, la Région et les collectivités territoriales dans le cadre d'un « programme régional de l'habitat ».]

Des capacités d'extensions urbaines maîtrisées

Les éléments ci-après donnent les ordres de grandeur qui résultent des orientations de la carte de destination générale des différentes parties du territoire et des orientations générales du SDRIF, orientations qui s'imposent et ont servi à élaborer le projet spatial régional.

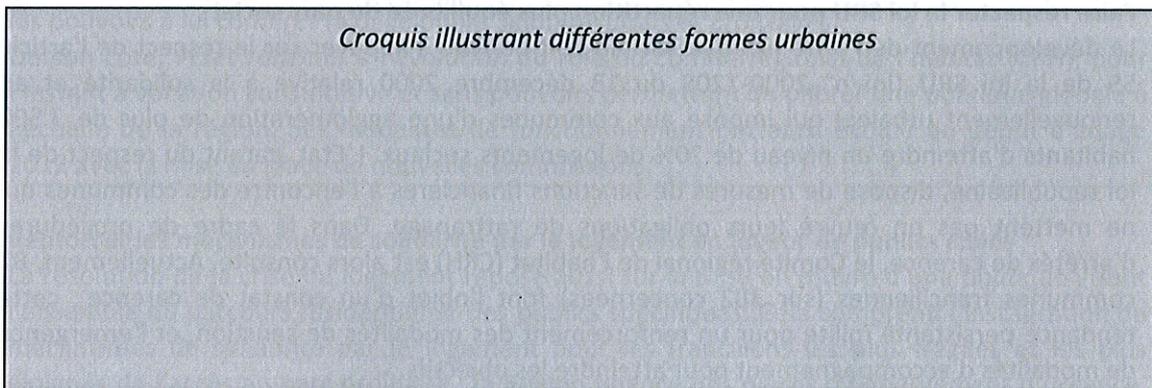
La définition des orientations et des règles a été guidées, pour ce qui concerne les hypothèses quantitatives :

- En matière de logement, par la loi relative au Grand Paris qui fixe l'objectif de créer 70 000 logements par an et des répartitions départementales en cohérence avec les objectifs de la TOL.
- En matière d'emplois par la répartition départementale des objectifs
- En matière d'extension urbaine par un souci d'économie d'espace, et en particulier de terres agricoles, traduisant les nouvelles exigences du Grenelle et de la loi de modernisation de l'agriculture et de la Pêche

1.2.2 Une politique ambitieuse du logement

L'objectif de production de 70 000 logements par an consiste en un doublement de la production annuelle actuelle, ce qui constitue un chiffre très difficilement atteignable dans l'immédiat. Il devra donc 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 de l'offre d'équipements. Pour parvenir à cet objectif fondamental de 70 000 logements par an, la mise en œuvre du SDRIF est l'occasion de favoriser une synergie des politiques en faveur de l'habitat, engagées par l'ensemble des acteurs régionaux. Les différents outils existants, issus d'échelles variées et ne permettant pas une action efficace dans leur configuration actuelle, doivent être mis en cohérence.

Croquis illustrant différentes formes urbaines



Elaborer des PLH 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 (le PLH s'insère hiérarchiquement entre les PLU et les SCoT).

Le chaînage de ces documents de programmation de logements avec les objectifs de développement urbain et les équilibres définis par le SDRIF est ainsi assuré par les [*Schémas de cohérence territoriale (SCoT) ou les Plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLU)*]. Cette articulation permet d'assurer que le niveau local fasse sienne l'ambition régionale en matière de production de logements, tant en ce qui concerne les objectifs généraux que la diversité de l'offre. Elle est garantie par la transmission des projets de PLH au représentant de l'Etat qui les soumet pour avis au comité régional de l'habitat.

A l'issue de cette procédure, les collectivités peuvent solliciter de l'État la délégation des aides à la pierre. A ce jour, la Ville de Paris, le Conseil général des Hauts-de-Seine et les communautés d'agglomération de Cergy-Pontoise et de Melun-Val-de-Seine s'en sont saisi. Afin de répondre aux objectifs du SDRIF en matière de logement, la spécificité de l'Île-de-France pourrait être reconnue afin de coordonner ces délégations au niveau régional, voire favoriser l'émergence de nouvelles négociations en faveur de délégations supplémentaires.

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

Outre l'Etat qui constitue l'autorité de définition de la stratégie nationale à mettre en œuvre, chaque niveau de collectivité intervient dans le domaine du logement. A ce titre, la Région Île-de-France soutient de longue date le développement de l'offre locative sociale par un effort financier très important, et est à ce titre un financeur indispensable de la production locative sociale (entre 2004 et 2010, intervention dans le financement de près de 85% des logements Prêt locatif à usage social (PLUS) produits dans la région et de 90% des logements Prêt locatif aidé d'intégration (PLAI)).

La Région poursuivra ses efforts mais 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 les moyens financiers nécessaires. Ainsi, la pérennité des financements à destination du logement social (enveloppes des aides à la pierre de l'Etat, capacités d'investissement d'Action Logement, etc.) doit être garantie pour ambitionner une construction sociale qui contribue à résoudre la pénurie de l'offre de logements accessibles au sein de la région.

Faire respecter la loi SRU pour une répartition plus équilibrée du parc social

Le développement de l'offre locative sociale doit pouvoir s'appuyer sur le respect de l'article 55 de la loi SRU (loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains) qui impose aux communes d'une agglomération de plus de 3 500 habitants d'atteindre un niveau de 20% de logements sociaux. L'Etat, garant du respect de la loi républicaine, dispose de mesures de sanctions financières à l'encontre des communes qui ne mettent pas en œuvre leurs obligations de rattrapage. Dans le cadre de procédures d'arrêtés de carence, le Comité régional de l'habitat (CRH) est alors consulté. Actuellement, 82 communes franciliennes (sur 382 concernées) font l'objet d'un constat de carence ; cette tendance persistante milite pour un renforcement des modalités de sanction, et l'émergence de modalités d'accompagnement pour atteindre les objectifs.

Prenant acte de ces déficits et des disparités régionales, la Région a adopté un nouveau dispositif de « critérisation » de ses aides. Désormais, dans les communes en-deçà des 20% de logements sociaux, l'aide au logement social ordinaire (PLUS) est conditionnée à la création concomitante de 20% de logements très sociaux (PLAI). Pour les opérations situées dans des communes relevant de l'article 55 de la loi SRU qui n'ont pas atteint leurs objectifs triennaux, ou faisant l'objet d'un constat de carence, la part de PLAI demandée est portée à 30%. Enfin, les prêts locatifs sociaux (PLS) ne seront plus aidés que dans les communes ayant déjà plus de 40% de logements sociaux, au titre d'un rééquilibrage du parc.

Depuis la délibération de février 2011, la Région module ainsi ses aides en fonction du volontarisme des communes en matière de logement social. Ce soutien au volontarisme est renforcé par des pactes proposés aux maires bâtisseurs, qui visent à majorer les interventions régionales en matière d'équipements publics dans les communes les plus actives.

Encadré : vers une autorité organisatrice du logement ? (AOL)

Dans un contexte de réforme des collectivités et de contraintes croissantes sur les circuits publics de financements du logement social, la question de la gouvernance de la politique du logement à l'échelle régionale est déterminante pour la mise en œuvre du SDRIF. Pour renforcer l'efficacité des politiques du logement, en responsabilisant l'ensemble des acteurs concernés, la Région, avec d'autres collectivités, souhaite s'orienter vers la création d'une instance de régulation, ou de nouveaux cadres de mise en cohérence, qui permettrait :

1. de veiller à la construction des 70 000 logements/an dans le cadre d'une programmation équilibrée, dans l'espace et dans le temps et répondant à la demande réelle des ménages (pour une programmation pluriannuelle concertée de Logements sociaux), adossée à un programme régional de l'habitat ;
2. d'observer et d'analyser la demande de logements et ses évolutions à l'échelle du bassin d'habitat francilien, au sein duquel les interdépendances sont multiples (vers un observatoire régional de l'habitat et du foncier, mobilisé dans le suivi évaluation du SDRIF) ;
3. de mutualiser et de coordonner les financements en faveur du logement accessible, avec des cahiers des charges et des contreparties harmonisés, facilitant le montage des opérations et permettant des économies d'échelle ;
4. de veiller à la cohérence des politiques foncières avec les objectifs logements ;
5. de coordonner les mécanismes de solidarité par le logement et les réponses aux plus démunis ;
6. de veiller au respect de la loi SRU et à la réalité des sanctions.

Les formes institutionnelles de cette future gouvernance sont à identifier et font l'objet de débats politiques et techniques. La Région a notamment engagé une étude de préfiguration d'une Autorité organisatrice du logement. Cette démarche aborde les compétences, missions et le mode de fonctionnement inhérents à la création d'une instance de gouvernance régionale. Les modalités d'association ou de représentation de l'Etat impactent directement les pouvoirs à lui conférer (à développer selon résultats et arbitrages).

De son côté, l'Etat réfléchit à l'évolution du rôle du comité régional de l'habitat (CRH), pour l'instant à vocation consultative et sans pouvoirs permettant de piloter une politique globale à l'échelle de la région. Ses modalités de fonctionnement ont ainsi évolué en début d'année 2012 avec la mise en place de nouvelles commissions.

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

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 : la Région finance des places d'hébergement d'urgence,

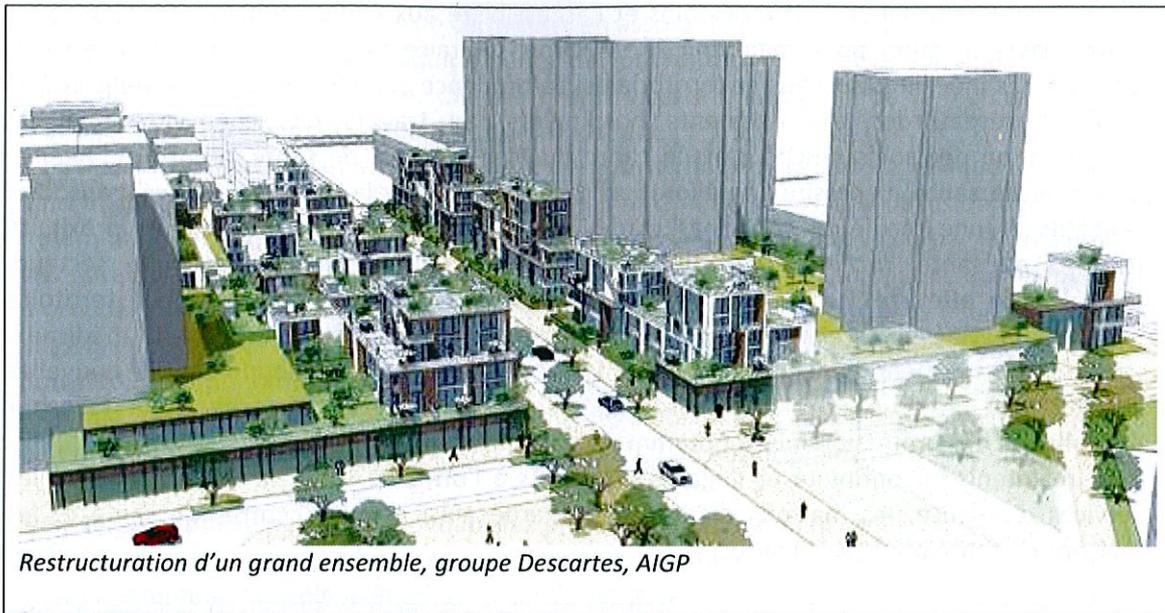
de logements temporaires, et soutien de développement des aires d'accueil des gens du voyage. La Région est également mobilisée sur le développement de l'offre de logements étudiants : à travers un schéma régional du logement étudiant elle s'est engagée à multiplier par deux le nombre de places de logement pour étudiant à loyer conventionné ; elle soutient également, dans le champ plus large du logement des jeunes, de multiples expériences et réalisations en faveur des apprentis, des jeunes travailleurs, etc. Là aussi, de véritables progrès ne pourront être enregistrés que dans le cadre d'une approche globale et coordonnée.

Encadré ANRU

En Ile-de-France, le Programme national de rénovation urbaine (PNRU) issu de la loi du 1^{er} août 2003 (loi n° 2003-710 d'orientation et de programmation pour la ville et la rénovation urbaine) est décliné au travers de la convention cadre entre la Région Ile-de-France et l'Agence nationale pour la rénovation urbaine (ANRU) (13/03/2007). Le montant total des travaux du PNRU pour le territoire francilien est évalué à 14,7Mds€ jusqu'en 2013, la Région participant au financement à hauteur de 1,15Mds€. 135 quartiers franciliens en difficultés, la plupart en Zone Urbaine Sensible (ZUS), sont concernés par ces projets dont la programmation financière est très largement engagée en Ile-de-France et qui constituent un outil de rééquilibrage territorial entre les mains des collectivités locales et des bailleurs sociaux qui en sont les acteurs principaux. Les principales interventions des PRU –démolitions, reconstructions, réhabilitations et résidentialisations- ont pour objectif 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 et une « mise en mouvement » des quartiers, jusqu'alors hors marché, grâce à la conjonction de plusieurs facteurs : évolution positive de ces secteurs, au moins en termes d'image, mise en place, via la loi Engagement national pour le logement (ENL) de 2006, de la « TVA ANRU » qui permet à des ménages sous condition de ressources d'accéder à la propriété, cette dernière mesure suscitant un vif intérêt chez les promoteurs-constructeurs. Mais ces avancées sont fragiles, porteuses d'opportunités et de risques (vue la précarité économique d'une partie des ménages, les risques de copropriétés dégradées, etc). Elles doivent impérativement être consolidées, amplifiées, ce qui suppose une gestion pérenne et de qualité de ces quartiers, un suivi social des populations précaires et une continuité de l'investissement des partenaires actuels du PNRU (ANRU, Région, bailleurs sociaux, départements...) pour poursuivre le travail amorcé.

Les questions du développement économique, du désenclavement et de la présence des services publics constituent des enjeux centraux et déterminants pour l'avenir des sites concernés.



1.2.3 La mixité des quartiers par les services et équipements

Favoriser des projets urbains novateurs

Les Nouveaux quartiers urbains (NQU) et les EcoQuartiers sont deux démarches visant à expérimenter une nouvelle manière de penser la ville, son organisation et les liens entre ses habitants. 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 (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 - offre diversifiée de logements, bureaux et locaux à usage professionnel, commerces, équipements scolaires et de la petite enfance, etc. - . Pour autant, l'ouverture d'une opération comme un morceau de ville renouvelée vers de nouvelles échelles, plus larges, en vue de diffuser l'aménagement durable à tout le tissu urbain est souvent nécessaire pour installer une mixité urbaine vivante et pour montrer les innovations existantes et en proposer de nouvelles.

Les espaces publics sont des composantes à part entière des quartiers. Parmi ces espaces publics, il convient d'intégrer des espaces verts de culture collective au sein des îlots. La Région s'est ainsi engagée en faveur de « 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

[En matière de santé, l'aménagement du territoire doit participer à mieux organiser les parcours du patient et les filières de soins, et à la nécessité de sortir de l'hospitalo-centrisme. 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 doivent donc être organisés de manière coordonnée, bien qu'elles relèvent chacune d'une tutelle spécifique (Etat, 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'Agence régionale de santé, nécessite l'amélioration de l'accessibilité, la desserte par les transports collectifs et une meilleure coordination de la localisation des équipements de proximité (centres de santé, professionnels de santé libéraux, etc.), notamment dans les secteurs carencés. En effet, les conditions de la répartition actuelle des médecins sur le territoire génèrent des inégalités géographiques et contribuent à la formation de déserts médicaux. Pour enrayer ce phénomène, des pistes d'action sont identifiées : développement de nouvelles structures et pratiques (maisons de santé, télémédecine), et de dispositifs pour favoriser l'installation des professionnels et notamment en milieu rural.

Pour maintenir la continuité et l'égalité de l'accès à l'offre de soins, la Région soutient les services d'urgence, les maisons médicales de garde ainsi que les centres de santé et les maisons de santé pluridisciplinaires.

	Secteur sanitaire	Secteur médico-social	Secteur social
TYPE DE STRUCTURE	Hôpitaux Professionnels libéraux (médecins, para médicaux (kinés infirmières...))	Personnes âgées : Etablissements d'hébergement des personnes âgées dépendantes (EHPAD) Maisons de retraite Foyers-logements Personnes handicapées (structures d'accueil des personnes handicapées en fonction de leur degré de handicap) : Foyers de vie Maisons d'accueil spécialisées Foyers d'accueil médicalisés	Protection maternelle et infantile Crèches
TUTELLE ET FINANCEMENT	Etat + Assurance maladie	Personnes âgées : Etat + Assurance maladie + Conseils généraux Personnes handicapées : Etat + Assurance maladie + Conseils généraux (hormis les maisons d'accueil spécialisées : Assurance maladie)	Communes

Articulation des secteurs de santé : structures, tutelle et financements

Proposer un aménagement culturel du territoire

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

A l'échelle des grands territoires (contrats de développement territorial, établissements publics d'aménagement, intercommunalités), les acteurs doivent se coordonner pour construire une offre culturelle cohérente avec l'identité et l'aménagement de ces territoires de projet. Les contrats de développement territorial pourront ainsi s'enrichir d'une dimension culturelle dès leur diagnostic préalable. De plus, les équipements prévus ou à prévoir doivent

faire sens en affirmant les effets de centralité, en assurant la proximité et leur accessibilité. Par ailleurs, les quelques grands équipements doivent entraîner le développement global du territoire dans lequel il s'insère. Chaque projet intègre d'emblée à sa démarche les effets d'impact et d'entraînement (urbain, économique, etc.).

A l'échelle des quartiers, et en complément des grands lieux de la culture, chaque territoire est ainsi encouragé à créer les conditions favorables à l'émergence et à la diffusion de la culture, notamment par la création de médiathèques comme lieu ouvert à tous ou par la préservation des librairies indépendantes. Au-delà des équipements, c'est l'espace public qu'il conviendra d'occuper : la diversité des modes de rencontre entre œuvres et publics 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. Ces cultures théâtrales, musicales, émergentes dites cultures urbaines, etc., sont le reflet du cosmopolitisme francilien.

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. Pour aménager, il est donc nécessaire de connaître. Aussi, l'intégration d'un volet patrimonial est recommandée dans tout projet d'aménagement, constitué d'une étude préalable et le cas échéant, d'une réflexion à un projet de reconversion (coût de l'investissement, viabilité économique, potentiel promotionnel, intérêt urbain, intérêt culturel). Car si tout le patrimoine n'a pas vocation à être préservé (notamment le patrimoine dit ordinaire), il convient de savoir ce qui peut ou doit être détruit, pourquoi et comment. Un observatoire régional du patrimoine industriel (cf. 3.1. Un dispositif d'évaluation partenarial : des observatoires, support de l'évaluation, p67) pourra ainsi être créé. Les acteurs patrimoniaux des territoires (services publics, universités, associations) doivent également être fédérés et mobilisés afin de diffuser la connaissance du patrimoine ordinaire francilien dans toute sa diversité, à toutes les échelles (élus, aménageurs, habitants). L'enjeu est de sensibiliser à l'idée d'un paysage bâti allant au-delà des objets patrimoniaux pris isolément, pour prendre en compte les ensembles et leur organisation territoriale. Diverses actions de valorisation (publications thématiques sur le patrimoine ordinaire), des livrets de recommandations (non prescriptives) en direction des élus, l'action des services d'urbanisme et des aménageurs (par exemple, patrimoine et développement durable), des expositions et événements autour de rénovations, réaffectations ou requalifications exemplaires sont à encourager. Ainsi, les projets urbains (PLU, ZAC, requalification des centres anciens) peuvent 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 marquent encore durablement l'identité de leur territoire (Monterau-Fault-Yonne, Corbeil-Essonnes, Boulogne-Billancourt, Javel, Gennevilliers par exemples). L'enjeu repose entre la réappropriation aisée de ces grandes emprises et la reconnaissance (voire patrimonialisation) de leur charge mémorielle.



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

1.2.4 Innovation et dynamisme économique

Optimiser les capacités de recherche, d'innovation et de développement économique

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'Ile-de-France, riche de moyens importants de recherche publique et privée, de grands donneurs d'ordre, d'un vivier conséquent de PME a toutes les capacités de valoriser et renforcer le potentiel d'innovation francilien pour répondre à l'objectif de création des 28 000 emplois par an.

Pour cela, la Région encourage 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 est nécessaire. Cette volonté de coordination à l'échelon régional des moyens et des outils doit 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'Etat en Ile-de-France avec l'institution régionale.

L'engagement conjoint de l'Etat, de la Région Ile-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. Les clusters s'inscrivent dans des fonctionnements en réseau qui couvrent de larges territoires concernant l'ensemble de l'Ile-de-France.

La Région a structuré une importante politique de soutien à la recherche avec les DIM (14 domaines d'intérêt majeurs : Cancérologie ; Atomes ultrafroids ; Développement soutenable ; Nanosciences ; Problématiques du genre ; Logiciels et systèmes complexes ; Sciences économiques ; Neurosciences et maladies neuro-dégénératives ; Systèmes Complexes ; Médecine cellulaire et cellules souches ; Maladies cardiovasculaire, diabète et obésité ; Maladies infectieuses, parasitaires, et nosocomiales émergentes ; Santé, environnement, toxicologie ; Agrosociences, Territoires, Ecologie Alimentation) et de rapprochement entre le

monde de la recherche et de l'entreprise, dans le cadre de la Stratégie régionale de l'innovation (SRI) dont s'est dotée la Région Ile-de-France en 2010, aux côtés de l'Etat. En cohérence avec la SRI, dont elle s'est nourri, la Stratégie Régionale de Développement Economique 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. La formation professionnelle être considérée comme un enjeu de développement humain. Des démarches de gestion prévisionnelle des emplois et des compétences territoriale (GPECT) doivent être accompagnées sur les territoires, élément indispensable à un rapprochement emploi – domicile.

L'Etat a également fait du soutien à la recherche un axe essentiel de sa politique, en faveur des entreprises à travers un dispositif comme le crédit-impôt recherche. Les politiques de regroupement universitaires (pôles de recherche et d'enseignement supérieur - PRES) et d'appels à projets mises en œuvre à l'échelon national dans le cadre des Investissements d'avenir, tels le Plan Campus, Labex (Laboratoires d'excellence) ou Idex (initiatives d'excellence), 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.

De plus, en 2011, la Région a adopté sa nouvelle Stratégie régionale du tourisme et loisirs (SRTL), qui 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 définition d'axes stratégiques communs par l'Etat et la Région, la mobilisation de moyens financiers et humains importants, sont donc le socle d'actions à mettre en œuvre sur le terrain. Les collectivités territoriales, départements et intercommunalités apportent aussi leur pierre à ces projets.

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. Etat, Région, départements encouragent ces démarches et les accompagnent.

Ainsi, la Région a mis en place une politique de conventions de trois ans avec les représentants de territoires intercommunaux et les Conseils généraux : les Pactes pour l'emploi, la formation et le développement économique, devenus en 2012 les Pactes pour le développement des territoires avec des champs d'intervention élargis. En appui sur un diagnostic initial, une stratégie territoriale et un plan d'actions partagées sont définis, ouvrant notamment à l'octroi coordonné des aides régionales. De son côté, l'Etat initie les Contrats de développement territorial (CDT) qui ont aussi pour objet de définir des stratégies d'actions et la réalisation de projets dont une partie relève du développement économique.

L'articulation de ces différentes démarches territorialisées est indispensable pour constituer un cadre efficace de mise en œuvre du SDRIF. Articulés sur la géographie stratégique des territoires d'intérêt métropolitain du SDRIF, CDT et Pactes peuvent 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. Indépendamment des CDT, la politique des Pactes se poursuivra avec des territoires hors CDT pour épauler la création d'emplois et d'activités économiques.

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, mener de grands projets d'aménagement créant des lieux attractifs pour les touristes et les Franciliens, favoriser le développement de l'hébergement, et conforter la place du tourisme d'affaires

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

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

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

Eco-parcs et Ecopôles

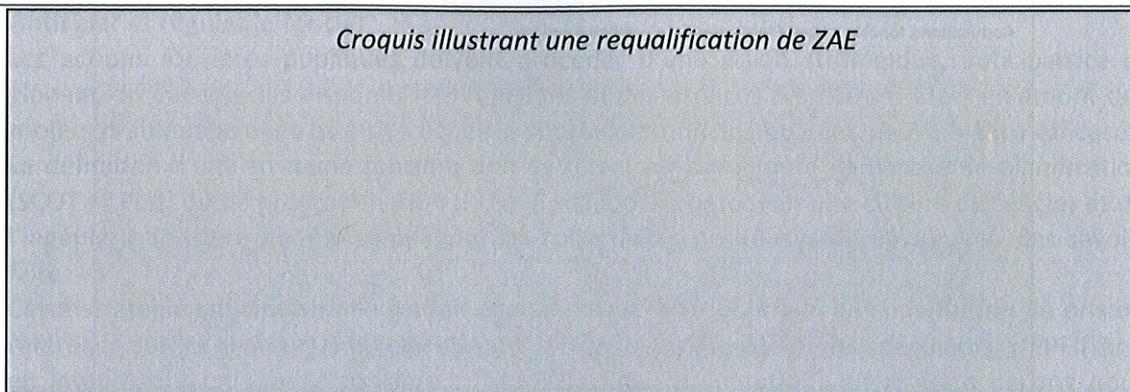
Dans le cadre de la mise en œuvre du SDRIF, des zones d'activités économiques (ZAE) à forte ambition écologique (éco-parcs) et des écopôles (ZAE dédiées aux entreprises du secteur des éco-activités) feront l'objet d'investissements réguliers, tant en termes d'aménagement, de développement que de promotion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

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

Un pilotage coordonné de ces zones se fixe comme objectif de favoriser la mutation des ZAE en éco-parcs et le développement d'une offre foncière dédiée aux éco-activités 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 (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 ha) afin que ces éco-parcs et écopôles aient une taille critique suffisante pour bénéficier d'une desserte en transports en commun et de services mutualisables attractifs (...) ; l'objectif étant 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 la génération de flux routiers..

Croquis illustrant une requalification de ZAE



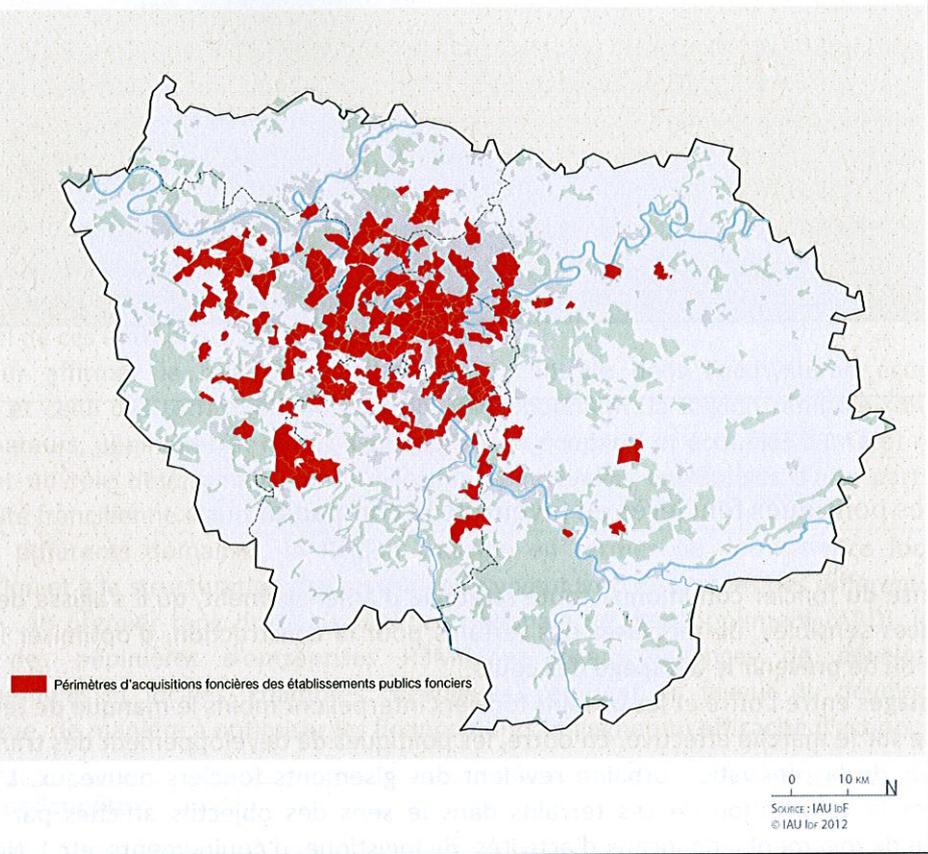
1.2.5 Des politiques foncières en faveur de la compacité

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.

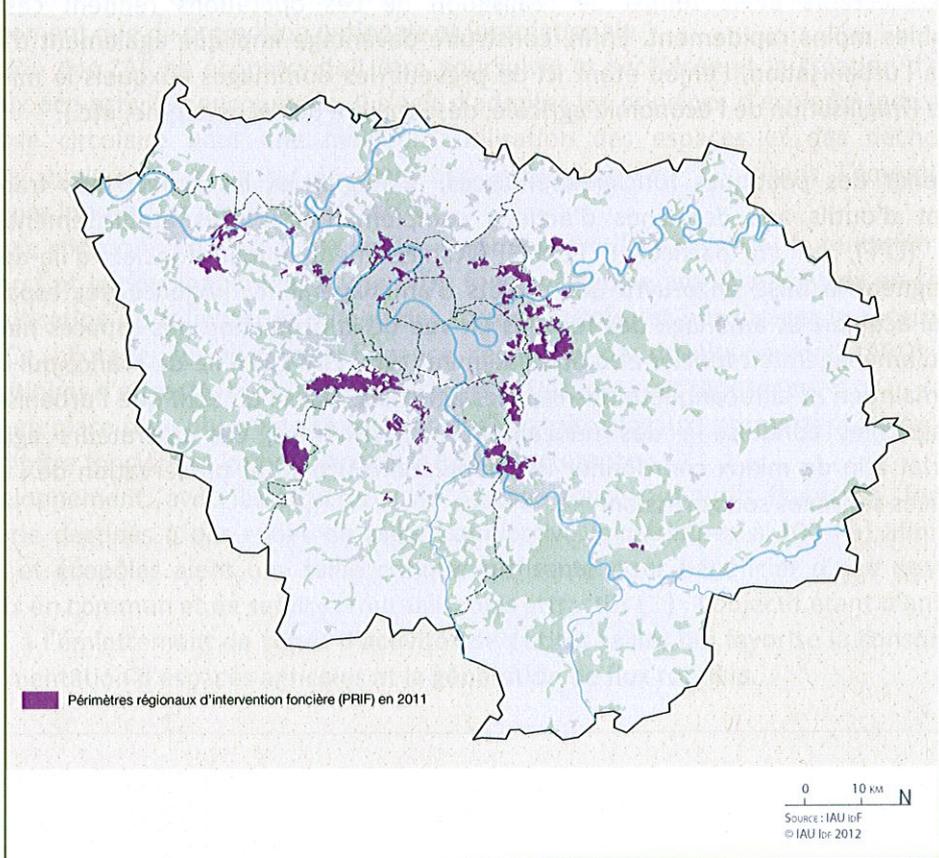
Les décalages entre l'offre et les besoins fonciers interpellent moins le manque de terrains que leur mise sur le marché effective. En outre, les politiques de développement des transports ou en faveur de la rénovation urbaine révèlent des gisements fonciers nouveaux. L'enjeu est d'orienter la valorisation 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 concerne ce foncier dit de « renouvellement urbain » : les coûts de démolition mais surtout de dépollution des sols sont à anticiper, nécessitent de mobiliser de nombreux acteurs et le temps de réalisation de ces opérations rendent 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, la Région et les collectivités franciliennes disposent d'outils aux domaines d'actions complémentaires : les établissements publics fonciers (EPF), et en particulier l'EPFIF (Etablissement public foncier d'Île-de-France), accompagnent la mise en œuvre des projets d'aménagement ; l'Agence des espaces verts (AEV) qui 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 qui intervient pour le maintien et la reconquête des espaces agricoles. 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.

Acquisitions foncières des Etablissements publics fonciers



Périmètre régional d'intervention foncière



Anticiper et réguler le foncier

Les actions foncières publiques doivent 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 supra-communales qu'elles peuvent être efficaces. La définition d'une stratégie foncière doit se retrouver dans toute démarche de planification (SCOT et PLU) ou de programmation (PLH). Il s'agit 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 traduit également par une politique de constitution de prix de référence sur les secteurs à enjeux visant à limiter les comportements spéculatifs. L'EPFIF agit en intervenant en « veille foncière » (acquisitions et préemptions en révision de prix pour réguler le marché).

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 convient 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 doit 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.

Porté conjointement par la Région et l'Etat, l'Observatoire régional du foncier en Ile-de-France (ORF) 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 OCEAN sur les espaces agricoles et naturels.

Innover en matière de foncier

[Il serait souhaitable d'engager des réflexions sur la manière d'accompagner des actions foncières innovantes visant à développer des systèmes de péréquation associés à des formes immobilières, de promouvoir des dispositifs dissociant propriété foncière et construction, ou encore d'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. La question de la multiplication des EPF en Ile-de-France est posée.]

1.3- Comment concilier aménagement et environnement ?

L'objectif de compacité décliné par le projet spatial repose avant tout sur la limitation de la consommation d'espaces, ainsi que sur une redéfinition de l'équilibre ville-nature. La prise en compte des enjeux environnementaux comme le changement climatique en amont de la planification est désormais inévitable ; elle suppose d'intégrer dans les stratégies régionales les aléas et les risques. Les dernières décennies ont connu un fort renouvellement des modes de planification : les plans procèdent de plus en plus d'une interaction du global au local, les populations sont de plus en plus sensibilisées et concertées, les démarches d'évaluations s'invitent dans tous les types de planification, sectorielle ou globale.

Pour prendre en compte l'environnement dans l'aménagement du territoire, de nombreux outils ont été élaborés depuis les années 1990, plans sectoriels ou plans territoriaux intégrant

un volet environnemental. S'ils répondent encore de façon insatisfaisante à l'interdépendance des problématiques environnementales, ils sont cependant nécessaires pour agir, notamment dans les secteurs qui assurent des fonctions essentielles dans la métropole et sont soumis à de fortes pressions : les espaces ouverts périurbains.

1.3.1 L'impératif de la biodiversité et des continuités écologiques

Face à la consommation des ressources naturelles par l'homme, la lutte contre l'érosion de la biodiversité est essentielle. La richesse du cadre naturel est un atout de la région. Sa pérennité dépend de sa préservation et du rétablissement des continuités écologiques. Face à cet enjeu international qui se décline à toutes les échelles de territoire, il importe de prendre des mesures appropriées.

Promouvoir la Charte régionale pour la biodiversité et les milieux naturels et la Stratégie régionale pour la biodiversité

Elaborée dès 2003, la charte régionale de la biodiversité et des milieux naturels a été renforcée en 2007 par l'adoption de la stratégie régionale pour la biodiversité. Elle est révisée en 2012 pour intégrer notamment le SRCE et la Stratégie nationale de la biodiversité 2011-2020, en concertation avec les partenaires régionaux (collectivités, associations). Dans ce cadre, des aides régionales soutiennent les actions des collectivités, des associations et de la recherche, autour de 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 formalise à travers la proposition d'un cadre d'actions et d'une plateforme en ligne dynamique d'adhésion pour les acteurs franciliens, la volonté de ces derniers de faire connaître, de préserver et de gérer la biodiversité et les milieux naturels régionaux.

La politique régionale en matière de biodiversité est appuyée et relayée au niveau local par l'Agence régionale pour la nature et la biodiversité d'Île-de-France (NatureParif) et les Parcs naturels régionaux 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).

Conforter le réseau des RNR, 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 portées notamment par l'Etat (Réserves naturelles nationales, Natura 2000) et les collectivités locales.

Carte des actions prioritaires du SRCE

Intégrer les continuités écologiques

En réponse à la fragmentation des espaces naturels, source majeure de perte de biodiversité, accentuée par les effets du changement climatique, plusieurs outils sont disponibles. A l'issue du Grenelle de l'Environnement, a été retenu le développement de la Trame verte et bleue (TVB) intégrée à toutes les échelles territoriales, qui doivent répondre *in fine* à l'enjeu commun de préserver la biodiversité. A l'échelle régionale, le Schéma régional de cohérence écologique (SRCE) est l'outil de mise en œuvre de la TVB. Il intègre l'objectif de maintenir ou restaurer des continuités fonctionnelles (fonction écologique, spatiale et paysagère) entre les réservoirs de biodiversité, et se décline dans le SDRIF et les documents d'urbanisme locaux (schémas de cohérence territoriale (SCOT) et plan locaux d'urbanisme (PLU)). Le SDRIF reprend les grands objectifs du SRCE et considère également que le réseau des continuités écologiques est essentiel au bon fonctionnement du Système régional des espaces ouverts (SREO). Il appartient aux [Scot ou PLU intercommunaux] d'intégrer ses éléments et de les qualifier plus spécifiquement sur leur territoire. Enfin, le SRCE prévoit un plan d'action stratégique et des mesures notamment contractuelles pour accompagner les communes et EPCI dans la mise en œuvre de la TVB sur leur territoire. Le SRCE liste de multiples outils pour améliorer l'information et la pédagogie sur la TVB, pour renforcer l'engagement des acteurs et effectuer un suivi de la fonctionnalité des corridors.

De leur côté, les conseils généraux œuvrent pour la biodiversité et la TVB à travers leur politique sur les espaces naturels sensibles (ENS).

La Stratégie régionale pour la biodiversité en relation avec la politique régionale de l'eau (soutenue par l'Agence de l'eau Seine Normandie, AESN) finance la restauration des continuités écologiques (passe à poisson, passage à faune, mesure agro-environnementale, restauration écologique des berges, étude fonctionnelle...).



Développer les zones de loisirs et de tourisme vert de proximité sur les berges, groupe Descartes, AIGP.



Biodiversité et des continuités écologiques : acteurs, programmes et schémas

1.3.2 Les enjeux de l'énergie et de l'adaptation au changement climatique

A l'instar des autres métropoles mondiales, l'Île-de-France présente des enjeux environnementaux et énergétiques majeurs. Ces derniers sont par ailleurs renforcés avec les effets du changement climatique. Regroupant plus de 18% de la population française sur seulement 2% du territoire, la compacité de la région lui assure une certaine performance environnementale comme une consommation en énergie moindre que les autres régions françaises. Néanmoins, cette configuration génère des enjeux de production, d'approvisionnement, et de consommation de l'énergie qui tendent à s'accroître avec le développement de la région notamment par la construction de logements, les réseaux de transport (ex : Grand Paris Express), les zones d'activité...

La Région a adopté le 24 juin 2011 son Plan régional pour le climat (PRC) (2011-2016), structuré autour de trois objectifs cadres, conformément à la loi Engagement national pour l'environnement (ENE) (Grenelle 2) que sont l'exemplarité, l'atténuation et l'adaptation aux changements climatiques. Les vingt-quatre actions et projets concrets du PRC s'intéressent à la pluralité des dispositifs régionaux.

Le Plan climat énergie territoriaux (PCET), obligatoire pour toute collectivité de plus de 50 000 habitants, bénéficie des orientations régionales du PRC et doit par ailleurs être compatible avec le Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE) adopté en juin 2012 (2012-

2017) par l'assemblée régionale. La cohérence globale exprimée dans le SDRIF se reflètera donc concrètement dans les documents d'urbanisme locaux qui contribueront 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, 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)).

La Région ainsi que les organismes partenaires du réseau TEDDIF (Territoire, Environnement et Développement Durable en Ile de France) dont l'ARENE, l'ADEME, l'association ETD et l'Etat participent activement à la mise en œuvre et à l'accompagnement des mesures pour le climat, l'énergie et le développement durable des territoires en Ile de France.

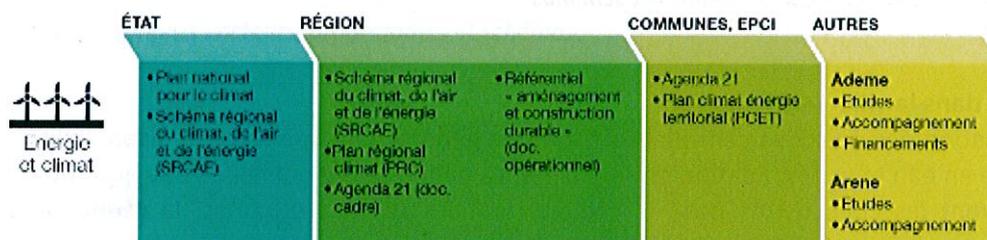
La SEM Energies Posit'IF

Le secteur du bâtiment est central dans la réalisation des objectifs climatiques que la Région s'est engagée à réaliser dans le cadre de son Plan régional pour le climat. 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...) :

- 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 « Energies Posit'if » (Posit'if pour Promouvoir, Organiser, Soutenir et Inventer la Transition énergétique en Île-de-France) désigne le nouvel opérateur énergétique public visant à faire entrer l'amélioration énergétique de l'habitat et le développement des énergies renouvelables dans le quotidien des Franciliens. C'est une des premières actions concrètes, et très innovantes, du Plan Régional pour le Climat. La création de Posit'IF permet donc de répondre à une attente forte des collectivités territoriales et des Franciliens concernant deux enjeux majeurs :

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



Energie et changement climatique : acteurs, programmes et schémas

1.3.3 La vulnérabilité des territoires

Gérer les risques inondation

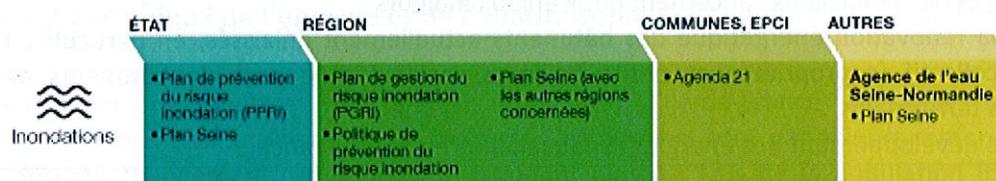
La Région développe une politique de prévention visant à diminuer la vulnérabilité des populations au risque d'inondation (mitigation) notamment en soutenant la préparation à la

crue (installation électrique adaptée, stratégie d'intervention et de reprise des activités en cas de crue...) et à la réduction des dommages, pour les zones déjà urbanisées situées en zones inondables. De plus, la connaissance des enjeux au niveau régional est mise à disposition sur « VisiauRisques », une cartographie interactive dédiée aux risques naturels et technologiques, développée par l'IAU-ÎdF.

Le Centre européen de prévention des risques d'inondation (CEPRI) accompagne les collectivités territoriales dans leur recherche de la conciliation entre le développement et la compétitivité des territoires avec 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 fort engagé entre l'Etat, 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 Région Ile de France en tant que coordonateur de bassin Seine Normandie et la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie (DRIEE), et mis en œuvre par les Grands lacs de Seine, l'Entente Oise Aisne et l'Entente Marne. Il se concrétise pour les opérations à caractère interrégional, dans un contrat de projets interrégional Etat-Régions (CPIER) signé par l'ensemble des partenaires. Un volet réduction de la vulnérabilité est développé par les acteurs avec les collectivités et acteurs locaux. La révision du Plan Seine prévue en 2013 pour la mise en œuvre de la directive inondation devra intégrer les enjeux de multifonctionnalités des espaces, en lien avec le SRCE.

La Région souhaite qu'un débat soit conduit sur la prise en compte du risque inondation et la réduction de la vulnérabilité des territoires, pour une meilleure intégration dans les politiques régionales (Nouveaux quartiers urbains, équipements, contrats de développement économique, acquisitions foncières).



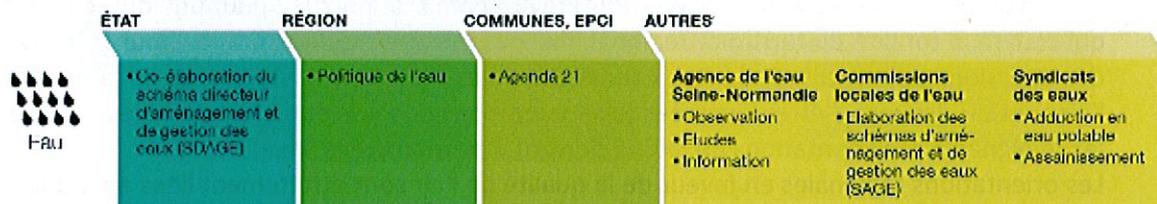
Risques inondations : acteurs, programmes et schémas

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.

Le SDRIF fixe des références 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.



L'eau en ville : acteurs, programmes et schémas

Réduire les nuisances sonores et les risques naturels et technologiques

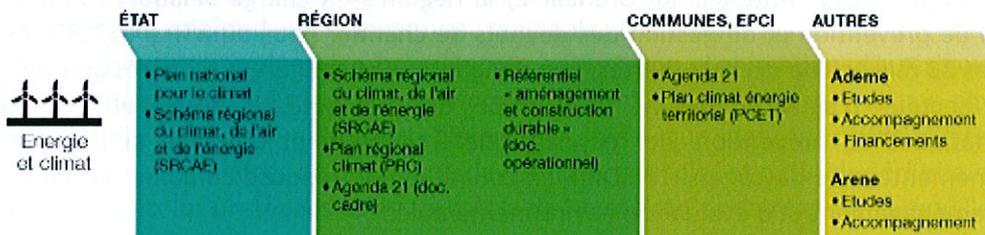
Depuis la loi de 1992 et la refonte de la réglementation sur le bruit, les infrastructures de transport terrestre (ITT) et les moyens de transport générateurs de bruit font l'objet d'une réglementation plus précise. Le classement des voies de circulation pour les infrastructures de transport terrestre (ITT) et les Périmètres d'exposition au bruit (PEB) pour les aéroports définis par l'Etat sont des servitudes annexées au document d'urbanisme. L'exposition au bruit ainsi que la conciliation entre les activités génératrices et la population est notamment suivie, étudiée et intégrée aux projets d'aménagement franciliens par l'intermédiaire du Conseil régional, de Bruitparif et des services de l'Etat.

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'Etat : les zones de danger autour des établissements à risque technologique (Installation Classée pour la Protection de l'Environnement sous le régime de l'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.



Nuisances sonores : acteurs, programmes et schémas



Risques technologiques : acteurs, programmes et schémas

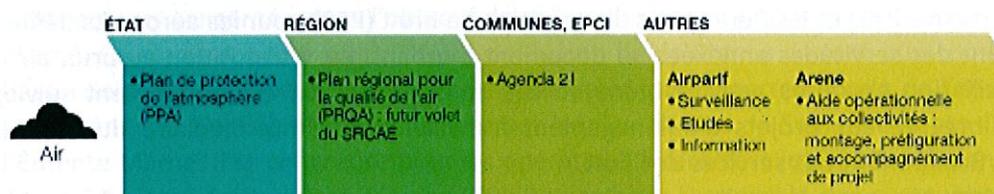
Maîtriser la qualité de l'air

Le Plan régional de la qualité de l'air (PRQA) adopté en novembre 2009 pour une durée de cinq ans (qui sera intégré au Schéma régional climat air énergie - SRCAE) par le Conseil régional

visent l'atteinte des objectifs de qualité de l'air fixés par la réglementation ou par l'organisation mondiale de la santé, en particulier pour les polluants pour lesquels on observe en Île-de-France des dépassements.

Le Plan de protection de l'atmosphère (PPA) révisé par l'Etat fin 2012 pour une durée de 5 ans, qui couvre la totalité du territoire régional, fixe des mesures réglementaires pour la limitation des émissions polluantes. Dans les « zones sensibles » où les valeurs limites de la qualité de l'air sont ou risquent d'être dépassées (agglomérations de Paris et de Meaux et les communes les rejoignant), les orientations du SRCAE doivent 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 - PRSE); 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. Elles proposent également des actions de surveillance, de prévention et de gestion de ces risques sanitaires.



Qualité de l'air : acteurs, programmes et schémas

Réduire la production de déchets et augmenter leur valorisation

La directive-cadre de 2008 fixe la hiérarchie des priorités de gestion dans le domaine des déchets :

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

Le Conseil régional est compétent en matière de planification dans le domaine des déchets. En 2009, il a approuvé trois plans qui fixent des objectifs pour 2019 en matière de prévention, de recyclage et de valorisation et encadre le développement des capacités des installations : le PREDMA pour les déchets ménagers et assimilés (5,6 Mtonnes), le PREDD pour les déchets dangereux (850 000 tonnes), et le PREDAS pour les déchets des activités de soins (33 000 tonnes).

De plus, depuis 2011, suite à la loi Grenelle 2, 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. Le SDRIF en constitue une réponse conjointe en matière de choix d'aménagement et d'évaluation environnementale.

Pour accompagner l'atteinte des objectifs des plans, la Région a approuvé une stratégie d'intervention sur la prévention des déchets en juin 2011 - Plan régional de réduction des déchets (PREDIF) - et un dispositif de soutien en novembre 2011 qui met en avant des filières « prioritaires » à développer pour les déchets organiques (méthanisation) et les déchets du BTP. Ces actions se font en concertation avec l'ADEME, l'ORDIF, l'ARENE et les services de l'Etat pour accompagner les collectivités dans leurs projets d'aménagement durable.



Déchets : acteurs, programmes et schémas

1.3.4 Limitation de l'étalement urbain et robustesse de l'agriculture

Les travaux engagés dans le cadre des États généraux de la conversion écologique et sociale (Ecociliens) permettent à la Région de formuler des préconisations opérationnelles et concertées répondant 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, de façon convergente avec les objectifs du SDRIF, figurent le maintien du potentiel de terres productives (c'est-à-dire la préservation des espaces agricoles et la promotion de la diversité des cultures et des exploitations) ainsi que le maintien de l'agriculture dans les projets de territoires et les projets urbains.

En matière agricole, l'action régionale se structure autour de 3 axes :

- la préservation des espaces agricoles et de leur fonctionnalité, avec une attention particulière aux fronts urbains : stratégie de préservation de l'agriculture périurbaine et ses conventions, aujourd'hui élargi à l'ensemble du territoire francilien. La Région s'appuie notamment sur l'AEV, l'IAU et la SAFER pour la mise en œuvre ;
- la relocalisation de la production et développement des circuits courts : structuration des filières franciliennes et de la demande locale en réponse à l'enjeu alimentaire francilien. La Région favorise l'ancrage de l'agriculture sur les territoires ;
- l'accompagnement des exploitations pour davantage de robustesse 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.

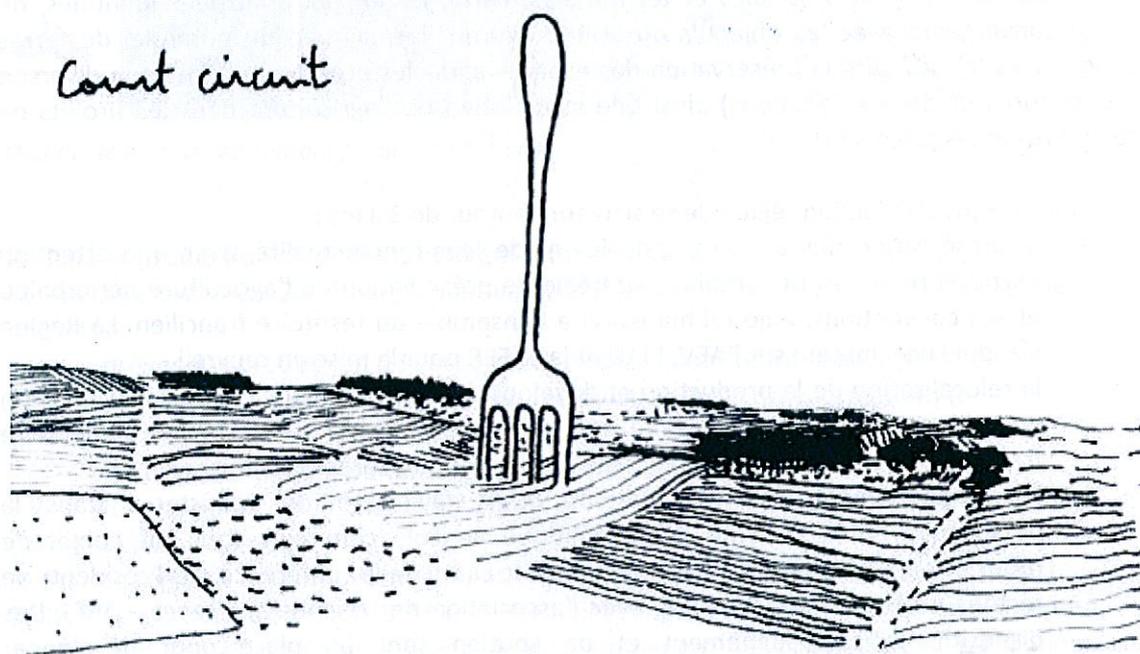
Pour ce faire, la Région porte plusieurs outils mobilisables comme l'analyse fonctionnelle (doublement du plafond de subvention régionale en 2012), les dispositifs de soutien spécifiques aux besoins dans les programmes agriurbains, l'animation du réseau régional (accompagnement des démarches territoriales, 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) (exemple de Marne et Gondoire et de Vernouillet).

Dans le cadre de la politique régionale pour l'agriculture, la Région accompagne la mise en place de lotissements maraîchers notamment à travers la résorption des friches, la mise en culture et l'installation des équipements nécessaires à l'activité maraîchère. De plus, à travers l'action foncière inscrite au CPER et la convention passée avec la Région, 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 d'observation de la consommation des espaces agricoles et naturels (OCEAN) au suivi de la consommation des espaces agricoles. Enfin, les Commissions départementales de la consommation des espaces agricoles (CDCEA), créées par les lois de modernisation de l'agriculture et de la pêche (loi n° 2010-874 du 27 juillet 2010) jouent un rôle important dans la lutte contre l'artificialisation des terres agricoles. Elles rendent des avis (simples) sur divers actes et documents d'urbanisme dès lors que les projets peuvent avoir pour conséquence une réduction des surfaces des zones agricoles.



Agriculture : acteurs, programmes et schémas



Ateliers de création urbaine, session 2010 E.commerce : « Court circuit », Ecole nationale supérieure d'architecture de Paris-Belleville

2- Une stratégie renouvelée de dialogue pour la transformation du territoire régional

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

La mise en œuvre du SDRIF sera ainsi faite en cohérence avec les différents partenaires importants du développement territorial, que sont l'Etat, les Conseils Généraux (schémas départementaux d'aménagement, CPRD...), les intercommunalités, ou encore avec les politiques menées par les autres régions à l'échelle du Bassin parisien. Les nouvelles instances de coopérations territoriales au premier rang desquelles Paris Métropole, mais également la Conférence des coopérations territoriales, ou encore les différentes ententes qui se constituent sur les territoires, sont à considérer également comme des lieux de résonance majeure pour faciliter la mise en œuvre du SDRIF.

Cette logique de dialogue permanent avec les collectivités locales qui se réfèrent quotidiennement au SDRIF, permet une meilleure articulation entre les outils et les ingénieries mobilisés par la Région comme par les autres collectivités. La mise en œuvre du SDRIF repose avant tout sur une mise en cohérence de ces outils et la coordination des acteurs de l'aménagement autour d'une stratégie d'aménagement pensée à l'échelle régionale et appliquée localement.

2.1- Impulser un nouveau cadre partenarial avec les collectivités territoriales

2.1.1 Des dynamiques interrégionales soutenues

Les effets de la métropolisation francilienne se font sentir au-delà des limites régionales dans des complémentarités de « région urbaine fonctionnelle ». Le développement de l'Île-de-France s'inscrit dans la volonté de promouvoir des coopérations au-delà du Bassin parisien, au niveau des autres grandes régions françaises et européennes, afin de garantir le besoin de 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 - conscientes d'être confrontées à des problématiques similaires ont choisi, à travers la conférence des Présidents de régions du Bassin parisien (C8), 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 et réaffirmés dans le cadre de références stratégiques « 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.

Pour mettre en œuvre ces projets, identifiés dans le SDRIF et nécessitant une réflexion interrégionale, la conférence élargira et ouvrira ses réflexions aux partenaires publics et privés pour affirmer le Bassin parisien comme un véritable espace de dialogue et de projets. Elle pourrait leur proposer un statut « d'organisations associées » pour favoriser les rencontres et les partenariats avec tous les porteurs de projet souhaitant s'ouvrir à cette dimension. L'association des villes du Bassin parisien, les coopérations multiples dans le cadre des débats

sur la vallée de la Seine pourraient ainsi être associés aux réflexions portées par la conférence des Présidents de régions.

Affirmer la solidarité entre régions nécessite d'encourager, d'un commun accord, la définition de projets interrégionaux inscrits dans les documents de planification régionale. Cela pourrait conduire à un contrat interrégional entre les régions, en partenariat avec l'Etat.

Comme pour l'étude pour le contournement fret à l'ouest du Bassin parisien (projet « Maillon Ouest »), la mutualisation des expériences et des moyens permet d'interpeller l'Etat de manière plus efficace sur des problématiques portées collectivement et identifiées dans les documents régionaux. L'espace interrégional représente un espace de coopération indispensable pour la réalisation de projets essentiels à un meilleur fonctionnement de l'ensemble de régions impactées.

2.1.2 La création d'une gouvernance régionale d'aménagement : la Conférence régionale des collectivités

La Conférence régionale des collectivités réunira la ville de Paris, les Conseils généraux, l'ensemble des établissements de coopération intercommunale et les structures de coopération territoriale, des représentants des maires de chaque département francilien et des conseillers régionaux. L'Etat y est associé. Inspirée de la conférence des exécutifs prévue par la loi du 13 août 2004, mais selon une composition plus conforme à la diversité des territoires d'Île-de-France, cette Conférence offrira un cadre original de débats et de concertation.

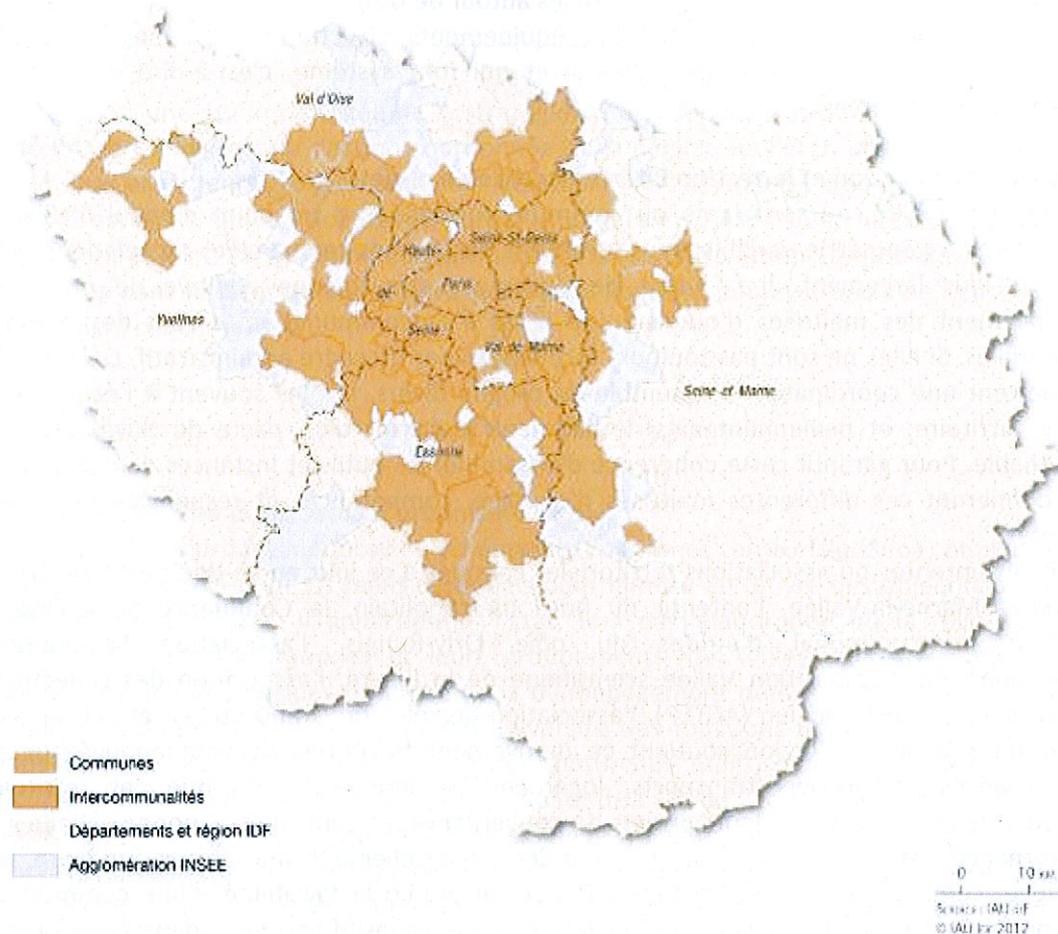
Les différents niveaux de collectivités franciliennes devront décider ensemble, lors de la Conférence régionale des collectivités, de la répartition et de l'exercice des compétences facultatives et autoriser l'expérimentation de compétences nouvelles. La clause de compétence générale est un impératif démocratique que ne doit pas remettre en cause l'affirmation d'un "chef de filât", compétence par compétence. Il est important pour la légitimité de l'organisation locale, que le citoyen identifie deux axes d'actions complémentaires : d'un côté le binôme commune/département pour l'action de proximité, de l'autre le binôme intercommunalité/région, moteur de stratégies et de projets de niveau métropolitain régional.

2.1.3. Paris Métropole, vers une assemblée des territoires

Paris Métropole bénéficie d'une reconnaissance institutionnelle par la loi et les pouvoirs publics. Le syndicat est désormais un interlocuteur important qui a su instaurer un dialogue politique entre élus et entre territoires et qui contribue à « faire métropole ».

A court terme, en cohérence avec l'analyse des dynamiques métropolitaines régionales, le périmètre du syndicat doit pouvoir évoluer sur la base d'un périmètre régional, offrant aux collectivités de grande couronne l'opportunité d'y adhérer. A moyen terme, à l'issue du bouclage de la carte intercommunale, Paris Métropole a vocation à devenir une grande conférence des territoires, composée principalement des intercommunalités, en conservant la forme d'un syndicat mixte. A plus long terme, Paris Métropole constituerait une Assemblée des territoires au cœur de la construction des politiques stratégiques franciliennes.

Acteur de la construction des politiques et des projets, le syndicat sera associé à l'élaboration des documents stratégiques, comme il l'a été pour le SDRIF et, plus largement, exercera un droit de regard métropolitain sous la forme d'avis. C'est notamment le cas pour les contrats de développement territorial (CDT) pour lesquels Paris Métropole est amené à donner un avis légal, suite à la loi du Grand Paris (loi n° 2010-597 du 3 juin 2010). Ainsi, Paris Métropole est appelé à participer pleinement au suivi du SDRIF, mais également à sa mise en œuvre comme cela a été fait à travers l'appel à initiatives métropolitaines. Dans le prolongement de son rôle actuel, le syndicat proposera un « atelier de dialogue » entre élus et des réflexions croisées sur ses travaux entrepris sur la gouvernance et les enjeux d'application du SDRIF.



Adhérents de Paris Métropole (mai 2012)

2.1.4 Les coopérations interterritoriales

Promouvoir les intercommunalités de projets, échelon stratégique de la mise en œuvre

L'Île-de-France connaît une montée en puissance de l'intercommunalité depuis la loi portant réforme des collectivités territoriales (loi n°2010-1563 du 16 décembre 2010). Désormais, le territoire francilien est pratiquement couvert. Les intercommunalités à fiscalité propre sont des partenaires stratégiques et essentiels de la Région. Leur échelle d'action correspond aux impératifs du développement durable pour traiter les grands sujets de l'aménagement régional. Dans le cadre de la construction de logements et de la mixité sociale, les intercommunalités élaborent des PLH ; dans le cadre de la mobilité elles interviennent dans la création d'agences de la mobilité (qui font l'objet de financements régionaux au travers du contrat de projet Etat-région GP3) et la réalisation de plans locaux de déplacements (PLD). Ces exemples réussis démontrent la prise en compte des objectifs du SDRIF à une échelle adéquate, et doivent être généralisés.

Au sein des espaces denses et agglomérés de la région, comme dans les espaces ruraux, les coopérations territoriales sont indispensables à la mise en œuvre d'un aménagement durable et solidaire, qu'elles soient sous forme d'établissement public de coopération intercommunale, de syndicat mixte, de parc naturel régional, ou sous forme de démarches fédératives.

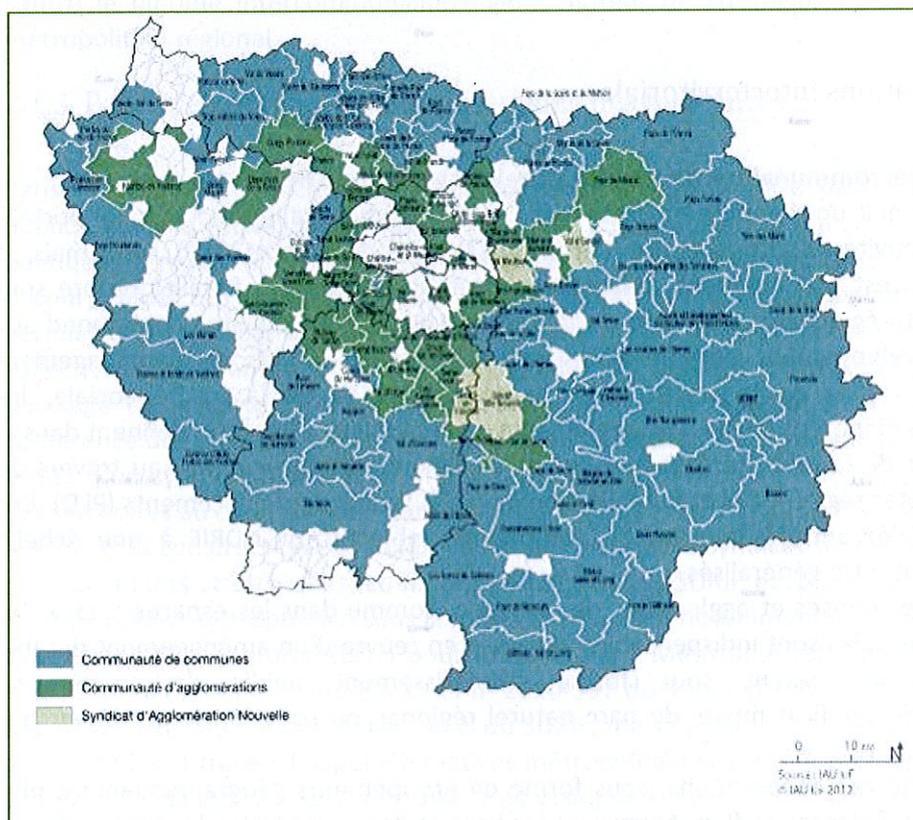
La généralisation de ces coopérations, sous forme de groupements géographiquement plus vastes, adaptés aux polarités et flux structurant les bassins de vie, doit être favorisée, afin de

limiter les concurrences territoriales et d'entraîner des dynamiques de développement. La Région encourage les coopérations territoriales autour de projets de territoire, pour la mise en œuvre de projet d'aménagement (ZAC, équipements structurants, aménagement d'un boulevard urbain, etc.) de niveau régional et qui font système, c'est-à-dire qui ont une cohérence d'ensemble.

Favoriser la régulation et la gestion interterritoriale de projets

L'intercommunalité, au sens large ou commun, correspond à un point d'appui d'alliances territoriales à géométrie variable, où s'inventent des formes renouvelées de relations entre acteurs. Plus largement, il convient de dépasser cette logique additive de projets et d'empilement des maîtrises d'ouvrage (de l'Etat à la commune) en créant des ententes territoriales. Si elles ne sont pas toujours formalisées par un cadre administratif, ces ententes permettent une coordination d'ensemble de projets divers, le plus souvent à l'échelle d'un grand territoire, et deviennent ainsi le cadre et le garant d'un pacte de développement soutenable. Pour garantir cette cohérence d'ensemble, les outils et instances de dialogue qui coordonneront ces différentes maîtrises d'ouvrage, compétences et responsabilités sont à inventer.

Parmi les ententes ou associations territoriales connues à ce jour en Île-de France, on trouve l'entente Marne-la-Vallée, l'entente du nord métropolitain, la Confluence Seine-Oise, le syndicat intercommunal d'études du pôle Orly-Rungis, l'association Seine-amont-développement, l'association Vallée scientifique de la Bièvre, l'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 gouvernances sectorielles (transports, logements, économie...), afin que ces territoires prennent le temps de mûrir leurs projets de gouvernance. Le choix de la « bonne échelle » de gouvernance est primordial avant de prendre éventuellement une forme juridique plus officielle, comme c'est le cas du Grand Roissy qui étudie la faisabilité d'une communauté aéroportuaire tout en travaillant sur l'évolution de ce dispositif afin de l'adapter aux besoins du territoire, de ces élus et de ces habitants.



Groupements intercommunaux (mai 2012)

2.2- Mobiliser les outils réglementaires pour faire respecter le droit du sol

Le SDRIF est une vision partagée de la stratégie de développement de l'Île-de-France dont la mise en œuvre repose sur l'action coordonnée de la Région, de l'Etat, des départements, des communes et de leurs groupements ainsi que des différents acteurs de l'aménagement. Mais le SDRIF est également un document d'urbanisme qui s'inscrit dans une hiérarchie des normes très précise et dont l'articulation doit permettre à la fois l'inscription des priorités nationales et régionales dans le droit du sol et le respect de la liberté d'administration de l'ensemble des collectivités concernées.

2.2.1 La mise en œuvre partenariale des outils réglementaires

Réaliser le suivi des documents d'urbanisme locaux

Les documents d'urbanisme locaux – schémas de cohérence territoriale (SCoT) et plans locaux d'urbanisme (PLU) – sont les relais essentiels pour la mise en œuvre des objectifs du SDRIF à l'échelle des territoires. Il appartient à l'État, lors de l'élaboration ou la révision de ces documents par les communes et leurs groupements, de veiller au respect des normes supérieures et des principes fondamentaux d'aménagement définis aux articles L. 110 et L. 121-1 du code de l'urbanisme (équilibre, diversité des fonctions urbaines et mixité sociale, respect de l'environnement et des ressources naturelles, maîtrise des déplacements et de la circulation automobile, préservation de la qualité de l'air, de l'eau et des écosystèmes). 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'Etat veillera à la compatibilité des documents d'urbanisme locaux avec le SDRIF. Un lien de compatibilité assure la mise en œuvre réglementaire des dispositions régionales. Il ne s'agit pas d'une obligation 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'Etat n°349 324 du 05 mars 1991).

La Région participe à l'élaboration ou la révision des [SCoT ou PLU intercommunaux] 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. Le Conseil régional développe également son association aux démarches d'élaboration et de révision 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 Région souhaite renforcer la coordination entre « lettre d'information régionale » et « porter à connaissance » de l'Etat, dans l'objectif plus global d'améliorer l'expression régionale quant aux objectifs à atteindre par le territoire concerné. Dans la continuité de l'expérience acquise à l'occasion de 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 », la Région mobilisera ses moyens pour faciliter le contrôle pour l'Etat de la compatibilité des documents d'urbanisme avec le SDRIF.

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 reliaient les grands objectifs du SDRIF que dépend pour une bonne part leur réalisation. Echanges 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. L'édition de carnets pratiques permettra d'illustrer la manière dont les orientations de niveau régional du SDRIF peuvent être adaptées aux spécificités des différents territoires.

Recourir à la politique de l'agrément

L'État dispose d'outils opérationnels, parmi lesquels la décision d'agrément et les conventions d'équilibre habitat/emploi. 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, est 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 nécessite une bonne coordination entre l'État et la Région concernant la mise en œuvre de cette politique. *[La Région souhaite mener une réflexion commune avec l'État sur la réforme de la procédure d'agrément, notamment en vue de son association à l'élaboration des conventions d'équilibre, voire à leur signature. Il s'agit également de réfléchir à une meilleure articulation des objectifs habitat-emploi, à l'échelle des territoires concernés au regard des nouvelles procédures introduites par les diverses réformes législatives (cf. 1.2.1 La territorialisation de l'offre de logements et d'emploi : établir des équilibres régionaux, p 25).]*

2.2.2 Garantir la cohérence entre les grands schémas sectoriels

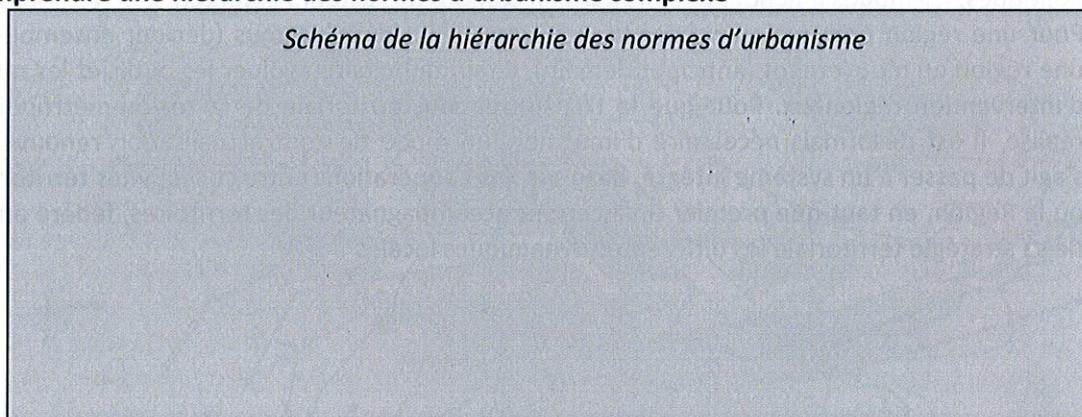
En plus des documents d'urbanisme locaux, le SDRIF s'impose à certains documents sectoriels, par exemple le plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) ou le schéma régional des infrastructures et des transports (SRIT). En même temps, il doit respecter les servitudes d'utilité publique, les 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 parcs naturels régionaux (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 ne sont pas sans liens techniques et concourent 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 peuvent plus se concevoir selon un principe traditionnel « d'indépendance des législations » : ils se doivent d'être articulés au

travers de démarches collectives de concertation, de mise en cohérence et de pédagogie. C'est un exercice complexe au regard de la multiplicité des politiques sectorielles, mais c'est un exercice essentiel pour une planification efficiente, adaptable et durable.

Cette articulation des politiques sectorielles est 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 doivent 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 géographiques), 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.).

Comprendre une hiérarchie des normes d'urbanisme complexe



2.2.3 Adapter les dispositifs réglementaires et de planification à la spécificité francilienne

Afin d'assurer la mise en œuvre des objectifs du SDRIF, schéma d'aménagement régional qui n'existe pas dans les autres régions métropolitaines, la Région souhaite mener avec l'Etat une réflexion en vue d'une adaptation aux enjeux franciliens de certains dispositifs de planification et dispositions réglementaires. Elle pourrait notamment concerner :

- L'incitation à l'élaboration de PLU intercommunaux, en lien notamment avec les lois « Grenelle » et la rationalisation de la carte intercommunale introduite par la loi de réforme des collectivités du 16 décembre 2010.
- La compatibilité des programmes locaux de l'habitat (PLH) avec le SDRIF en cas d'absence de SCOT.

Le dispositif de la programmation en matière de logement pourrait même évoluer plus fondamentalement à partir du moment où serait créée une Autorité organisatrice du logement en Ile-de-France. Dès lors, un Programme régional de l'habitat (PRH) permettrait de territorialiser les objectifs de production de logements (qui seront déclinés et précisés dans les PLH) tandis que le SDRIF conservera la responsabilité de la définition des grands objectifs et équilibres de niveau régional et de l'édiction des orientations d'aménagement pour les mettre en œuvre.

- La refonte de la réglementation de l'urbanisme commercial. En effet, les avancées permises par la loi de modernisation de l'économie et la loi dite « Grenelle 2 », en faisant évoluer la régulation du commerce pour mieux prendre en compte les enjeux d'aménagement, ne sont pas suffisantes en Ile-de-France où la réflexion au niveau intercommunal (élaboration de documents d'aménagement commercial dans le cadre des SCOT) devrait s'inscrire dans une perspective plus large de niveau régional. A minima, le rôle du SDRIF devrait être précisé pour

lui permettre de fixer de grands équilibres territoriaux de développement de l'offre commerciale. C'est un gage de lisibilité et d'efficacité indispensable, et un moyen d'éviter un empilement supplémentaire de procédures.

- La clarification de la place du SDRIF dans le dispositif des documents sectoriels et l'opposabilité du SDRIF aux dispositions des chartes de parcs naturels régionaux.

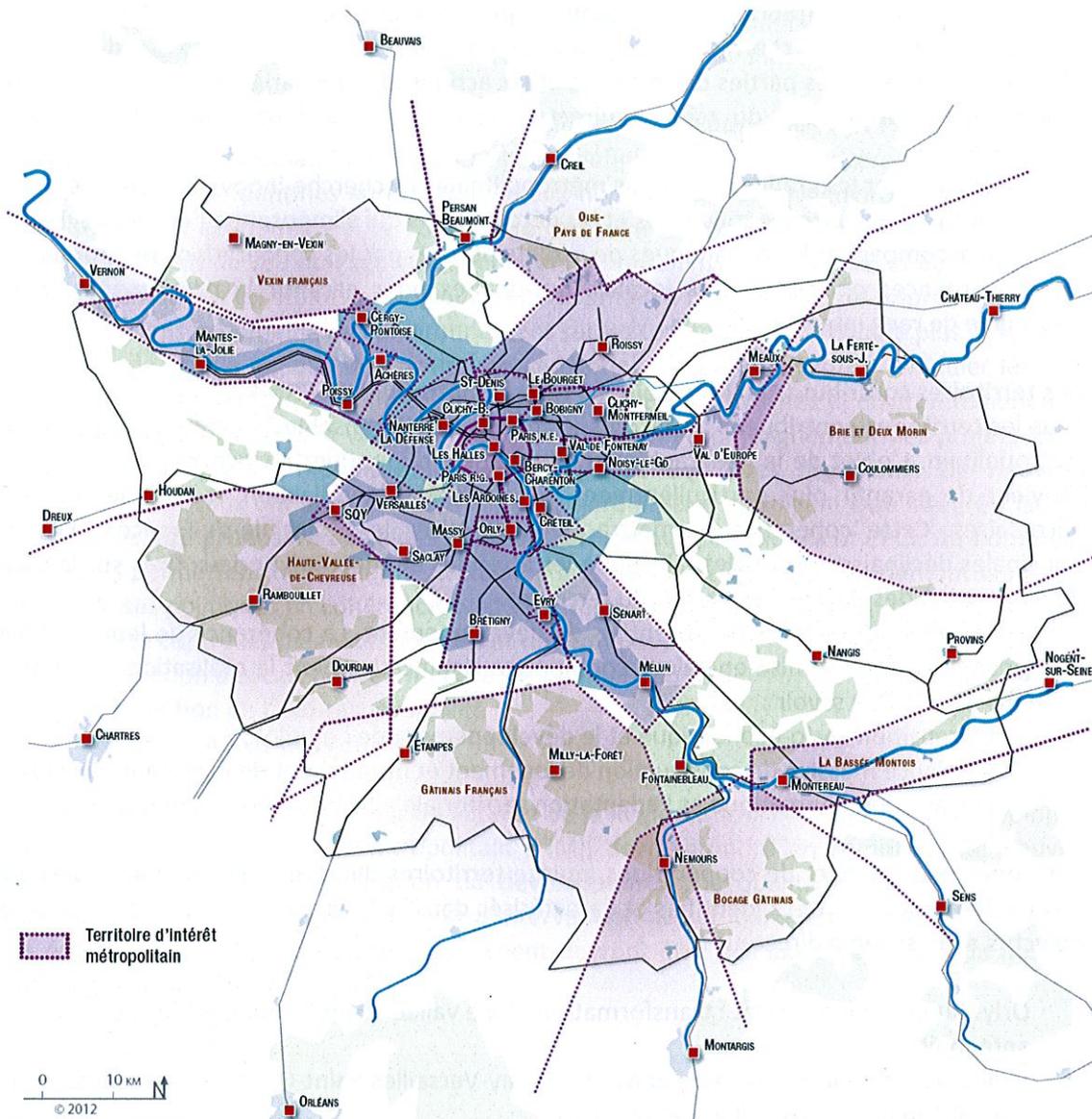
2.3-Articuler efficacement planification et programmation

Avec toute la complexité de sa configuration, l'échelle régionale est pertinente pour le bon fonctionnement et la cohésion de la métropole francilienne. Il s'agit de gérer et d'optimiser cette dimension de « région-monde ».

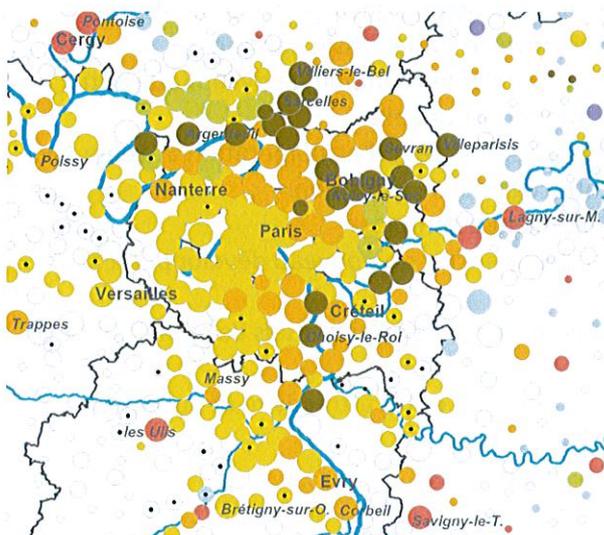
Les nouveaux enjeux sociaux (inégalités territoriales, déclassement d'une partie des classes moyennes, place de la jeunesse, rôle de l'immigration et plus largement des flux démographiques) comme la transition écologique conduisent, enfin, à renouveler les politiques, les modes d'action, et à prendre en compte des acteurs émergents.

Pour une région pratique (simplifier la vie), une région pour/de tous (décider ensemble), et une région en mouvement (anticiper demain), il faut donc faire évoluer les outils et les modes d'intervention régionaux. Pour que la transformation territoriale de la région-métropole se réalise, il est désormais nécessaire d'imaginer un mode de contractualisation renouvelé. Il s'agit de passer à un système intégré, basé sur des coopérations entre collectivités territoriales où la Région, en tant que premier financeur et accompagnateur des territoires, fédère autour de sa stratégie territoriale les différentes dynamiques locales

2.3.1. La géographie stratégique, socle de la mise en œuvre



Géographie stratégique



Territoires écologiquement prioritaires

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. Comme les autres territoires français, et peut-être plus encore, la métropole francilienne a besoin d'un renforcement d'un niveau intermédiaire d'action publique. A 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 oeuvre, la géographie stratégique du schéma directeur répond à une double ambition. Elle doit permettre :

- d'organiser les grandes fonctions métropolitaines (recherche-innovation, services, etc.) afin de mettre en oeuvre 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 (TIM)

Tous les territoires contribuent de façon spécifique et indispensable à l'efficacité du système métropolitain. L'objet de la géographie stratégique est d'identifier les espaces sur lesquels il convient de garantir plus particulièrement la cohérence dans l'action et dans les moyens nécessaires. Cette cohérence permettra de concrétiser le projet Île-de-France 2030 ses principales déclinaisons spatiales, ainsi que les attendus et 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 significativement la réalisation des grands objectifs du SDRIF, à savoir :

- la transition socio-économique et le développement de l'emploi ;
- la relance massive de construction de logement et notamment de logements sociaux ;
- la transition énergétique et l'adaptation territoriale au changement climatique.

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

- Orly- Rungis-Seine-Amont : transformation d'une vallée aux dynamiques parfois antagonistes
- Vallée scientifique de la Bièvre et Massy-Saclay-Versailles-Saint-Quentin-en-Yvelines : un nouvel équilibre entre vallées et plateaux
- Centre Essonne Val d'Orge : une polarité du sud francilien à conforter
- Sénart – Melun Val de Seine : une vallée qui se structure, une polarité qui s'affirme
- Montereau Seine et Loing : une confluence ouverte sur le bassin parisien
- La Défense - Boucle nord des Hauts-de-Seine : un pôle économique dynamique entre modernisation, densification et diversification fonctionnelle
- Confluence Seine – Oise : un pôle à constituer entre cœur d'agglomération et Seine Aval
- La Vallée aval de la Seine : un territoire interrégional de transition
- Plaine Commune-Le Bourget : un développement à conforter
- La vallée de la Marne : organiser les atouts pour ancrer un nouveau développement à l'Est
- Est Ensemble, canal de l'Ourcq et Clichy-Montfermeil : des potentiels de densification à recomposer en cœur d'agglomération
- Le grand Roissy : un pôle de développement majeur, entre attractivité et nuisances
- Paris : la capitale au cœur de la région métropolitaine
- Territoire de Parcs Naturels Régionaux franciliens

La critérisation des aides régionales et les territoires écologiquement prioritaires (TEP)

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 métropolitain et à son aménagement, il s'agit 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 non seulement environnemental, mais aussi 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.

Dépasant 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 doivent être intégrés dans les dispositifs cadre 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'éco-responsabilité ;
- exemplarité vis-à-vis du SDRIF.

La future contractualisation autour de l'Etat et de la Région, sur la base des projets développés dans les territoires d'intérêt métropolitain (TIM), devra prendre en compte cette nouvelle ambition. Au-delà de la localisation du développement, la qualité de ce développement renforcé par l'enjeu de densification et d'intervention accrue dans le tissu urbain existant et les équilibres régionaux de ce développement devront être des axes majeurs de la nouvelle contractualisation.

2.3.2 Renouveler la contractualisation

Pour mettre en œuvre le projet spatial et répondre aux objectifs de politiques publiques fixés par le SDRIF, il convient de disposer d'outils efficaces de deux natures, le « leadership territorial » (ou gouvernance souple que constitue la Conférence régionale des Collectivités) et une harmonisation des divers dispositifs contractuels. C'est un objectif ambitieux et incontournable pour passer de l'expression de la stratégie et du règlementaire (le SDRIF document d'aménagement et d'énoncé sur le droit du sol) à un document d'urbanisme et d'aménagement négocié.

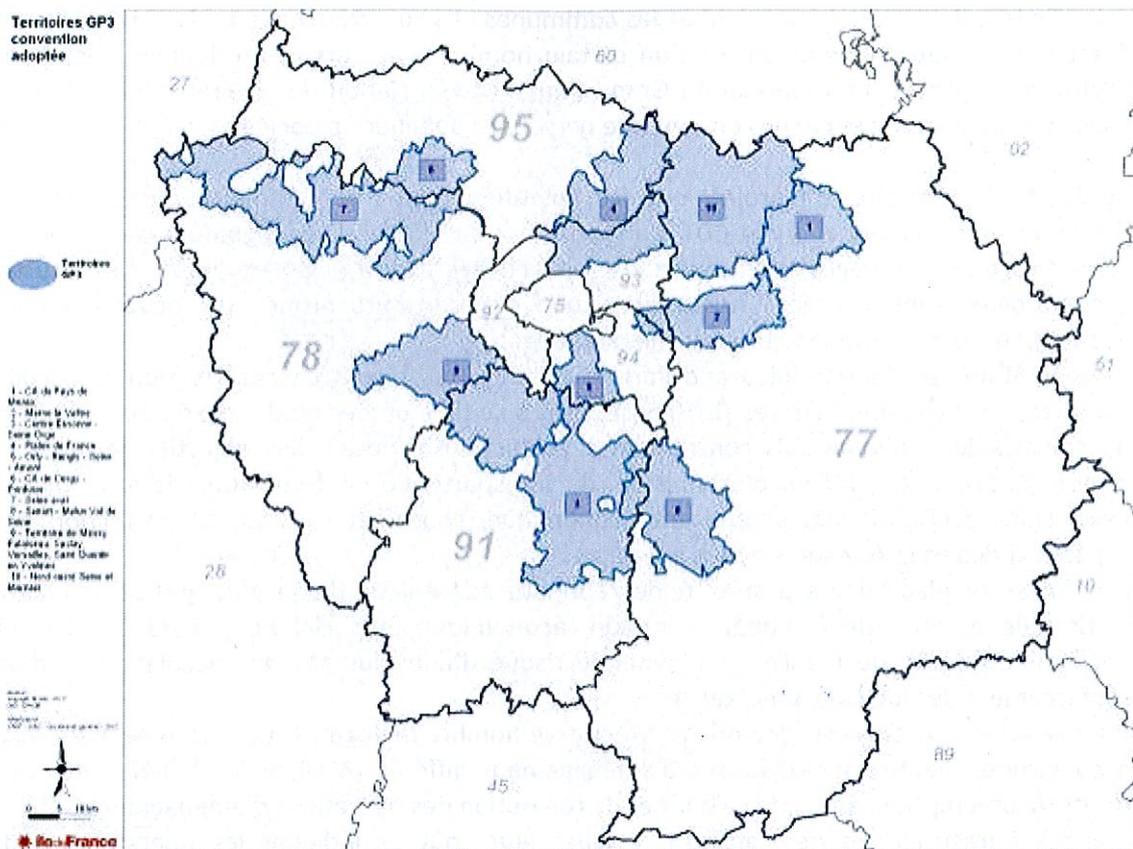
A ce jour, la mise en œuvre de la planification s'effectue essentiellement au travers des Grands Projets 3, 5 et 8 (GP3, GP5 et GP8) respectivement volet territorial, transport et environnement du contrat de projets Etat- Région et grâce aux contrats particuliers Région – Département. C'est à partir de la géographie stratégique du SDRIF 2008 qu'ont été définis les Territoires d'Intérêt Régional et National (TIRN) du GP3. Toutefois, force est de constater que ce principe d'empilement d'échelles territoriales et de thématiques diverses ne permet pas de traiter avec une efficacité optimale l'articulation et l'équilibre urbanisme – transport – environnement – équipement, tant à l'échelle régionale que locale.

Par la création des Territoires d'intérêt Métropolitain (TIM), il est proposé non seulement de simplifier la géographie stratégique du SDRIF mais aussi de définir de grands territoires (regroupant plusieurs intercommunalités dont les enjeux d'aménagement et de développement sont convergents) afin de contractualiser à une échelle suffisamment large qui permette de répondre à ces enjeux.

Il est proposé de revoir la forme de la contractualisation, autour de l'Etat et de la Région, en associant les départements et les intercommunalités sur la base des stratégies définies territorialement (Projet de territoire, Scot, PLU intercommunaux) par les élus locaux à l'intérieur de ces Territoires d'intérêt Métropolitain. Cet élargissement du « dispositif originel » a plusieurs vertus :

- Définition commune des projets d'aménagement, conforme à l'intérêt régional
- Recherche d'une harmonisation des politiques conduites par la Région et les Départements, notamment en matière d'habitat, d'environnement, de mobilités, de développement économique, etc.... ;
- Pilotage partagé des projets d'aménagement dans le cadre des structures de gouvernances mises en place (entente formelle, association d'intercommunalités, intercommunalités, établissements publics d'aménagement, groupements d'intérêt public...);
- Mise au point par les collectivités de la clé de répartition financière pour l'élaboration des projets en fonction des compétences
- Phasage négocié des réalisations et programmation contractualisée
- Mise en synergie des divers outils existants qui contribuent par diverses entrées à la réalisation globale de ces projets de territoire (CDT, NQU, Charte aménagement – transport, PNR, PRIF, Pactes pour l'emploi, etc...)

La contractualisation sera ainsi un outil privilégié pour soutenir les dynamiques intercommunales afin d'accompagner les territoires participant à la mise en œuvre des objectifs du projet régional d'aménagement en faveur de l'amélioration de la qualité de vie des franciliens.



Carte des contrats de projet Etat-Région (GP3)

Encadré Agenda 21 : un référentiel pour le développement durable des territoires

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.

Les outils de l'Agenda 21 structurent l'action régionale autour de grands thèmes comme l'éco-construction et la gestion durable des bâtiments, de la biodiversité et de la gestion responsable des espaces verts, de la mobilité, de l'énergie et de la gouvernance. En réponse à une forte attente des collectivités, la Région a ouvert sa démarche à leur intention afin d'engager un travail partenarial à partir des outils mis à disposition dont le référentiel aménagement construction durable et le guide de la commande publique responsable mais aussi à travers une mutualisation et des échanges autour des bonnes pratiques en faveur d'un développement durable des territoires.

2.3.3 Des outils efficaces et évolutifs 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 (CDT)

Le SDRIF constitue le cadre de cohérence dont les contrats de développement territorial (CDT) sont un outil important de mise en œuvre. Le contenu de ce nouvel outil de planification et de programmation est précisé par le décret du 24 juin 2011, prévu à l'article 21 de la loi relative au Grand Paris. Ces démarches contractuelles, à visée opérationnelle, engagent l'État,

représenté par le préfet de région, et les communes et leurs groupements. La Région Île-de-France et les départements ainsi qu'un certain nombre d'acteurs institutionnels dont Paris Métropole, l'Atelier international du Grand Paris et l'Association des maires d'Île-de-France sont associés à leurs démarches en tant que personnes publiques associées.

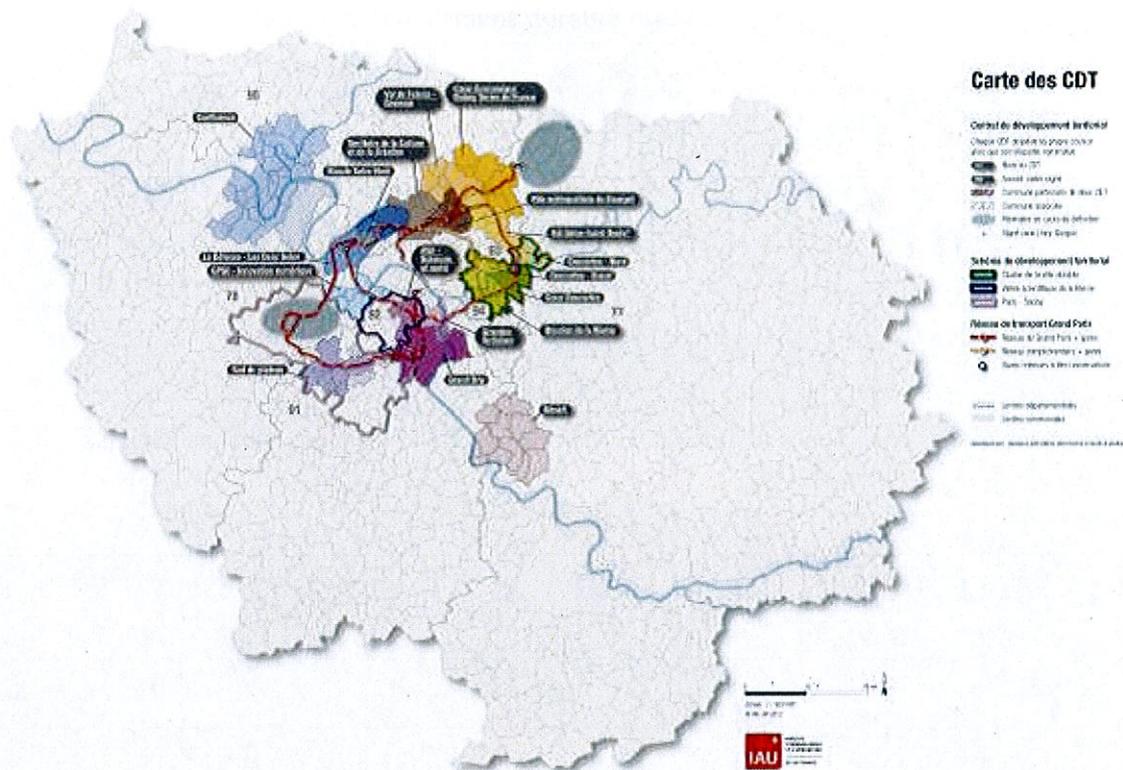
En 2012, dix territoires de projets ont été identifiés, dont trois périmètres de Schéma de développement territorial. Vingt CDT, dont onze ont fait l'objet d'une signature de protocole, sont en cours de négociation entre les collectivités territoriales et l'État. Des études préparatoires sont menées, notamment en matière d'urbanisme, de développement économique et de soutenabilité environnementale.

Dans le SDRIF (et dans la loi Grand Paris pré-citée), un objectif de construction de 70 000 logements par an a été fixé. Les CDT constituent à ce titre un des outils contribuant à l'effort de construction régionale. Ils contribuent à la déclinaison locale des objectifs de mise en œuvre du SDRIF en matière d'urbanisme, de transports, de déplacements, de lutte contre l'exclusion sociale, de développement économique, sportif et culturel, de protection des espaces agricoles et forestiers et des paysages.

Leur mise en place devra 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.

Pour cela, les CDT doivent notamment préciser le nombre de logements, notamment sociaux, à construire, mentionner les zones d'aménagement différés (ZAD) et les bénéficiaires des droits de préemption, établir le calendrier de réalisation des opérations d'aménagement et des grandes infrastructures de transport, évaluer leur coût et indiquer les opérations pour lesquelles il vaut déclaration de l'intérêt général.

Il pourrait être envisagé que les CDT, à la fois document d'urbanisme et contractuel, puissent évoluer sous la seule forme d'un contrat, préservant les capacités financières de chaque collectivité territoriale contributrice, ainsi que celles de l'Etat. Par ailleurs, il serait utile de ne maintenir pour ce dispositif que sa valeur contractuelle afin d'éviter la complexité du millefeuille des dispositifs d'aménagement, le SDRIF étant le niveau d'expression de la stratégie et intégrant les objectifs régionaux et infrarégionaux. Ceci sous-entend une évolution législative.



Carte des CDT (mai 2012)

Les chartes Aménagement/Transport

Les chartes aménagement/transports sont issues de l'expérience positive menée avec les différents acteurs locaux à l'occasion du prolongement de ligne 11. Leur spécificité est de penser simultanément le développement de la ligne de transport et le développement des territoires urbains qui l'environnent. Outil partenarial, la charte aménagement/transport fédèrent les acteurs et les métiers de l'aménagement du territoire en s'adossant sur une gouvernance de projet active, des moyens d'expertise importants grâce à la mobilisation de l'IAU-îdf, l'EPIFIF, le STIF. Articulant politiques urbaine, foncière, mobilité, ces chartes constituent un nouveau « mode de faire ».

Ce nouvel outil opérationnel innovant est fondé sur une gouvernance de projet originale. A la croisée des compétences fondamentales de la Région en matière de transports et d'aménagement, les chartes accompagnent la définition d'une géographie stratégique actualisée et renouvelée.

Plusieurs infrastructures bénéficient ou bénéficieront de ce dispositif adopté par conseil régional en février 2012 sous réserve qu'elles figurent dans le plan de mobilisation pour les transports, telles que les projets de chartes autour du Tramway RD5 dans le Val-de-Marne, du TCSP Massy-Saclay-Saint-Quentin 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 du T1 de Saint-Denis à Asnières-Gennevilliers-Les Courtilles (ouverture prévue en 2012) puis de Noisy-le-Sec à Val de Fontenay (extension envisagée), et des secteurs situés autour de l'arc Est proche du Grand Paris Express (ligne orange).



Référentiel foncier réalisé dans le cadre de la charte aménagement-transport autour du prolongement de la ligne 11, Sequano.

Carte des chartes et projets de chartes aménagement-transport (cf. liste ci-dessus)

Les Parcs naturels régionaux (PNR)

Les Parcs naturels régionaux, parties prenantes de la métropole francilienne, 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. A 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 transports ;
- l'attractivité des espaces ruraux de la Région Île-de-France, en complémentarité avec le cœur d'agglomération ;
- la maîtrise de la consommation d'espaces et des dynamiques de développement ;
- la préservation des équilibres environnementaux entre performance des productions agricoles et préservation des ressources naturelles.

Les PNR constituent un réseau tant en terme de continuités écologiques que de savoir-faire dans l'aménagement équilibré des territoires. A 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'éco-Région,
- des territoires majeurs pour le tourisme et les loisirs franciliens.



Paysage du parc naturel régional du Gâtinais français

Nouveaux quartiers urbains (NQU) et EcoQuartiers

A l'échelle du quartier, l'expérimentation micro-locale d'aménagement durable s'est développée à partir de 2009 avec des appels à projets nationaux (Ecoquartiers) 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 Ecoquartiers 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.

Les Nouveaux quartiers urbains sont un exemple majeur, désormais éprouvé, d'expérimentation urbaine. Ils en reprennent trois principes de la démarche durable : l'articulation des échelles, du quartier à la région ; la durabilité à la fois technico-sociale 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 socio-territoriale. A l'opposé du quartier-modèle, le quartier durable doit montrer la voie de sa propre banalisation, en adaptant à tous les contextes urbains une nouvelle façon de faire, souple, économe, innovante : le contraire d'une compétition entre produits urbains promotionnels.

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

Les trois premières sessions - 2009, 2010 et 2011 (plus de 70 candidats, 24 lauréats) - ont d'ores et déjà démontré des pratiques de projet renouvelées associant l'ensemble des acteurs, de la conception à la gestion, de la programmation à l'usage. Au regard de ces trois premières 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. A terme, une meilleure articulation du dispositif NQU avec la charte aménagement-transport doit être visée afin de répondre aux enjeux de limitation de l'étalement urbain.



Nouveaux quartiers urbains, Brétigny-sur-Orge, Clause Bois Badeau.

2.3.4 L'expérimentation, levier novateur pour la mise en œuvre du SDRIF

Dans le cadre de la mise en œuvre du SDRIF, des laboratoires d'expérimentation urbaines pourraient s'emparer de sites emblématiques de difficultés spécifiques (contraintes de bruit, points noirs, route nationale, consommation d'espaces par exemple) nécessitant des réponses innovantes. Le montage de partenariats spécifiques entre la Région et des collectivités locales volontaires est 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 process, qui est à encourager. A ce titre, des collaborations sont à envisager avec les entreprises et 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 citoyens, pourraient constituer un levier important dans la diffusion d'idées, process et 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... Ainsi, au sein des PNR, des savoir-faire sont à partager à l'instar du projet BIMBY (Build in my Backyard) mené par le PNR Haute-Vallée de Chevreuse en association avec la CETE et la commune des Essarts-le-Roi. Cette démarche s'intéresse à la construction diffuse à l'intérieur des tissus bâtis, notamment pavillonnaires, vu 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 –IDF, l'APUR, les pôles de compétitivité, tel qu'Advancity, les Instituts d'Excellence des Energies Décarbonées, le Laboratoire Paris Région Innovation...

Innover et expérimenter à travers les Ateliers de Création Urbaine

La Région a lancé en 2007 un dispositif original de prospective urbaine sur la métropole de 2030 : les Ateliers de création urbaine. Ils réunissent désormais chaque année des étudiants de cinq ou six écoles et universités franciliennes en architecture, urbanisme, ingénierie, design et commerce. Les équipes sont encadrées par un comité de pilotage constitué d'élus et de techniciens de la Région et par un comité d'experts. Après la densité durable (2008) puis l'eau urbaine (2009), le commerce (2010), le tourisme (2011), de nombreux sujets restent à explorer.

Les Ateliers ont vocation à un lieu riche et inédit d'échanges entre les étudiants, les élus, des urbanistes et des architectes, pour travailler sur l'aménagement de la métropole francilienne de demain. Il constitue 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 ou d'événements, à la cartographie de projets...

2.3.5 L'offre d'ingénierie

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

L'offre d'ingénierie en Ile de France est complexe. Elle mérite d'être redéployée pour plus d'efficacité de l'action publique et plus d'efficacité 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 sectoriels, animation de la concertation, conduite de la réalisation

Cette ingénierie œuvre à plusieurs échelles : échelle régionale et métropolitaine (IAU, STIF, EPFIF, AEV, ARD, échelle territoriale et intercommunale (Agence d'urbanisme, EPA, SEM, ..), échelle communale et locale

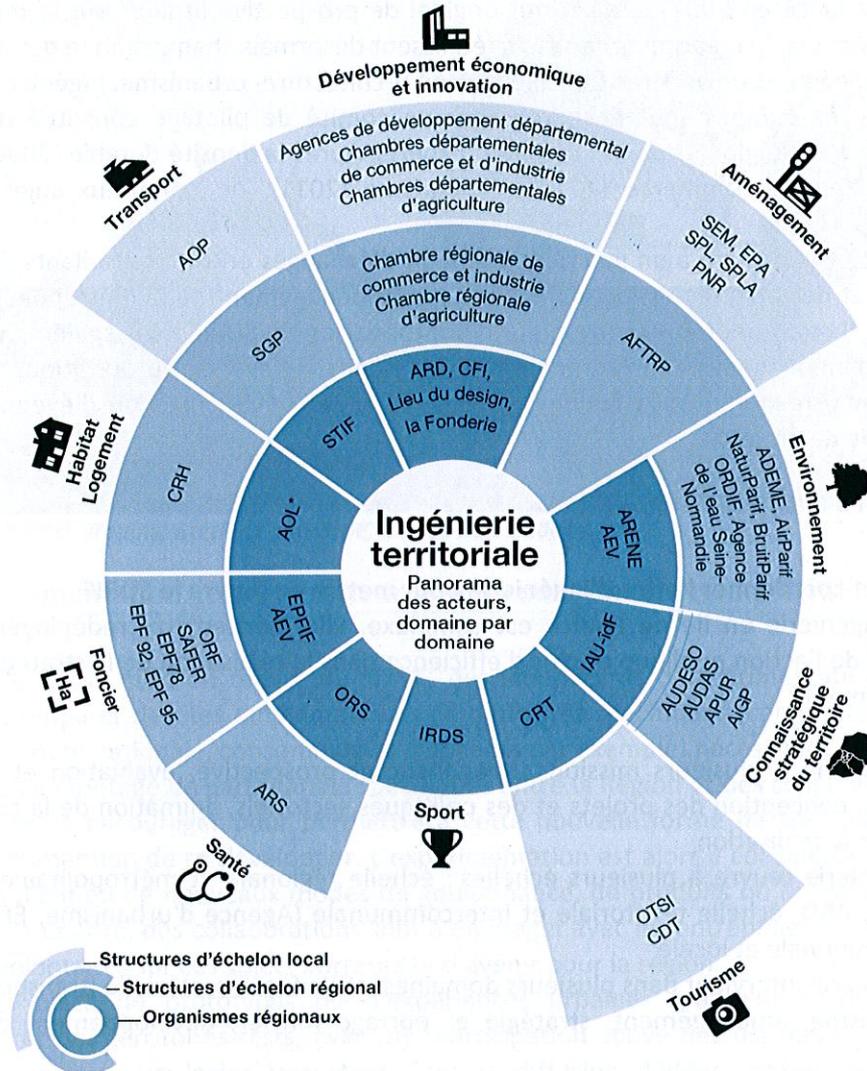
Cette ingénierie intervient dans plusieurs domaines et de façon sectorielle (transport, espaces, verts, tourisme, aménagement, stratégie et portage foncier, développement économique etc...)

Il convient désormais de clarifier et distinguer les rôles des organismes en identifiant ceux qui sont prioritairement au service de la stratégie de ceux qui sont au service de l'aménagement. Il est également important de promouvoir le concept d'agence d'urbanisme et de développement appliqué aux grands territoires franciliens, répondant à une approche inter-territoriale, afin qu'elles contribuent à assurer la déclinaison sur ces grands territoire 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 convient de permettre la collaboration des ingénieries sectorielles dans le cadre des démarches territoriales (IAU, APUR, STIF, EPFIF, AEV, CRT, EPA ...)

Rationaliser et mettre en réseau les opérateurs

La mise en œuvre du projet régional d'aménagement et des territoires d'intérêt métropolitain (TIM) suppose une rationalisation (régionalisation) des capacités opérationnelles dans les divers domaines (politiques publiques), permettant d'assurer la cohérence d'ensemble et la mise en réseau des opérateurs locaux.

De même, il convient d'organiser la coopération des différentes échelles d'ingénierie (IAU/APUR/Agence locale, STIF/ AOP,...) et la collaboration des ingénieries sectorielles (EPF, STIF, AEV...) et transversales (Agence, EPA, AOP,...) dans le cadre des démarches territoriales (Schémas de cohérence territoriale, Chartes urbanisme-transport, projets de territoire des CDT ou des GP3, grands projets urbains, PNR, etc.).



AEV : Agence des Espaces Verts / **AIGP** : Atelier International du Grand Paris / **ADEME** : Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie / **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 Energies / **ARS** : Agence régionale de santé / **AOL*** : Autorité Organisatrice du Logement (* au stade de l'étude de préfiguration) / **AOP** : Autorité Organisatrice de Proximité / **AUDAS** : Agence d'Urbanisme et de Développement de la Seine-Aval / **AUDES** : Agence d'Urbanisme et de Développement Essonne-Seine-Orge / **CDT** : Comité Départemental du Tourisme / **CFI** : Centre Francilien de l'Innovation / **CRH** : Comité Régional de l'Habitat / **CRT** : Comité Régional du Tourisme / **EPA** : Etablissement Public d'Aménagement / **EPF 78** : Etablissement public foncier 78 / **EPF 92** : Etablissement public foncier 92 / **EPF 95** : Etablissement public foncier 95 / **EPFIF** : Etablissement 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'Etablissement Rural / **SEM** : Société d'Economie Mixte / **SGP** : Société du Grand Paris / **SPL** : Société Publique Locale / **SPLA** : Société Publique Locale et d'Aménagement / **STIF** : Syndicat de Transport d'IDF

2.4- Rechercher une fiscalité plus solidaire et diversifier les financements

En termes de financement, une réflexion d'ensemble, intégrant les enjeux fiscaux et financiers doit être engagée, en lien avec le Conseil économique, social et environnemental régional et les organismes consulaires.

Un aménagement durable et solidaire de l'Île-de-France dépend largement des dispositifs fiscaux par leur double effet sur les ressources des collectivités et sur les localisations, notamment d'activités. Un équilibre satisfaisant du développement régional ne peut être envisagé qu'avec une action volontariste en faveur d'une véritable solidarité financière et fiscale à l'échelle de la région et adaptée aux objectifs du SDRIF. C'est une condition fondamentale à la mise en œuvre efficace sur le long terme du SDRIF.

Cela concerne notamment les dispositifs de péréquation fiscale entre les communes, les intercommunalités et les départements franciliens.

A la suite de la suppression de la taxe professionnelle et de son remplacement par un panier de nouvelles recettes, une nouvelle mesure de la richesse fiscale ? des collectivités locales est mise en place. Dans le même temps, plusieurs dispositifs sont d'ores et déjà prévus par la loi de finances pour 2012 :

- un doublement d'ici 2015 du fonds de solidarité des communes de la région d'Île-de-France (FSRIF). Un triplement permettrait, au-delà de l'objectif initial de péréquation, d'accompagner les collectivités contribuant significativement à l'effort de construction de logements (« aide aux maires bâtisseurs ») ;
- l'année 2012 verra également la mise en place d'un mécanisme de solidarité nationale : le fonds national de péréquation des ressources intercommunales et communales (FPIC). Les communes et intercommunalités d'Île-de-France seront de fait largement impactées par ce mécanisme ;
- une péréquation au niveau départemental des droits de mutation à titre onéreux (DMTO) est également instituée depuis 2011.

Des clauses de revoyure, prévues par les textes, devront apprécier l'impact de ces réformes sur les ressources globales des collectivités franciliennes et sur l'évolution des disparités.

Outre la péréquation, plusieurs voies sont ou seront explorées pour remédier à l'insuffisance des ressources financières des collectivités locales, au profit des territoires et de leurs projets d'aménagement, notamment :

- le transfert à la Région de la part du produit de la taxe annuelle sur les locaux à usage de bureaux, les locaux commerciaux et les locaux de stockage, qui n'est plus affectée à l'Île-de-France ;
- l'ajustement du zonage de la redevance pour création de bureaux pour orienter au mieux les implantations, sans pénaliser les secteurs en développement ni pour autant diminuer le niveau de la ressource ;
- le déplafonnement de la part du produit des amendes radars attribuée aux communes, à la Région et au STIF.

Enfin, de nouvelles ressources doivent être dégagées pour le financement de la réalisation des infrastructures de transports collectifs :

- la contribution des territoires à fort potentiel économique bénéficiant de nouvelles infrastructures, via une taxation des plus-values ;
- la création d'une redevance sur les poids lourds ;
- une augmentation du versement-transport ;
- l'emprunt.

La fiscalité de l'aménagement a été réformée avec le remplacement en 2012 de la taxe locale d'équipements par les différentes composantes de la taxe d'aménagement. En particulier, le

« versement pour sous-densité » sera un outil privilégié pour la mise en œuvre des orientations du SDRIF en matière de densification.

3- Appropriation, suivi et évaluation : un sdrif en mouvement

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

- de poursuivre la réflexion sur la mise en œuvre des orientations qui s'exprime à travers les actions présentées dans ce fascicule « *Vers un Pacte de développement des territoires* »,
- de mesurer les effets obtenus, d'identifier les inflexions nécessaires, d'adapter les orientations et objectifs par un processus de suivi-évaluation de niveau régional.

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

Le suivi et l'évaluation permettront 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 que « 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 de son application, notamment du point de vue de l'environnement ».

3.1 -Un dispositif d'évaluation partenarial

Afin que le suivi, l'évaluation et la prospective soient partagés avec les acteurs de l'aménagement, la dynamique partenariale de mise en œuvre du SDRIF s'effectuera aux travers des instances de concertation que sont les Comité de pilotage et Comité de pilotage élargi du Sdrif et la Conférence régionale des collectivités, en lien avec Paris Métropole.

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 Ile-de-France, des services de l'État, et du Conseil économique et social régional, assure la coordination de la démarche d'évaluation pour le compte du comité de pilotage. Il opère les choix en matière de questionnements, de méthode, d'outils (études, enquêtes, observatoires) et d'indicateurs. Pour chacun d'eux, la situation de référence sera précisée ainsi que les évolutions attendues, à l'échelle régionale. En outre une logique de veille territoriale sera mise en place à une échelle infrarégionale (grandes entités géographiques, départements, CDT...), avec une attention particulière pour les territoires concernés par la géographie stratégique. La démarche de construction d'indicateurs pertinents se construira 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.

Encadré : Des observatoires, support de l'évaluation

Les observatoires sont des instances de partenariats qui regroupent en leur sein services de l'Etat, 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, p 30), 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'agit 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 permettre le suivi et l'évaluation des actions engagées, avec pour certains, un élargissement de leur champ d'études à l'échelle du Bassin parisien, avec le souci de permettre les comparaisons nationales, européennes et internationales.

3.2- Une approche large et des critères multiples

La démarche de suivi et d'évaluation tiendra 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 privilégie la dimension transversale et durable propre au SDRIF. Les critères d'évaluation doivent permettre d'identifier l'impact du SDRIF au regard de ses trois grands défis : « *Agir pour une Ile-de-France plus solidaire* » « *Anticiper et répondre aux mutations environnementales* », « *Conforter l'attractivité de l'Ile-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 seront 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 7 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 d'environnement... (à compléter)
- L'Indice de vitalité économique a pour ambition de faire la synthèse des différents indicateurs permettant de mesurer la vitalité de l'économie régionale dans sa globalité et de suivre son évolution dans la durée. La vitalité économique est appréhendée à travers quatre grands objectifs : augmenter la richesse du territoire, améliorer le marché du travail et les compétences, renforcer l'innovation et accroître l'attractivité de la région, et 17 indicateurs.

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

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

Ce dispositif doit permettre de suivre l'évolution de la révision des documents d'urbanisme locaux (DUL) suite à l'approbation du SDRIF, mais surtout de mesurer la 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.

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

- Des secteurs privilégiés (urbanisation préférentielle) sont identifiés, pour construire de nouveaux quartiers (logements, activités, équipements, services, espaces verts). Le projet spatial fixe un certain nombre d'orientations pour ces espaces : respect des continuités écologiques, fronts urbains, coupures d'urbanisation, densité soutenue...
- Le projet d'aménagement préserve aussi des possibilités d'extension aux secteurs de développement à proximité des gares, aux pôles de centralités, mais également aux bourgs, villages et hameaux de l'espace rural. Le suivi de ces possibilités d'extension non cartographiées dans la carte de destination générale des différentes parties du territoire (CDTG), mais encadré par des seuils dans le projet spatial, s'exercera en particulier à travers le Mode d'occupation des sols de l'IAU.
- 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, justifient la création d'une instance d'observation partenariale associant la Région, l'Etat et les collectivités en charge du suivi des processus urbains. A ce titre, il convient de pérenniser le programme d'Observation de la consommation des espaces agricoles et naturels (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 justifie également. *[Observatoire dont les missions restent à définir plus précisément : foncier, coût, suivi, mutation, démolition, renouvellement...].*

Le dispositif de suivi des objectifs quantitatifs (consommation d'espaces, densification, construction de logements...) et spatialisés du projet régional peut s'appuyer sur le croisement de quatre principaux ensembles de données : l'évolution de la construction (Sitadel, DRIEA), l'évaluation de l'urbanisation et le d'occupation des sols avec le Mos (Mode d'occupation des sols – IAU idf), l'évolution des documents d'urbanismes locaux (BD PLU, DRIEA) 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'Etat 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'appuieront 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, devront 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 doivent permettre d'observer ces grandes réalités régionales auxquelles le projet régional est susceptible de devoir s'adapter, par exemple : les évolutions démographiques ; les évolutions sociales ; les évolutions économiques et de l'emploi ; les évolutions environnementales, climatiques et énergétiques ; les évolutions des conditions économiques et sociales de production de l'habitat et des nouveaux quartiers urbains ; les évolutions des conditions techniques, économiques et sociétales de la mobilité ; les évolutions scientifiques ; les évolutions législatives et réglementaires.

3.3- Partager et expliquer

La démarche globale de suivi-évaluation du SDRIF sera restituée sous la forme d'un rapport bisannuel présentant les éléments de mise en œuvre et un tableau de bord des indicateurs. Ce rapport fera 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 sera 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, constitue un moyen permettant cette appropriation.

Ce référentiel territorial permettra à chacun, à l'échelle de son territoire (départements, intercommunalités, communes, parcs naturels régionaux...) 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 autorisées. 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 visera :

- 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 des « Carnets pratiques » illustrent les grandes orientations régionales, et en particulier les principales orientations que le SDRIF veut promouvoir. Loin d'être des guides d'application juridique, ils présentent, sous une forme illustrée, des exemples de réponses locales aux objectifs du SDRIF. Ces carnets ont pour but de faciliter la déclinaison de ces principes dans les documents d'urbanisme communaux et intercommunaux. Par des exemples de bonnes pratiques et à travers des explications méthodologiques et des fiches, ils présentent ainsi des exemples concrets de réalisation dans les opérations d'aménagement déjà expérimentées localement, en Île-de-France, en France ou à l'étranger.

Deux carnets, « Comment encourager l'intensification urbaine ? Comment maîtriser le développement des bourgs, villages et 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.

Il conviendrait ainsi de poursuivre la série des carnets pratiques et mieux faire connaître ceux qui existent.

La carte interactive du SDRIF

La carte générale de destination des territoires est souvent le premier document du Sdrif qui est regardé, avant d'être analysé avec la compréhension en amont des grands principes, du projet spatial et des orientations auxquels il est totalement lié. La version numérique de la carte opposable du Sdrif doit faciliter ces liens d'analyse, être un outil pédagogique pour les citoyens et un outil technique de meilleure appropriation du schéma pour tous les techniciens et élus. Ainsi, en permettant de nommer les objets qui s'y trouvent, en proposant des bilans par commune, les objectifs, les règles auxquels elles sont soumises, cet outil doit faciliter la lecture à toutes les échelles, du national à la commune des prescriptions d'aménagement

proposées dans l'intérêt des franciliens. Avec des niveaux d'entrée différents selon le besoin technique, cet outil facilement accessible grâce au numérique et à Internet le sera aussi sur son contenu avec de nombreux compléments d'information : possibilité de sélectionner des objets et accès direct au texte(s) réglementaire du Sdrif auquel il se rapporte, de zoomer (au-delà du 1/150000^e).

Des Franciliennes et des Franciliens associés

L'association des Franciliennes et des Franciliens est indispensable à l'appropriation effective du projet régional que constitue le SDRIF, qui tient compte aux modes de vie individuels et collectifs (habitat, mobilité, activité, loisirs, etc.) et à leur évolution. Elle est 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 seront sollicités et, le cas échéant, affinés pour son suivi : « baromètre » de l'opinion francilienne, sondages, enquêtes auprès des Franciliennes et Franciliens, panels, débats consultatifs, conférences citoyennes.

Enfin, la Région informera et sollicitera 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 doit permettre aussi de faire vivre le SDRIF en associant à sa mise en œuvre les partenaires qui ont largement contribué à sa révision.

Index des sigles

[Quand le document sera définitif]

Index des définitions

[Quand le document sera définitif]

Table des illustrations

[Quand le document sera définitif]

Ours
