

rapport

La mise en œuvre du Schéma directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) : enjeux, état des lieux et perspectives

14 février 2019

Rapport présenté au nom de la commission Aménagement
du territoire par **Nicole SERGENT**



La mise en œuvre du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) : enjeux, état des lieux et perspectives

Rapport présenté au nom de la commission Aménagement du territoire

par **Nicole SERGENT**

14 février 2019

Sommaire

Introduction	6
Première partie - Le SDRIF, horizon 2030	8
1. Le SDRIF, un projet spatial pour l’Ile-de-France	8
1.1 Les défis identifiés par le SDRIF	8
1.2 Le projet spatial régional et ses objectifs.....	9
1.2.1 Les principes d’aménagement et d’urbanisme	9
1.2.2 Les 3 piliers et les objectifs du SDRIF	9
1.2.3 La géographie stratégique du SDRIF : les territoires d’intérêt métropolitain (TIM)	18
2. Les orientations réglementaires	20
2.1 La compatibilité des documents d’urbanisme.....	20
2.2 Les orientations à respecter	20
3. Les propositions pour la mise en œuvre	28
3.1 La mise en œuvre des objectifs stratégiques	28
3.2 Des propositions en matière de gouvernance pour la transformation territoriale de la région.....	31
3.3 Les territoires d’intérêt métropolitain.....	34
3.4 Appropriation, suivi, évaluation du SDRIF	41
Deuxième partie - La mise en œuvre du SDRIF : état des lieux et pistes d’évolutions pour une meilleure efficacité	42
1. L’appropriation des principes et objectifs du SDRIF par les principaux acteurs	42
1.1 Les documents locaux d’urbanisme (DLU).....	42
1.2 Les politiques régionales et le SDRIF : des objectifs convergents.....	44
1.3 Le rôle de l’Etat dans la mise en œuvre du SDRIF	48
2. Des politiques partenariales en demi-teinte	51
2.1 L’importance des politiques partenariales Etat-Région	51
2.2 Des difficultés à incarner le projet régional porté par le schéma dans les politiques régionales	55
3. Quelle appréciation des résultats de la mise en œuvre du SDRIF ?	56
3.1 Les limites de l’appréciation.....	56
3.2 Des résultats encourageants	56
3.3 Mais certains objectifs peinent à être mis en œuvre	63
4. Le SDRIF : une vision régionale stratégique, une dimension programmatique toujours d’actualité .	69
4.1 Des enjeux et des principes partagés et pertinents.....	69
4.2 Des objectifs qui, cependant, peuvent être ajustés	69
4.3 Une révision du SDRIF qui ne s’impose pas	72
5. Pour une Région en situation de piloter au côté de l’Etat la mise en œuvre du SDRIF	72
5.1 Adapter la mise en œuvre des politiques régionales.....	73
5.2 Réactiver le suivi commun Etat- Région du SDRIF	74
5.3 Faire de la CTAP (Conférence territoriale de l’action publique) une instance clé pour l’aménagement et le développement de la Région	75
6. Ouvrir le débat sur le renforcement du caractère prescriptif du SDRIF et sur des évolutions législatives	75
Conclusion	77
Remerciements	79
Liste des membres de la commission	81
Glossaire	83
Bibliographie	86
Annexes	90

Introduction

Selon l'article 123-12 du code de l'urbanisme, le Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) doit faire l'objet d'un « bilan de mise en œuvre six mois avant l'expiration d'un délai de six ans à compter de la date d'approbation du SDRIF ». Le SDRIF ayant été approuvé par décret le 27 décembre 2013, ce bilan doit donc être effectué par la Région d'Ile-de-France avant l'été 2019.

Personnalité publique associée, selon la loi, à l'élaboration du SDRIF et à son éventuelle révision, le Ceser s'était fortement investi tout au long de la période qui a conduit à l'adoption du SDRIF par la Région le 18 octobre 2013. Il a ainsi émis **11 avis de 2004 à 2013 sur le projet de SDRIF**. Dans la continuité de cet engagement, **le Ceser a souhaité contribuer au « bilan de mise en œuvre »**. C'est l'objet de ce rapport élaboré par la commission Aménagement du territoire du Ceser.

Dans une première partie :

- le rapport rappelle les grandes orientations et les objectifs du SDRIF de 2013, ses dimensions stratégique et programmatique ainsi que leur traduction réglementaire. **Le projet spatial régional porté par le SDRIF de 2013 veut construire à l'horizon 2030 une Ile-de-France attractive, solidaire et plus résiliente.**

Dans une seconde partie :

- Le rapport s'attache à **étudier l'appropriation des principes et règles portés par le SDRIF de 2013 et à leur traduction dans les politiques publiques** qui concourent à l'aménagement et au développement de la région. Il s'agit d'apprécier comment les principaux acteurs publics se sont saisis du SDRIF pour le mettre en œuvre :
 - Document d'urbanisme et de planification, le SDRIF encadre les documents d'urbanisme locaux (plan local d'urbanisme, plan local d'urbanisme intercommunal, schéma de cohérence territoriale). Ces documents doivent être compatibles avec le SDRIF. Il est donc apparu opportun de procéder à leur analyse en s'appuyant sur un échantillon représentatif des grandes entités géographiques identifiées dans le cadre des orientations réglementaires édictées par le SDRIF.
 - Parallèlement, il est apparu indispensable de porter le regard sur l'action de la Région et de l'Etat en appréciant dans quelle mesure les politiques régionales sont convergentes avec les objectifs du SDRIF et portent le projet spatial régional, et en examinant les politiques partenariales et moyens par lesquels la Région et l'Etat favorisent ou non la mise en œuvre du schéma directeur.
 - La commission a tenté d'établir un bilan en terme de résultats et de mesurer l'état des lieux au regard des objectifs du SDRIF. Qu'en est-il de la traduction des principes d'aménagement et d'urbanisme et notamment de la densification, de la limitation de l'étalement urbain, de la consommation des espaces ouverts et d'abord des espaces agricoles, du rééquilibrage territorial ? Où en est-on en matière de transports, d'emploi, de logement, de transition énergétique ... ?
 - Le bilan de mise en œuvre ne vise pas l'exhaustivité mais à dégager quelques grandes tendances. Même si la commission a cherché à appuyer sur des données solides, il s'agit plus d'une approche qualitative, peu d'indicateurs de suivi étant disponibles ou accessibles et la durée de mise en œuvre du SDRIF ne permettant pas un recul suffisant.
- Enfin, considérant que le SDRIF de 2013 reste pertinent dans ses dimensions stratégique et programmatique pour construire le développement et l'aménagement de l'Ile-de-France à l'horizon 2030, qu'il est un outil précieux pour relever les défis franciliens, le rapport propose **des pistes pour une mise en œuvre plus efficace**, ce qui suppose une plus grande cohérence des politiques publiques et nécessite une véritable impulsion régionale.

Première partie - Le SDRIF, horizon 2030

1. Le SDRIF, un projet spatial pour l'Ile-de-France

Document d'aménagement et d'urbanisme, le Schéma directeur de la région Ile-de-France s'organise autour d'un projet spatial construit à partir d'une vision régionale et de l'identification des défis à relever. Le SDRIF est aussi un ensemble d'orientations réglementaires qui accompagne la carte de destination générale des territoires à dimension prescriptive pour les documents d'urbanisme locaux. Il est composé également d'une évaluation environnementale et de pistes de mise en œuvre¹.

1.1 Les défis identifiés par le SDRIF

Agir pour une Ile-de-France plus solidaire, anticiper les mutations environnementales, conforter l'attractivité de l'Ile-de-France, tels sont les principaux défis identifiés dans le schéma directeur.

La réduction des fractures territoriales et sociales constitue un premier défi à relever à toutes les échelles au cœur de la zone dense comme à l'échelle régionale où la périurbanisation mal maîtrisée et la situation des territoires ruraux fragilisent le développement francilien. Le schéma directeur veut améliorer la vie des franciliens en favorisant leur accès au logement, à l'emploi et aux équipements et services.

Le scénario démographique retenu dans le SDRIF est celui du maintien du poids démographique de l'Ile-de-France dans le territoire national (près de 19 % de la population nationale) soit, à l'horizon 2030, une population francilienne de 12,4M (scénario bas) à 13,4M (scénario haut). Dans un contexte de vieillissement de la population, et hors territoires ultramarins, l'Ile-de-France devrait maintenir sa place de région la plus jeune.

Construire une Ile-de-France plus solidaire est une condition de l'attractivité de la région.

Comme toutes les grandes métropoles mondiales, le **défi environnemental et de la transition énergétique** est un défi majeur pour l'Ile-de-France. Les contraintes qu'induisent les concentrations urbaines, notamment en termes d'énergie, d'alimentation, de risques sanitaires et de nuisances², peuvent compromettre leur avenir. Transformer le modèle de développement urbain est au cœur des problématiques d'urbanisme et d'aménagement du SDRIF. Le SDRIF veut réduire la vulnérabilité de la région et vise à rompre avec la tendance à l'accroissement de la consommation des espaces agricoles³ et naturels. Il souhaite garantir le fonctionnement des écosystèmes naturels offerts par la trame verte et bleue.

Premier pôle national d'emploi et de création de richesses⁴, l'Ile-de-France doit, selon le SDRIF, maintenir son dynamisme et **conforter son attractivité**. Il s'agit de renforcer ses atouts, de diversifier l'économie et d'encourager l'innovation en engageant la transition de l'économie vers un mode de développement plus durable. L'essor du numérique, la ré-industrialisation, le renforcement de l'agriculture et des filières agro-alimentaires, notamment celles de proximité, des

1 Le SDRIF se compose de 5 fascicules : 1. Vision régionale - 2. Défis, projet spatial régional et objectifs – 3. Orientations réglementaires - 4. Evaluation environnementale - 5. Annexe - Propositions de mise en œuvre (<https://www.iau-idf.fr/savoir-faire/planification/ile-de-france-2030/le-schema-directeur-de-la-region-ile-de-france-sdrif.html>)

2 La facture carbone des franciliens est estimée à 79MTeq.CO2 soit 7,2 tonnes par habitant. Elle se répartit ainsi : 44 % transports ; 35 % résidents et tertiaire ; 10 % industrie ; 5 % agriculture ; 2 % déchets

3 Le constat fait dans le SDRIF est le suivant : 1 900 ha d'espaces agricoles consommés par an depuis 20 ans ; une artificialisation des sols de 2400 ha/ an en moyenne sur 20 ans

En 2008, 29 % du PIB national ; près de six millions d'emplois, près de 40 % des cadres du pays, plus de 91 000 chercheurs 50 millions de m² de bureaux

dynamiques territoriales à rééquilibrer sont des enjeux forts pour l'avenir de l'Ile-de-France.

Le SDRIF veut « promouvoir un nouveau modèle de développement (...), contribuer à une métropolisation qui privilégie la coopération et la complémentarité des territoires en affirmant mieux ce qui fait l'originalité et l'identité de l'Ile-de-France : une économie diversifiée, bien ancrée dans son territoire ».

1.2 Le projet spatial régional et ses objectifs

Pour relever les défis identifiés, le schéma directeur se veut porteur d'un modèle francilien de développement durable. L'Ile-de-France doit être « **une région métropolitaine compacte, multipolaire et verte** ». Qualité du cadre de vie, cohésion sociale et solidarité entre les territoires sont considérés comme des éléments clés de l'attractivité de la région.

1.2.1 Les principes d'aménagement et d'urbanisme

Le modèle d'aménagement choisi dans le SDRIF se fonde sur quelques principes fondamentaux :

- Le lien urbanisme/ transports collectifs qui est au cœur du projet spatial régional afin de réduire globalement les déplacements et leur impact environnemental ;
- Le développement des modes doux de transport ;
- Le polycentrisme sur la base de bassins de vie mieux structurés et mieux hiérarchisés ;
- Le choix de la compacité et de la densification ;
- La préservation des espaces : les espaces naturels, agricoles et boisés (espaces ouverts) ;
- La préservation et la restauration des continuités écologiques.

Ces principes font du SDRIF, selon l'expression de l'Institut d'Urbanisme et d'Aménagement (IAU) « un modèle territorial pour anticiper le changement climatique ⁵ ».

1.2.2 Les 3 piliers et les objectifs du SDRIF

Le projet spatial régional vise à dynamiser et redessiner le développement francilien dans la perspective d'une région plus solidaire, plus robuste et plus durable.

Il s'organise autour de 3 piliers qui sont ensuite déclinés en objectifs, principalement dans les domaines des transports, de l'aménagement, du logement, du développement économique, de l'emploi et de l'environnement. Les objectifs sont présentés selon deux axes transversaux : améliorer la vie quotidienne des franciliens et consolider le fonctionnement métropolitain de l'Ile-de-France.

- **Relier/Structurer : « une métropole plus connectée et plus durable »**

Le SDRIF veut renouveler le modèle de transport tout en renforçant le maillage francilien.

➤ **Construire « un système de transport porteur d'attractivité »**

A l'horizon 2030, l'Ile-de-France devrait disposer d'un réseau de transports collectifs plus diversifié et amélioré à la fois en termes d'ouverture à l'international et de déplacements locaux.

5 « Un modèle territorial pour anticiper le changement climatique », note rapide de l'IAU n°660, septembre 2014

Renforcer l'ouverture au niveau national et international

L'ouverture de l'Île-de-France sur les autres régions et à l'international conjugue plateformes aéroportuaires, gares TGV et infrastructures portuaires pour définir un système de portes d'entrées.

Il s'agit de renforcer les capacités des portes d'entrée, de mieux les relier entre elles et de permettre aussi un accès de tous les franciliens à la grande vitesse par la création de nouvelles gares et interconnexions (rocade TGV, gares de Mantes-la Jolie, Confluence, Sénart-Lieusaint, interconnexion sud...). Le SDRIF souhaite mieux maîtriser le transport aérien dont la croissance reste capitale pour le dynamisme de l'Île-de-France alors qu'il est, en l'état, source de nuisances à réduire.

L'Axe Seine et son système portuaire, essentiels pour l'ouverture maritime de la région Île-de-France, devraient être confortés.

Fluidifier et fiabiliser les réseaux métropolitains

A l'échelle régionale, les déplacements locaux doivent reposer sur « un réseau mieux maillé et mieux hiérarchisé » avec une priorité aux transports collectifs et un recours accru aux modes actifs. Il s'agit de promouvoir une conception des transports pour une vie moins dépendante de l'automobile.

Dans l'**agglomération centrale** et plus particulièrement dans la zone dense, le SDRIF conjugue **amélioration de l'existant et création de nouvelles infrastructures**. Les axes choisis sont de moderniser les RER, réaliser le nouveau réseau du Grand Paris Express (GPE), de prolonger certaines lignes de métro pour une meilleure desserte et de construire des tangentielles tram-train (Transports collectifs en site propre - TCSP).

Dans le cadre des projets urbains, notamment pour aménager et transformer les principaux axes routiers, en premier lieu les anciennes nationales, en boulevards urbains, le schéma promeut le développement de nouvelles lignes de tramways, des transports collectifs en site propre et des pistes cyclables. Il s'agit de désaturer le réseau existant et de **permettre les déplacements de banlieue à banlieue** dont la possibilité fait très largement défaut.

La fiabilité et l'efficacité du réseau de transports reposent sur l'intermodalité⁶ et le recours à la multi-modalité⁷.

En grande couronne, le SDRIF fait le choix de **structurer des bassins de déplacement** en la dotant d'un système de transports organisés à l'échelle des bassins de vie et connectés au réseau structurant par le développement de nouveaux services de bus, le recours aux modes actifs. Il s'agit de renforcer l'offre de transports collectifs autour des pôles de centralité (emplois, équipements, services) en réduisant le recours à l'automobile.

Le SDRIF propose aussi d'organiser un réseau régional de pistes cyclables pour favoriser le recours au vélo pour tous les types de déplacements (travail, loisirs ...).

Le SDRIF considère que le réseau régional de voirie constitué d'un réseau magistral (autoroutes et voies rapides) d'un réseau principal (les radiales et 3 rocades) est quasiment achevé.

Par ces choix, le SDRIF doit renforcer l'accès de tous aux transports collectifs, permettre la réduction de l'usage de la voiture, et contribuer à la réduction des nuisances (congestion routière, pollution, bruit..) et de l'impact environnemental du système de transports.

6 L'intermodalité permet de recourir successivement à plusieurs modes de transport pour effectuer un déplacement (par exemple : vélo, tram, métro)

7 La multi-modalité, c'est la possibilité de choisir tel ou tel mode de transport pour effectuer un déplacement d'un point à un autre

Généraliser l'accessibilité numérique

Tous les territoires franciliens devraient être équipés de réseaux très haut débit (THD) qui participeront à la création de « nouveaux liens sociaux, économiques... » et à « de nouvelles manières de travailler » (coworking, centres de télétravail...).

Le SDRIF organise ainsi de « nouvelles mobilités, conditions d'une région métropolitaine plus durable, plus vivable ».

➤ Optimiser le fonctionnement logistique

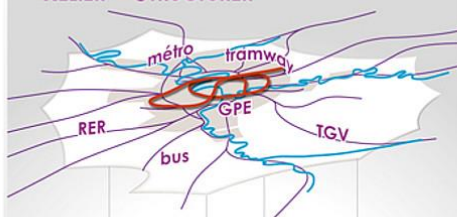
Le schéma directeur consacre la nécessité d'améliorer considérablement les infrastructures fluviales au service de l'économie et des habitants pour **valoriser les opportunités du système fluvial et portuaire**.

Le SDRIF accorde une place clé à la consolidation du fonctionnement logistique et à l'optimisation de la logistique urbaine. Les choix en la matière sont de concevoir un système de logistique à l'échelle du bassin parisien et de **structurer les réseaux logistiques autour de sites multimodaux** d'enjeu régional et national. Le SDRIF promeut la multi-modalité air-fer-eau-route. Il prévoit notamment de nouvelles infrastructures ferroviaires dédiées au fret, la réalisation de nouveaux terminaux à conteneurs dans les ports franciliens.

» ÎLE-DE-FRANCE 2030



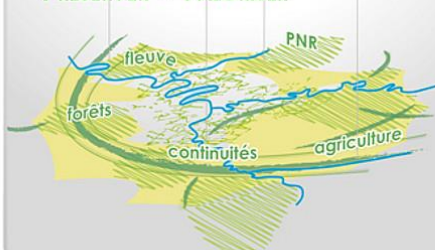
RELIER - STRUCTURER



POLARISER - EQUILIBRER



PRÉSERVER - VALORISER



Un hub ferré, aérien et fluvial
au cœur du Bassin parisien
130 sites logistiques multimodaux
+9 gares TGV
5 millions de foyers connectés au très haut débit

Une région connectée
et accessible

En 2030 : ~13 millions de Franciliens...



Des modes de transports choisis

+ 77 gares
+ 240 km de métro
+ 70 km de RER
+ 75 km de tramways
une circulation apaisée



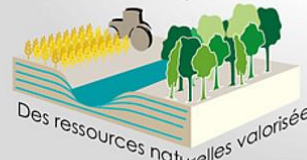
Des logements et des emplois rapprochés

+ 1,5 million de logements neufs
30% de logements sociaux
+ 28 000 emplois/an



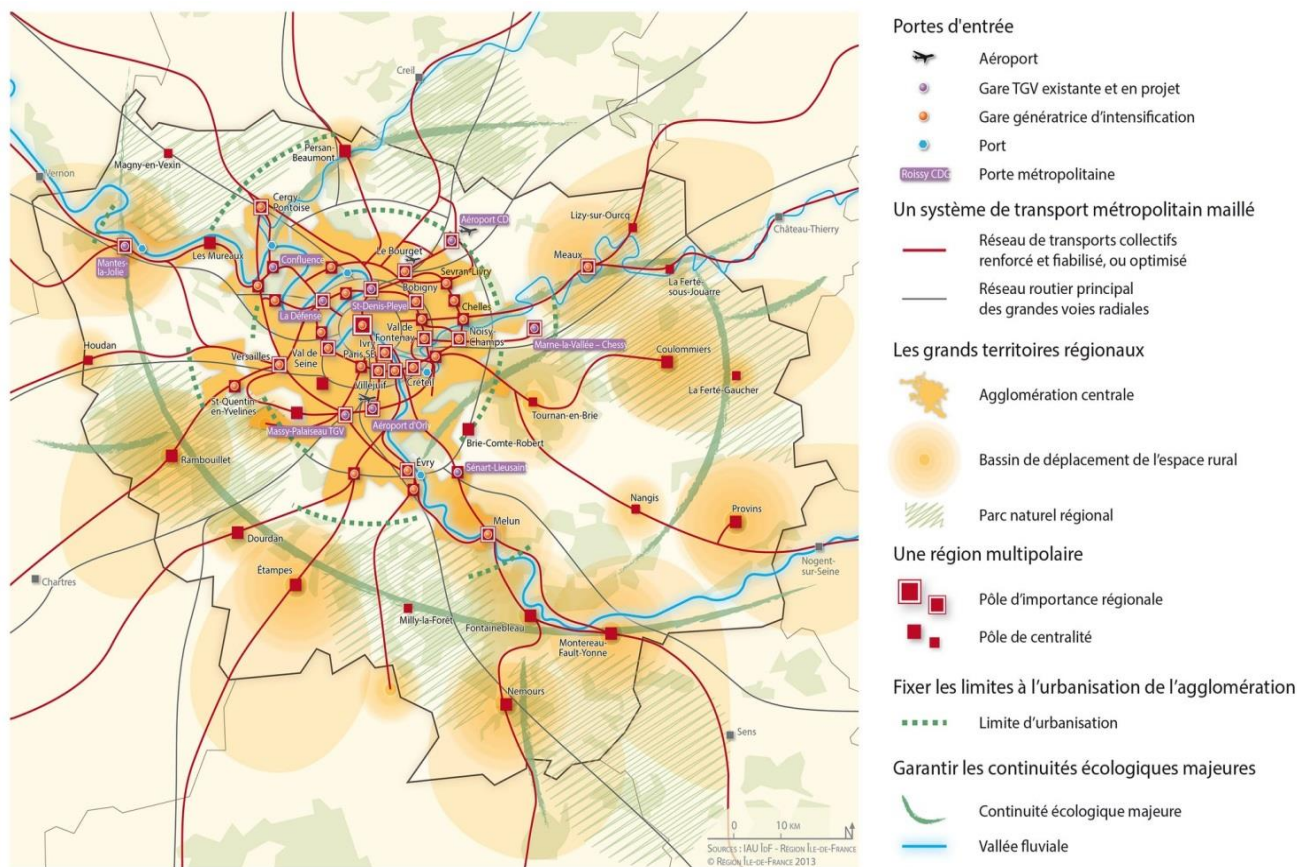
La ville et la nature réconciliées

+ 2300 ha de parcs et jardins
930 quartiers de gare densifiés
~1300 ha maxi urbanisables/an
140 km de Fronts urbains d'intérêt régional



Des ressources naturelles valorisées

+ 350 continuités écologiques
et liaisons vertes
+ 2 parcs naturels régionaux
~90% des espaces agricoles
et boisés préservés



• **Polariser/Équilibrer : « une région diverse et attractive »**

Ce pilier définit les orientations et les objectifs en matière d'aménagement du territoire et de développement.

➤ **Rééquilibrer l'Ile-de-France**

Le SDRIF 2013 s'inscrit dans la continuité du polycentrisme choisi dans les précédents schémas directeurs mais en recherchant une plus grande hiérarchisation et une plus grande cohérence dans le développement du territoire francilien.

Les centralités urbaines doivent polariser le développement du territoire et son aménagement. Dans le cadre du polycentrisme hiérarchisé, l'organisation territoriale francilienne s'effectue autour de bassins de vie⁸ mieux identifiés et mieux structurés. Les centres urbains liés aux nœuds de transports collectifs (gares, RER, nouvelles gares du GPE) sont à privilégier et doivent constituer l'armature pour une multipolarité plus affirmée.

En s'appuyant sur un développement territorial soucieux de la mixité emploi/habitat et de la diversité économique, le SDRIF souhaite conforter des pôles de centralité hiérarchisés et répartis sur tout le territoire francilien pour assurer l'accès de tous les franciliens aux équipements et services.

Le rééquilibrage Est/Ouest de l'Ile-de-France est l'un des objectifs principaux retenus dans le SDRIF.

8 Un bassin de vie correspond à un ensemble territorial dans lequel les habitants effectuent la très grande majorité de leurs déplacements (travail, accès aux services et équipements, loisirs...)

➤ **Encourager la densification et optimiser l'espace urbain**

L'urbanisation doit être strictement contrôlée et les extensions urbaines limitées. Densifier l'espace urbanisé existant afin d'éviter l'étalement urbain est une priorité du SDRIF.

Densification et urbanisation doivent être étroitement liées au réseau de transports collectifs.

Sont ainsi identifiés 932 secteurs à fort potentiel de densification, 732 secteurs d'urbanisation préférentielle, 80 secteurs d'urbanisation conditionnelle pour « un potentiel de 29 000 ha qui pourraient accueillir les extensions urbaines » à l'horizon 2030.

➤ **Résoudre la crise du logement**

Construire 70 000 logements par an, améliorer le parc existant, assurer en l'accélération la rénovation urbaine, viser 30 % de logements sociaux dans le parc locatif devraient permettre la satisfaction des besoins de la population en tenant compte de la croissance démographique à venir.

Le SDRIF souligne la nécessité de tenir compte des besoins spécifiques en matière de logement qu'il s'agisse du logement étudiant, de l'adaptation des logements aux situations de handicap ainsi qu'au vieillissement de la population.

➤ **Refonder le dynamisme économique francilien**

Le SDRIF fait le choix d'une Ile-de-France qui allie « métropole mondialisée et métropole du quotidien ». Les principes de mixité, de densité et une bonne accessibilité doivent guider l'implantation des activités économiques.

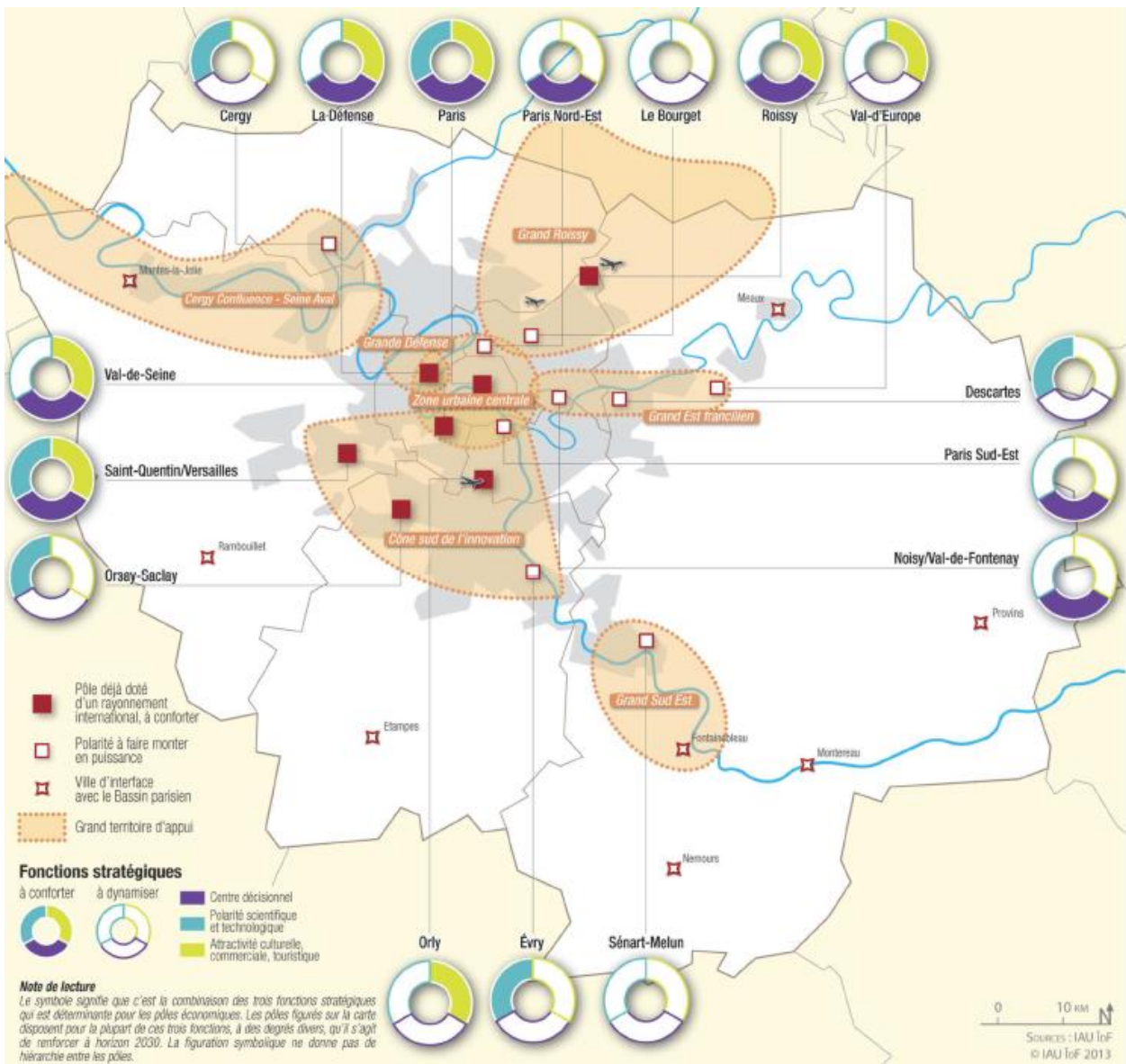
Renforcer les grandes polarités économiques

Le SDRIF définit les polarités attractives et identifiables au plan international⁹ qu'il souhaite mieux structurer en faisant « monter en puissance » certains pôles (Cergy, Noisy-Val de Fontenay, Melun-Sénart, Evry...).

Ces polarités doivent pouvoir s'appuyer sur la valorisation des grands équipements attractifs, le développement et une mise en réseau des pôles d'enseignement supérieur et de recherche.

Le dynamisme culturel, le patrimoine, les activités touristiques sont des atouts qu'il convient de renforcer, de diversifier au service de l'attractivité francilienne et de la qualité de vie.

⁹ Centres décisionnels, polarités scientifiques et technologiques, centres commerciaux multifonctionnels, pôles culturels et touristiques



Créer 28 000 emplois en moyenne par an d'ici 2030

Avec près de six millions d'emplois en 2008, l'Île-de-France représente près de 23 % de l'emploi national. De 1990 à 2010, 25 000 emplois en moyenne y ont été créés par an.

L'objectif 2030 fixé par le SDRIF s'établit sur la base d'une prévision d'un taux annuel de croissance national du PIB de 2 à 2,5 % d'un accroissement des taux d'activité des seniors et des femmes et d'une limitation du solde migratoire négatif francilien.

L'enjeu repose parallèlement sur un développement de la formation.

Diversifier l'économie et réindustrialiser

Le SDRIF considère que diversification des activités et ré-industrialisation sont des objectifs à atteindre pour renforcer le dynamisme de l'Île-de-France.

Il met l'accent sur la nécessité d'encourager les filières émergentes telles que les éco activités, l'économie numérique, l'économie circulaire.

Le développement économique devrait mieux intégrer les évolutions (nouvelles mobilités santé, nutrition vieillissement....) susceptibles de créer de nouvelles activités et de nouveaux produits.

Renouveler l'offre de locaux d'activités

Améliorer l'offre en matière d'immobilier d'entreprise est essentiel pour l'attractivité et le dynamisme de l'Île-de-France. L'offre devrait aussi porter une attention plus grande à l'installation des PME/TPE et à l'artisanat.

Plusieurs axes sont retenus : rénovation et transformation de l'immobilier ancien, y compris pour de nouveaux usages (logement, logistique...), implantation de l'offre de bureaux dans l'est parisien, rénovation des zones d'activités en privilégiant la multifonctionnalité, implantation de data-centers en lien avec le développement de la ville numérique.

Préserver l'agriculture, la diversifier et développer ses filières

Pour répondre au défi alimentaire et aux enjeux du développement durable, le SDRIF accorde une place importante à l'agriculture, aux filières agro-alimentaires et à la promotion des circuits courts. Les équipements d'aval et d'amont doivent être préservés et développés. De nouvelles filières énergétiques, d'agro-matériaux, atouts pour la robustesse de l'économie francilienne, sont aussi des éléments de diversification à encourager comme le sont aussi l'agriculture biologique et l'agriculture urbaine.

• **Préserver/Valoriser : « une région plus vivante et plus verte »**

A l'horizon 2030, le SDRIF veut construire une ville compacte et verte, préserver et valoriser les espaces ouverts. Il s'agit à la fois d'améliorer la qualité de vie et de renforcer la robustesse de l'Île-de-France.

Le SDRIF souhaite transformer la relation ville/nature à l'échelle régionale comme à l'échelle de la ville. Les fonctions multiples des espaces ouverts sont affirmées et reconnues au sein de la région métropolitaine : « fonction paysagère, fonction de détente, fonction nourricière, éducative, environnementale, urbaine ».

A l'échelle urbaine, il s'agit de ne plus faire des espaces ouverts « une variable d'ajustement de l'extension urbaine ». L'objectif est d'améliorer l'espace urbain et son environnement.

➤ **Réduire les gaz à effet de serre (GES) et la vulnérabilité aux risques**

En zone urbaine, la vulnérabilité aux risques est multiple (nuisances sonores, pollution de l'air, de l'eau, inondations du fait de l'artificialisation des sols).

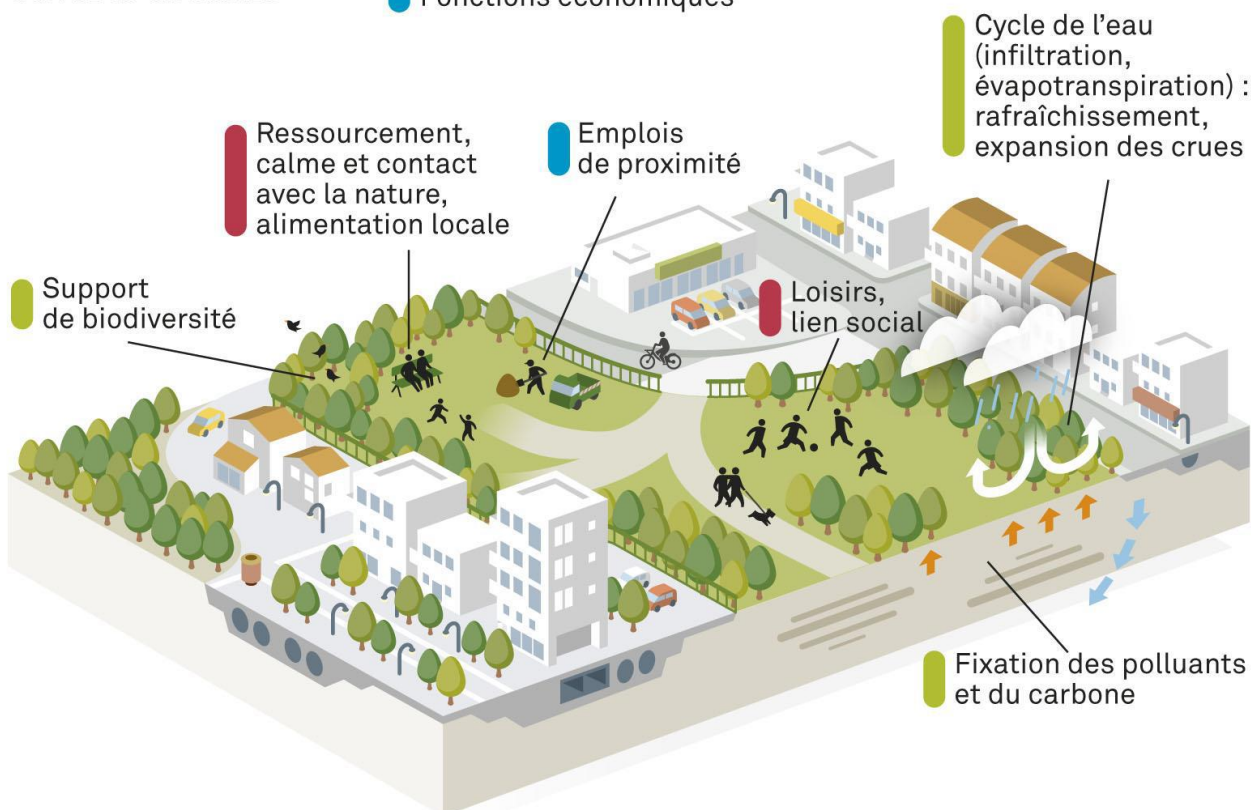
En 2008, 20 % de la population de l'agglomération seraient exposés à des niveaux de bruit supérieurs aux références. Près de trois millions de personnes seraient exposées à des dépassements de la valeur limite annuelle de dioxyde d'azote et de particules.

La réduction des gaz à effet de serre (GES) s'appuie en premier lieu sur la réduction des émissions liées aux transports par la priorité accordée aux transports collectifs, corrélée aux modes actifs.

Pour réduire la vulnérabilité de la ville, le SDRIF accorde un rôle clé aux espaces ouverts urbains.

Les fonctions des espaces ouverts urbains

- Fonctions sociales
- Fonctions environnementales
- Fonctions économiques



Source : SDRIF, Fascicule 2

Accroître les espaces verts ouverts au public une nécessité afin d'améliorer la qualité de vie des habitants. Favoriser la végétalisation des bâtiments, développer une agriculture urbaine, autant de choix qui permettraient de lutter contre l'effet d'îlot de chaleur urbaine (ICU)¹⁰.

➤ **Préserver les espaces ouverts**

A l'échelle régionale, la préservation des espaces ouverts (agricoles, boisés et naturels) est une priorité. Le SDRIF limite la consommation d'espaces à un maximum de 1315 ha maximum par an. Il veut aussi garantir le fonctionnement des espaces ouverts.

A l'horizon 2030,

- Le cœur de métropole devrait compter au moins 10 % de sa superficie en espaces ouverts (pour 11 % en 2008) ;
- En ceinture verte, les espaces ouverts devraient représenter au moins 60 % de sa superficie (pour 64 % en 2008) ;
- L'espace rural devrait être constitué de 89% d'espaces ouverts (pour 89 % en 2008).

Le projet spatial régional 2030 définit donc des fronts urbains d'intérêt régional pour limiter strictement l'étalement urbain.

Le SDRIF prévoit de maintenir ou de rétablir, conformément au Schéma régional de cohérence écologique (SRCE) les continuités écologiques, y compris en milieu urbain où doivent être développées des liaisons vertes. La fragmentation et l'altération des espaces ouverts sont à éviter pour garantir leur fonctionnement.

¹⁰ En zone urbaine et plus particulièrement dans le cœur des villes, la température nocturne est supérieure de 2 à 3° à celle constatée dans l'espace rural : c'est l'effet de l'îlot de chaleur urbaine

Au total, l'Île-de-France devrait « bénéficier de la création de quelque 2300 ha de parcs et jardins, de 500 ha de forêts et de la préservation de 46 fronts urbains d'intérêt régional, de 75 espaces de respiration, 157 continuités écologiques, 132 liaisons vertes et de 92 liaisons agricoles et forestières ».

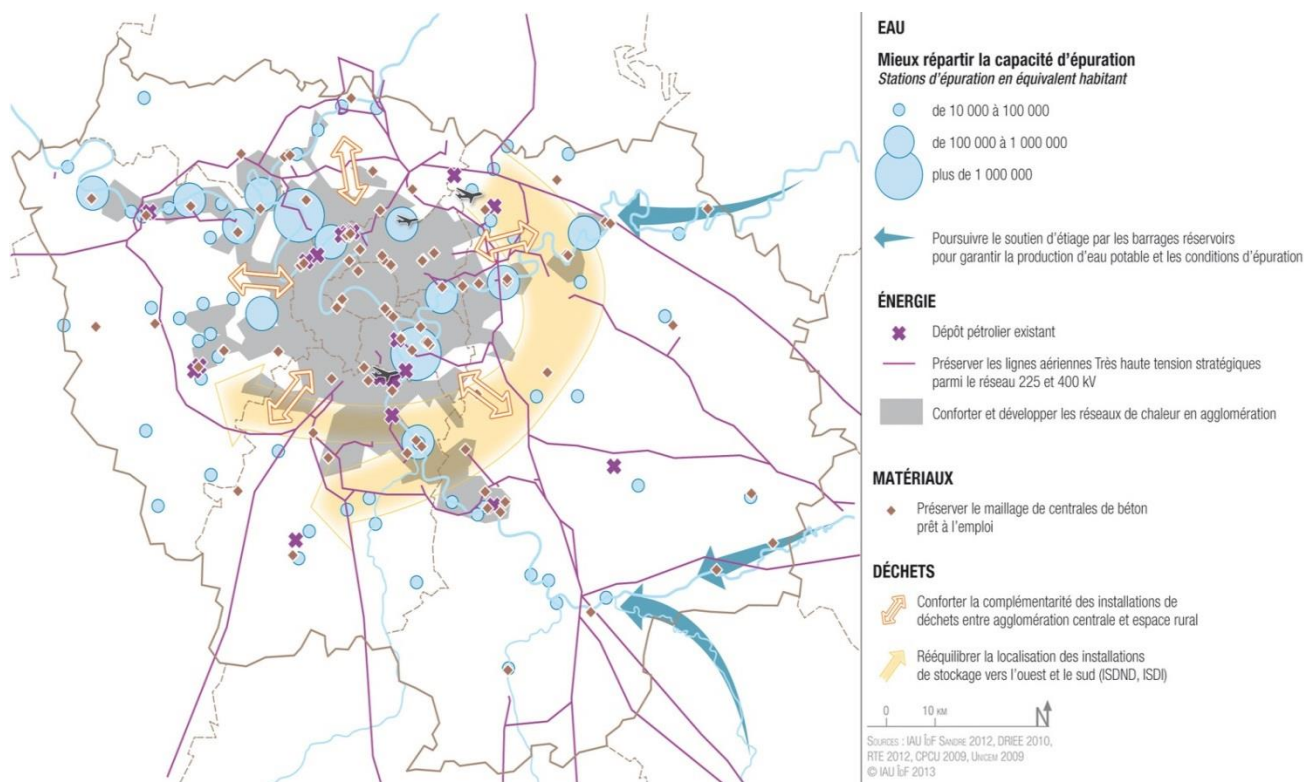
➤ **Gérer durablement les ressources**

Le schéma directeur s'inscrit dans une volonté de gestion durable des ressources.

Il souhaite favoriser la transition énergétique, en premier lieu en réduisant les déplacements individuels motorisés. L'amélioration de l'espace urbanisé et de son environnement en est aussi un élément fondamental. Le SDRIF encourage la recherche d'espaces bâtis économes en ressources. Dans le cadre du renouvellement urbain et de la densification, il s'agit d'améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments, de favoriser le recours aux réseaux de chaleur (géothermie, incinération des déchets, biomasse).

Enrayer la perte de diversité due à l'urbanisation exige de protéger au mieux le système de la vallée de la Seine et de ses affluents, les grandes unités paysagères et les massifs forestiers franciliens. En lien avec le SRCE, le SDRIF identifie les corridors et continuités écologiques à préserver.

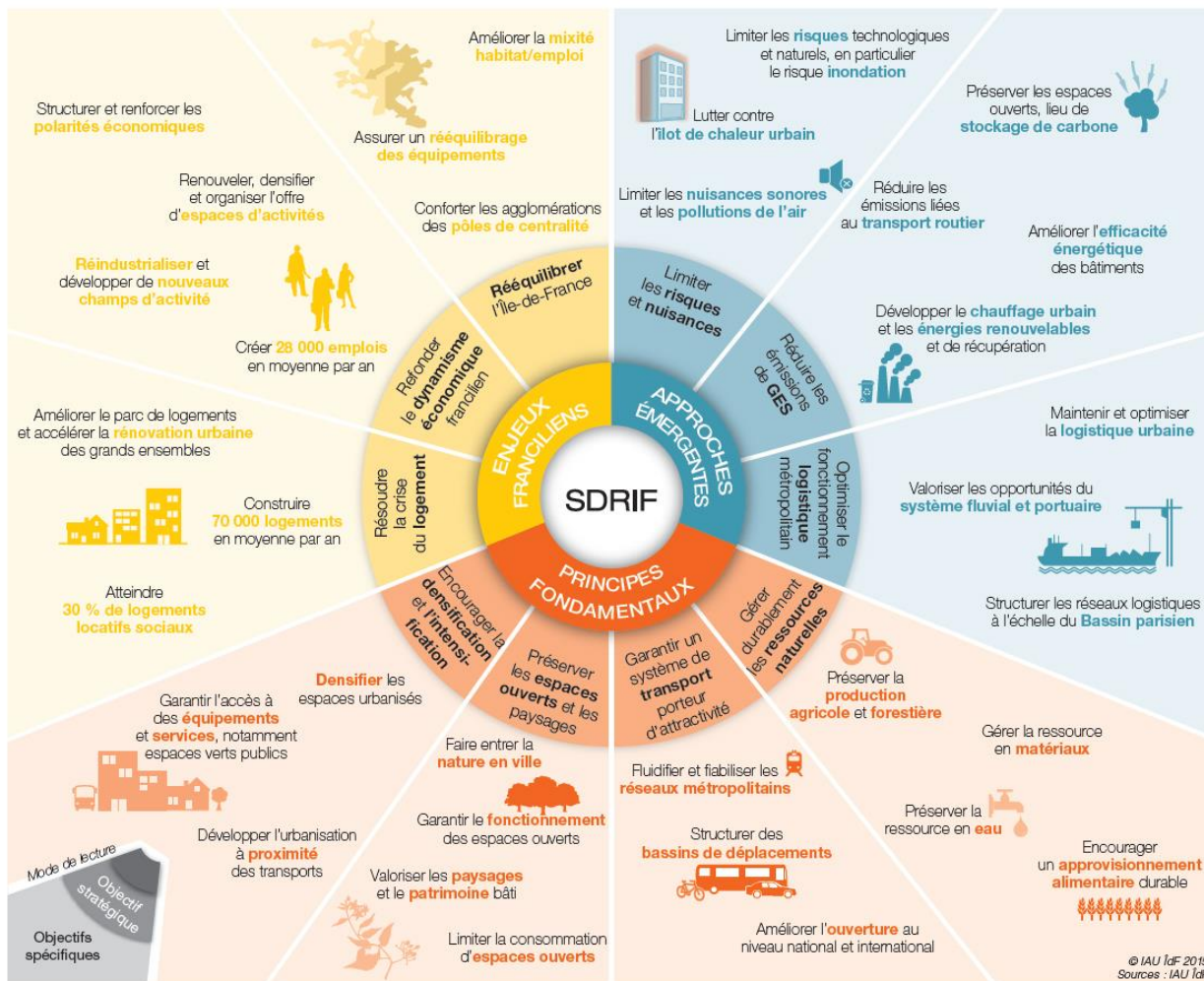
Le SDRIF consacre une grande attention à la situation des ressources en eau et à la gestion durable de l'approvisionnement en matériaux de la région. Il repère ainsi « les territoires à enjeux matériaux » et les coopérations interrégionales indispensables pour assurer les besoins franciliens.



Les réseaux et grands équipements nécessaires à la gestion des ressources et au fonctionnement métropolitain¹¹ étant des « organes vitaux » pour la région, l'objectif du SDRIF est d'en garantir le fonctionnement en prévoyant leur renouvellement et l'implantation de nouveaux équipements.

¹¹ Eau dont assainissement, Énergie, Matériaux, Déchets

ARBRE DES OBJECTIFS DU SDRIF



1.2.3 La géographie stratégique du SDRIF : les territoires d'intérêt métropolitain (TIM)

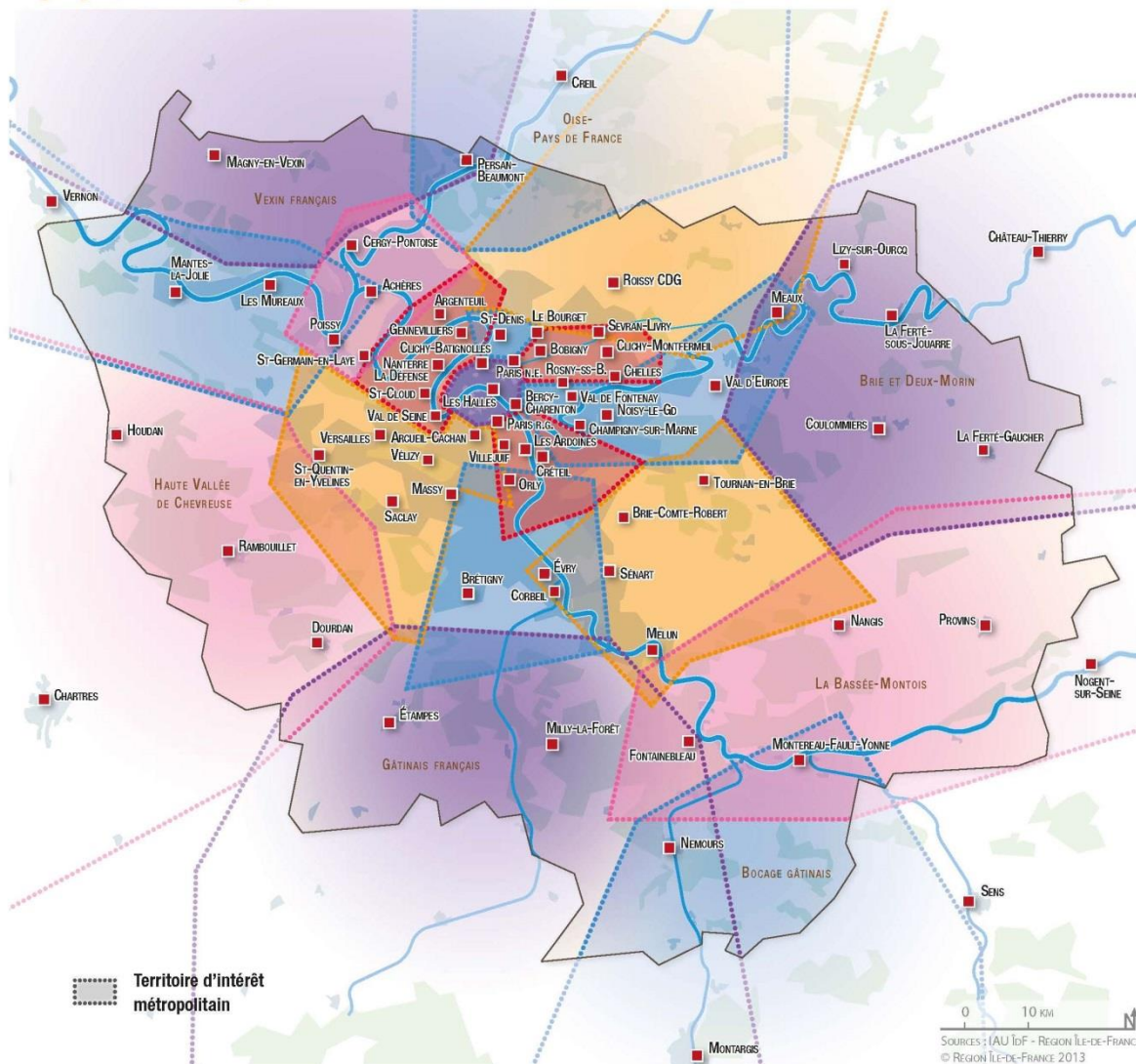
Le projet spatial est fondé sur une vision intégrée de l'ensemble de la région métropolitaine dans laquelle tous les territoires apportent une contribution à sa transformation.

Le SDRIF a pour ambition de structurer le cœur de métropole « comme pièce maîtresse du développement régional », conforter les polarités entre cœur de métropole et espace rural, révéler les atouts métropolitains des territoires ruraux. Il souhaite faire du réseau fluvial, avec ses fonctions multiples, l'élément fédérateur de l'aménagement régional et prône une nouvelle cohérence interrégionale.

Définis comme échelle de réflexion infra régionale, les territoires métropolitains résultent de la déclinaison du projet spatial régional et de la carte de destination générale des territoires. Ils expriment le choix d'un développement régional en faisceaux en dépassant le contraste centre/périphérie. Les territoires d'intérêt métropolitain doivent « contribuer au développement francilien » et « apporter une réponse locale aux enjeux régionaux ».

Par leur mise en réseau, les TIM doivent favoriser les synergies et complémentarités.

La géographie stratégique



Le SDRIF identifie donc 14 territoires d'intérêt métropolitain, les 4 parcs naturels régionaux (PNR)¹² constituant un seul territoire d'intérêt métropolitain. Les TIM s'articulent avec l'organisation territoriale choisie par le SDRIF : cœur de métropole, pièce maîtresse du développement régional ; grandes polarités entre cœur de métropole et territoires ruraux ; territoires ruraux. Ils tiennent également compte de la nouvelle cohérence interrégionale prônée dans le schéma directeur.

12 Paris ; Défense, Boucle nord 92 ; Plaine Commune, Le Bourget ; Est Ensemble-Ourcq, Clichy-Montfermeil ; Grand Roissy ; Vallée de la Marne ; Orly-Seine-Amont ; Vallée de la Bièvre, Saclay, St-Quentin-en Yvelines ; Centre-Essonnes, Val d'Orge ; Sénart-Melun-Val de Seine ; Montereau, Seine et Loing ; Confluence Seine-Oise ; Vallée aval de la Seine ; 4 PNR : Oise-Pays de France ; Vexin français ; Vallée de Chevreuse ; Gâtinais français ; et, en 2013, 2 projets de créations (Brie et Deux Morins ; Bocage gâtinais) – à date du présent rapport, seul le projet de PNR Brie et Deux Morins a été retenu

2. Les orientations réglementaires

Les orientations réglementaires sont traduites dans **la Carte de destination générale des parties du territoire (CDGT)** et précisées par des dispositions écrites et rassemblées dans le fascicule dédié.

Selon le code de l'urbanisme, le schéma « détermine 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 et des grands équipements. Il détermine également la localisation préférentielle des extensions urbaines ainsi que des activités industrielles, artisanales agricoles, forestières et touristiques. »

2.1 La compatibilité des documents d'urbanisme

Les orientations réglementaires s'imposent à tous les documents d'aménagement et d'urbanisme (SCOT, PLU). Ces documents doivent être compatibles avec le SDRIF, norme supérieure. Pour être compatible, un document d'urbanisme (norme dite inférieure) doit permettre la réalisation des objectifs et options que le SDRIF a retenus pour la période d'application et « ne pas les compromettre pour une phase ultérieure ». Le conseil d'Etat a précisé que le rapport de compatibilité devait « 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 »¹³.

Il s'agit à la fois de respecter le principe constitutionnel de non tutelle d'une collectivité territoriale sur une autre et de privilégier le principe de subsidiarité. Les orientations réglementaires doivent s'interpréter à la lumière des orientations et objectifs fixés dans le fascicule 2 « Défis, projet spatial régional et objectifs »

La compatibilité laisse ainsi une marge d'interprétation aux acteurs. L'échelle de la CDGT (1/150000) et les modes de représentation permettent aux communes ou intercommunalités de décider de l'usage précis du sol et d'exercer leurs compétences dans le respect des orientations du SDRIF.

2.2 Les orientations à respecter

La déclinaison des orientations réglementaires s'organise selon les 3 piliers du projet spatial régional et est modulée par type de zones. Pour chaque pilier, les règles reprennent les éléments clés du projet spatial régional, ce dernier n'étant pas en tant que tel prescriptif.

➤ Relier/structurer

Les infrastructures de transport sont représentées par des tracés (réseau existant et projets arrêtés) ou des principes de liaison pour les projets non finalisés.

La **maîtrise des impacts de ces infrastructures** doit être recherchée au regard des principes clés du SDRIF, pour éviter notamment la fragmentation des espaces agricoles.

Concernant le réseau routier, le réseau « magistral » (autoroutes et radiales) doit être aménagé pour faire **une place spécifique aux transports collectifs**, le réseau principal doit intégrer à la fois transports collectifs et modes actifs pour la mobilité quotidienne.

Les documents d'urbanisme ne doivent pas compromettre la réalisation des projets, y compris les installations qui les accompagnent.

¹³ Avis du Conseil d'Etat du 5 mars 1991 : cf Préambule fascicule 3 du SDRIF

Pour les aéroports et les aérodromes représentés sur la CDGT, l'implantation d'immobilier d'entreprises et services ne doit pas contrevenir au bon fonctionnement de l'activité aéronautique et s'inscrire dans la cohérence de la planification spatiale locale.



Concernant la logistique, la CDGT distingue les sites selon leur importance (vocation nationale et internationale, vocation métropolitaine et vocation territoriale). L'armature logistique francilienne doit s'organiser sur un **fonctionnement multimodal du transport de marchandises**. L'implantation des grands sites doit s'effectuer aux carrefours des grands axes routiers, ferroviaires et fluviaux. La compacité doit être recherchée. Des plates-formes et centres de distribution urbains, relais des grands équipements et sites multimodaux, sont à créer en zone dense pour réduire les nuisances.

➤ **Polariser/Equilibrer**

Des orientations communes

Les documents d'urbanisme se doivent de favoriser la mutabilité des terrains et la densification des constructions dans les tissus urbains existants ; de renforcer la mixité des fonctions afin d'éviter une logique de zonage ; de renforcer les centres villes, leur armature et leur hiérarchisation. Le lien entre l'urbanisation et la capacité offerte par les réseaux d'alimentation en eau, énergie et de gestion des déchets doit être établi.

Ils doivent accorder priorité à la limitation de la consommation des espaces ouverts.

Ils doivent viser à l'amélioration de la qualité de vie urbaine notamment par des espaces verts (tendre vers une offre d'espaces verts publics de 10 m² par habitant) ; reconquérir des espaces ouverts dans les communes qui disposent de moins de 10 % de superficie d'espaces ouverts, y compris espaces ouverts urbains.

L'urbanisation et les rénovations urbaines privilégient transports collectifs et modes actifs. L'installation des grands équipements s'effectue près des gares ou transports de niveau métropolitain.

En matière de logement, il est nécessaire d'associer la croissance des locaux d'activité à une augmentation proportionnelle de l'offre de logements, de prévoir une offre locative sociale et intermédiaire en intégrant les besoins d'habitat spécifique (étudiants, personnes âgées, en situation de handicap, hébergement d'urgence).

En matière d'emploi et d'activité économique, il faut privilégier densification et requalification. L'offre de bureau doit respecter les principes de mixité fonctionnelle. Les zones d'activité doivent comporter une desserte multimodale, minimiser la consommation d'espaces et tenir compte de leur impact environnemental et paysager.

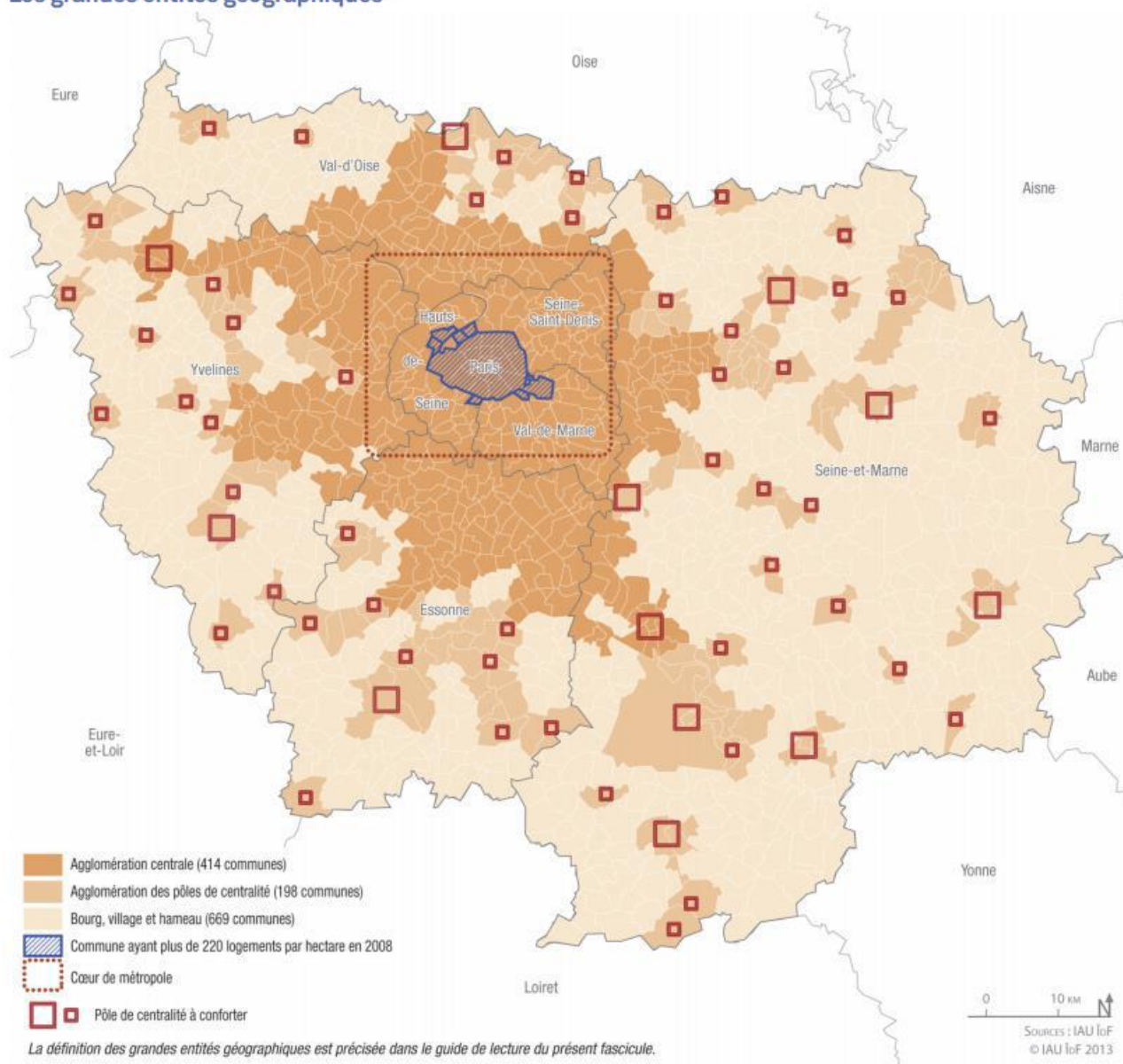
Les projets urbains intègrent l'installation de locaux d'activité de proximité. Le maintien d'un tissu de PME/PMI dans le tissu de l'agglomération tout particulièrement à 10km du centre de Paris, à proximité de l'A 86 doit être pris en compte.

Les nouvelles implantations de zones commerciales doivent s'effectuer dans le cadre d'un projet urbain mixte et ne pas nuire au fonctionnement d'un pôle voisin.

Une modulation selon 4 types de zone

Pour densifier, la CDGT différencie espaces urbanisés et nouveaux espaces d'urbanisation. Les règles sont modulées selon 4 types de zone : le cœur de métropole (zone dense) ; le reste de l'agglomération centrale ; les agglomérations des pôles de centralité (le réseau des villes qui ont vocation à mailler l'espace rural) ; les bourgs, villages et hameaux.

Les grandes entités géographiques



Pour les espaces urbanisés

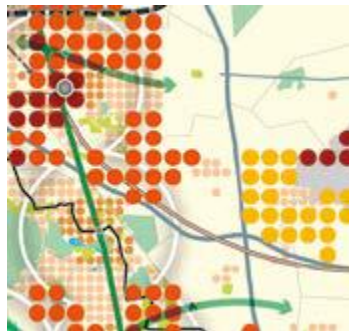
La CDGT distingue :

- **Les espaces à optimiser** : augmentation minimale de 10 % de la densité humaine ainsi que de la densité moyenne des espaces d'habitat, hormis les espaces qui ont une densité supérieure à 220 logements/ha soit 2 fois la densité moyenne du cœur de métropole (110 logements par ha) qui ne relève pas du seuil fixé même s'ils participent à densification ;
- **Les espaces à densifier à proximité des gares (existantes ou projets)** : dans un rayon d'un km environ d'une gare ferroviaire ou métro et dans un rayon de 500m d'un site de TCSP, augmentation minimale de 15 % de la densité humaine et de la densité moyenne des espaces d'habitat hormis les espaces qui dépassent le seuil de 220 logements/ha ;
- **Des secteurs à fort potentiel de densification**, secteurs avec « des emprises mutables importantes » ou disposant « d'un fort potentiel de valorisation ». Ce sont des lieux d'efforts accrus tant en matière d'activités que d'habitat.

Pour les nouveaux espaces d'urbanisation

La priorité étant la limitation consommation d'espaces et donc la densification du tissu existant, les extensions urbaines doivent être maîtrisées en lien avec une desserte par transport collectif et offre d'équipements.

Pour éviter le mitage des espaces agricoles, l'urbanisation nouvelle doit s'effectuer en continuité avec le tissu urbain existant et sans porter atteinte à une continuité écologique, à un espace de respiration, une liaison agricole, une lisière d'espace boisé ou verte ou un front urbain d'intérêt régional.



5 types d'espaces sont distingués :

- **Les secteurs d'urbanisation préférentielle** : ils sont en liaison avec dessertes, équipements et services. Chaque pastille indique une capacité d'urbanisation de l'ordre de 25 ha. La densité moyenne à atteindre est au moins de 35 logements /ha et au moins égale à la densité des espaces d'habitat existants à date d'approbation du SDRIF si elle est supérieure à 35 logements/ha ;
- **Les secteurs d'urbanisation conditionnelle** : c'est un potentiel à mobiliser à terme sous réserve de desserte de transport collectif. Chaque pastille a une capacité de l'ordre de 25 ha. La condition de desserte est considérée comme réalisée à l'acte de déclaration d'utilité publique. Pour les ports d'Achères-Seine Métropole, de Vigneux-sur-Seine, la condition est une desserte intermodale fer/fleuve/ route. Pour les plateformes de fret intermodales de Goussainville et Tremblay-en-France, elles doivent être embranchées fer ;

- Les secteurs à proximité des gares : dans un rayon de l'ordre de 2 kms : extension urbaine de l'ordre de 5 % de la superficie de l'espace urbanisé communal¹⁴ et en continuité avec l'espace existant ;
- Les agglomérations des pôles de centralité à conforter : leur rôle est de polariser l'espace rural ; d'éviter l'accroissement des déplacements, et de structurer les bassins de vie. Leur renforcement suit les principes du SDRIF (logements, activités, équipements de niveau intercommunal, bassin de transports collectifs avec rabattement vers les pôles) en les hiérarchisant. Hors agglomération centrale, l'augmentation possible de l'espace urbanisé est de l'ordre de 5 % ;
- Une extension modérée des bourgs, villages et hameaux : A l'intérieur des tissus urbains existants et en réponse aux besoins locaux (logement, économie locale), on doit veiller à intégrer l'impact environnemental, préserver la circulation des engins agricoles, respecter morphologie du bâti existant. Les extensions sont limitées à 5 % de l'espace urbanisé communal et en continuité avec cet espace existant. Les délaissés doivent être évités en cas de projets d'infrastructures (type déviations) qui, même à long terme, pourraient conduire à l'urbanisation.

➤ **Préserver/Valoriser**

La CDGT ne représente pas les espaces agricoles, boisés et naturels, les espaces verts et de loisirs d'une superficie inférieure à 5 ha dans l'agglomération centrale et de moins de 15 ha hors agglomération centrale. Ces espaces n'en restent pas moins concernés par les orientations réglementaires. Le principe général applicable aux espaces agricoles, boisés naturels et aux espaces verts et de loisirs est leur préservation. Dans le cas où, en l'absence de solutions techniques à un coût raisonnable, des infrastructures seraient installées au détriment d'espaces agricoles et boisés, le principe est de limiter leur impact et de prévoir des compensations, notamment pour les espaces boisés situés dans les espaces urbanisés.

Seuls des aménagements liés aux missions et au fonctionnement de ces espaces peuvent y être installés.

Les fronts urbains

Un front urbain est la limite entre espace bâti et espace ouvert (ligne de contact et épaisseur).

La CDGT définit **des fronts urbains d'intérêt régional**, notamment dans la ceinture verte et les grandes vallées, qui sont intangibles : aucune urbanisation nouvelle ne peut les franchir. Seuls les redents¹⁵ peuvent être urbanisés. Les limites précises des fronts urbains sont à fixer dans les documents d'urbanisme.

Les espaces agricoles

Les espaces agricoles de moins de 5 ha dans l'agglomération centrale et de moins de 15 ha hors agglomération sont à préserver s'ils correspondent à une exploitation viable et en tout état de cause maintenus au moins pour partie en espace ouvert.

Sauf capacité d'urbanisation cartographiée, aucune construction hors celles nécessaires à l'exploitation agricole¹⁶ ne peut être effectuée dans les espaces agricoles

Peuvent être autorisées les installations de captage d'eau potable, l'exploitation de carrières avec retour après exploitation des sols concernés à la vocation agricole et à titre tout à fait exceptionnel des installations intercommunales de gestion des déchets ou de production d'énergie (sauf installations photovoltaïques au sol). Ces installations doivent tenir compte des nuisances qu'elles

14 Le calcul de la surface de référence exclut les grandes installations (énergie ,emprises ferroviaires, autoroutières, aéroports.. ;) et les espaces ouverts urbains (parcs, jardins, campings, stades...)

15 Un redent est un décalage entre deux parties non alignées

16 Si la proximité est indispensable à l'activité agricole, possibilité d'installations de collecte, stockage et premier conditionnement des produits agricoles. Toutes les autres installations de stockage, conditionnement doivent s'installer dans les zones d'activité

peuvent engendrer, des données géomorphologiques et hydrologiques. Elles doivent être économes en espace et ne pas favoriser le mitage des espaces agricoles.

La fragmentation des espaces agricoles doit être évitée et, si elle ne peut l'être, les continuités doivent être rétablies.



Les espaces boisés et naturels

Dans le cadre du principe général de leur préservation, une attention particulière doit être portée dans les communes à secteurs déficitaires en espaces verts publics ou disposant de moins de 10 % d'espaces agricoles, boisés ou naturels et d'espaces ouverts urbains.

Les lisières des espaces boisés sont à protéger. Aucune urbanisation nouvelle ne peut s'effectuer à moins de 50 m des lisières des massifs boisés de plus de 100 ha.

Les espaces verts et les espaces de loisirs

La carte représente les espaces existants et les espaces à créer, ceux d'intérêt régional de plus de 5 ha et ceux de niveau intermédiaire de 2 à 5 ha.

Les documents d'urbanisme locaux doivent assurer la préservation de ces espaces ; affirmer, en cœur d'agglomération et en ceinture verte, la vocation d'espaces verts ou de loisirs pour les secteurs correspondant à d'anciennes carrières ; créer les espaces verts inscrits au SDRIF ; réaliser les aménagements et équipements nécessaires au fonctionnement de certains espaces, tels les châteaux et domaines à enjeu touristique, terrains de sport...

Les continuités : espaces de respiration, liaisons agricoles et forestières, continuités écologiques, liaisons vertes

Les continuités représentées sur la CDGT font partie des continuités principales d'intérêt régional ou supra régional du schéma régional de cohérence écologique (SRCE). Leur maintien ou leur création ainsi que leur fonctionnement doivent être assurés.

En milieu urbain, leur caractère multifonctionnel est essentiel (trame verte d'agglomération, corridor fluvial, rivière urbaine...). Leur rétablissement est à favoriser à l'occasion d'opérations d'aménagement.

Le fleuve et les espaces en eau

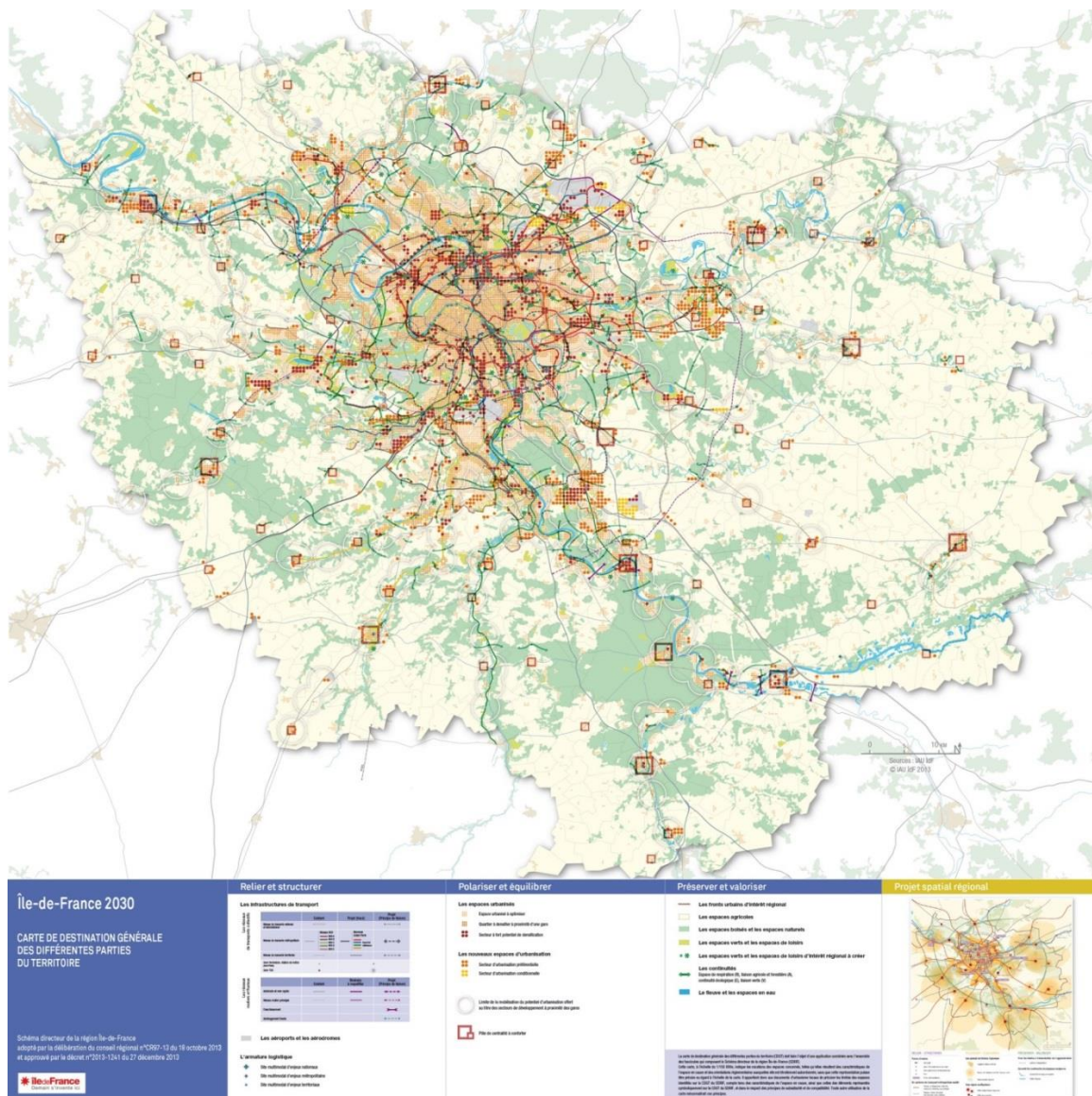
Les documents d'urbanisme doivent veiller à concilier leurs fonctions multiples (biodiversité, prévention des risques, transport fluvial, espaces à vocation économique), à contribuer à l'amélioration de la qualité écologique des masses d'eau, à assurer un accès équitable aux ressources en eau et à valoriser le fleuve pour structurer et fédérer l'espace régional.

Préserver à long terme les ressources en eau est un impératif à prendre en compte dans les projets de densification et d'extension de l'urbanisation. Le respect de l'écoulement naturel des cours d'eau, la réouverture des rivières urbaines et leur soustraction aux réseaux d'assainissement sont mis en avant.

Les éléments naturels tels que zones humides, zones d'expansion des crues, berges naturelles... qui participent au fonctionnement des milieux aquatiques et humides et aux continuités écologiques ne doivent pas être dégradés. La restauration des berges imperméabilisées est à rechercher et, lorsque l'imperméabilisation ne peut être évitée, la continuité de la trame verte et bleue comme l'accessibilité du public aux cours d'eau sont à garantir.

Les orientations réglementaires visent à transformer l'agglomération en une ville « intense » et plus compacte qui réponde aux besoins de transports, de logement, d'activité économique et d'emploi ainsi qu'aux besoins d'espaces de respiration et de loisirs. Elles visent à rompre avec l'étalement urbain et à limiter strictement la consommation d'espaces ouverts.

« Carte de destination des différentes parties du territoire du SDRIF Ile-de-France 2030 »



L'évaluation environnementale

Conformément à l'évolution législative concernant les documents d'urbanisme, l'élaboration du SDRIF s'est accompagnée d'une évaluation environnementale. Eclairer les choix effectués, les justifier au regard des enjeux environnementaux à partir d'une analyse fine du territoire francilien permettent d'intégrer ces enjeux en amont des politiques publiques.

Le fascicule 4 du SDRIF est dédié à cette évaluation environnementale.

L'évaluation environnementale s'appuie sur l'analyse des incidences positives comme des incidences négatives des orientations du schéma directeur :

- sur la protection et la valorisation des ressources naturelles et patrimoniales unités paysagères d'Ile-de-France, des espaces ouverts, des milieux en eau, de la biodiversité, des sites Natura 2000 ;
- sur les activités anthropiques et leur impact sur la qualité de l'air, le bruit, les risques technologiques, la vulnérabilité aux risques d'inondation, la vulnérabilité énergétique.

En matière d'évaluation environnementale, les principes clés qui guident les choix d'urbanisme et d'aménagement sont : éviter d'abord, réduire ensuite, et enfin compenser ce qui n'a pu être évité ou réduite.

Le projet spatial régional a été construit selon ces principes. Il s'est construit prioritairement avec le souci de l'évitement, c'est-à-dire d'éviter les choix qui entraînent une altération de l'environnement (exemple espaces verts existants interdits à l'urbanisation), puis sur le principe de réduction (ex : intangibilité des fronts urbains d'intérêt régional pour contenir la pression urbaine sur les terres agricoles, plafond pour la consommation des espaces ouverts...). L'évaluation environnementale a conduit notamment à abandonner certaines pastilles d'urbanisation et à augmenter le nombre de fronts urbains d'intérêt régional. Elle a conduit à mesurer l'impact de la densification et à promouvoir les moyens d'en réduire les effets (ex introduire la « nature en ville »).

Des tableaux synthétiques ont été établis pour présenter cette démarche dans les domaines suivants : changement climatique ; consommation des espaces ouverts ; préservation/valorisation des ressources naturelles; qualité du cadre de vie, santé, bien-être. Ces tableaux recensent incidences positives, incidences négatives et mesures prévues pour éviter, réduire les impacts négatifs. Des indicateurs de suivi et d'évaluation sont présentés ainsi que la liste des organismes responsables de ce suivi.

3. Les propositions pour la mise en œuvre

Le fascicule 5 constitue une annexe du SDRIF. Il présente les politiques publiques pour sa mise en œuvre. Il définit un cadre de relations et coopérations entre les acteurs concernés. Il précise les principaux enjeux d'aménagement et de développement pour chaque territoire d'intérêt métropolitain. Il propose une méthode pour le suivi et l'évaluation.

3.1 La mise en œuvre des objectifs stratégiques

La présentation des politiques publiques et des outils pour les déployer est déclinée selon les 3 piliers. L'accent est mis sur les transports, le logement, le développement économique et la dimension environnementale.

➤ **Relier : les outils pour améliorer les réseaux et leur accessibilité**

Les transports, compétence majeure de la Région, font l'objet d'une présentation précise avec le détail des opérations projetées, leur calendrier et, pour ce qui concerne les programmations effectuées, les enveloppes financières prévues.

Deux documents stratégiques sont présentés :

- **Le Plan de mobilisation pour les transports en Ile-de-France** adopté en 2008-2009. Il prévoit notamment la réalisation de la modernisation des RER, des améliorations des lignes de métro pour les désaturer, 120 kms de tramways et 300 kms de bus en site propre et il est complété par le réseau du Grand Paris Express (GPE). Ces projets à 10 ans devraient répondre aux besoins les plus urgents, de court et moyen terme ;
- **Le Plan de déplacements urbains d'Ile-de-France (PDUIF)** révisé qui « coordonne les politiques de déplacement tant des personnes que des marchandises à l'échelle de la région » à l'horizon 2020 dont l'adoption par la Région est programmée pour 2014, après adoption du SDRIF. « Déclinaison aboutie du volet déplacements du SDRIF », il définit un plan d'actions pour favoriser une mobilité durable et « associe à chaque action un chef de file institutionnel, un calendrier et des modalités de financement précises ».

Des documents programmatiques :

- **Le contrat de projet Etat-Région (CPER)**¹⁷ dans son volet « transports » établit l'essentiel de la programmation des financements (infrastructures et renouvellement du matériel roulant) ;
- **Le plan de mobilisation des transports collectifs** s'accompagne en 2011 d'une convention Etat/Région qui prévoit 1,2 milliard supplémentaire essentiellement consacrée à la modernisation des RER ;
- **Le plan d'actions régional pour la mobilité durable** qui prévoit sur la durée du PDUIF un investissement de l'ordre de 3 milliards € (partage multimodal de la voirie, vélo, pôles d'échanges multimodaux, fret et logistique) ;
- **Les 8 contrats particuliers Région/Départements** qui, sur le volet transports, ont prévu des financements de l'ordre de 1,5 milliard € pour la période 2007-2013 ;
- **La programmation des projets de transport inscrits au SDRIF** fait l'objet de tableaux. Trois horizons sont proposés : l'horizon 2020, horizon du Plan de mobilisation ; l'horizon avant 2030 pour les opérations dont les études sont inscrites au Plan de mobilisation ; l'horizon après 2030 pour les opérations qui concernent « la nécessaire évolution à long terme de l'offre de desserte de

¹⁷ En 2015, pour le CPER 2015-2020 on revient à l'ancienne dénomination contrat de plan. Le CPER 2007-2013 prévoyait 3,4 milliards € dont 2 Mds€ pour la Région. Le contrat de plan 2015-2020 révisé en 2017 prévoit 7,4 milliards € d'investissement

la zone dense ».

Les tableaux concernent les RER, les prolongements de métro, le GPE (métro automatique), les projets tram-train, les tramways, les TCSP ainsi que l'amélioration et aménagement du réseau routier.

Quelques exemples de réalisations projetées à l'horizon après 2030 : prolongements RER B jusqu'à saint Mard, RER C jusqu'à Coignières, RER E jusqu'à Meaux, prolongements tangentielle ouest à Versailles, tangentielle ouest à Cergy, tangentielle est Champigny-Orly.

Cette programmation intègre l'amélioration de la desserte des aéroports : ligne 14, interconnexion sud et gare TGV d'Orly à horizon 2025, amélioration RER B au nord, réalisation du « barreau de Gonesse », ligne Pleyel -Roissy du GPE et à plus long terme, barreau LGV Roissy-Picardie.

• **Le déploiement des réseaux numériques** et du télétravail s'appuient sur **la stratégie régionale de développement économique et d'innovation (SRDEI) et le Plan fibre** conçu en appui aux départements. La stratégie de cohérence régionale pour l'aménagement numérique (Région/Etat), telle que prévue alors, devrait s'assurer des déploiements en lien avec les schémas directeurs territoriaux d'aménagement numérique (SDTAN).

➤ **Polariser : les moyens pour renforcer les centralités urbaines**

Rééquilibrer le territoire emplois/logements

La territorialisation de l'offre de logements¹⁸ (TOL) devrait permettre à la fois de réaliser l'objectif des 70 000 logements annuels, de contribuer au rééquilibrage emploi/habitat et de maîtriser les extensions urbaines.

Appuyée sur l'avis du comité régional de l'habitat et de l'hébergement, des communes et intercommunalités, la TOL est guidée par la répartition suivante :

- 35 000 logements construits pour que les territoires maintiennent leur population 2008 ;
- 25 000 logements pour l'accueil de populations nouvelles et favoriser les parcours résidentiels ;
- 10 000 logements au titre du projet du Grand Paris (notamment GPE, contrats de développement territorial - CDT).

Pour le rééquilibrage territorial, une répartition de l'effort de construction est présentée par département. Des propositions de ratio logements/emplois par département sont faites. Pour un ratio moyen de 1,8 (1,8 logement nouveau pour 1 emploi nouveau) à l'horizon 2030, les ratio départementaux s'échelonnent de 1,4 (Val d'Oise) à 2,5 (Paris). Ils ont valeur d'indicateur pour suivre la mise en œuvre.

De même, des capacités d'extension urbaines maximales dans les secteurs d'urbanisation préférentielle ou conditionnelle sont aussi calculées sur la base des orientations réglementaires.

Une politique partenariale de logement plus ambitieuse est jugée nécessaire pour mettre en synergie l'ensemble des acteurs régionaux, en premier lieu les collectivités et l'Etat afin de mener des politiques foncières et immobilières plus efficaces. La volonté est d'aller vers une meilleure articulation des Plans locaux de l'Habitat (PLH). La Région souhaite que la pérennité des financements pour le logement social soit assurée avec la consolidation des aides à la pierre, que la libération du foncier public soit en priorité tournée vers le logement social compte tenu de l'ampleur des besoins et que les dispositions de la loi SRU soient mieux appliquées. Elle considère aussi que la nouvelle « règle des trois tiers » est de nature à aider à une meilleure répartition géographique du parc social. Dans ce cadre, les financements régionaux en faveur du logement social et aux maires bâtisseurs (aides au financement d'équipements tels qu'écoles, crèches...)

18 Loi relative au Grand Paris du 3 juin 2010

devraient être confortés.

Le dispositif législatif de 2013 et le projet de loi ALUR de « maîtrise des loyers dans le parc locatif privé » sont considérés comme des dispositifs importants pour la région Ile-de-France, 412 communes étant concernées.

S'agissant de la rénovation urbaine, il est proposé de renforcer et de pérenniser les politiques d'accompagnement, plus particulièrement en termes de formation initiale et professionnelle, de développement économique et de présence des services publics de proximité.

Les propositions accordent une place fondamentale à la **mixité des quartiers** par le biais des équipements et des services, demandes qui concernent très largement l'Etat et ses services déconcentrés. En la matière, les aides régionales accompagnent les projets des communes, intercommunalités et départements dans le cadre de contrats.

La politique régionale des nouveaux quartiers urbains (NQU), adaptés à chaque situation, permet de soutenir le développement de la mixité fonctionnelle à une échelle jugée pertinente, celle des quartiers. Elle permet d'intégrer les aménagements propices aux pratiques culturelles et sportives tout en suscitant le « réflexe patrimonial » dans les projets urbains. Elle complète le dispositif de l'Etat sur les éco-quartiers.

L'évolution de l'aménagement des gares telle qu'elle est proposée poursuit des objectifs similaires de mixité fonctionnelle pour en faire des lieux de vie et de services.

Innovation et dynamisme économique : l'accent est mis sur quelques axes : innovation et recherche ; tourisme et loisirs ; dynamiques locales de développement.

En matière de recherche et d'innovation, les pistes d'action s'inscrivent dans les politiques régionales mises en place : soutien aux domaines d'intérêt majeurs (DIM), aux pôles de compétitivité et aux PME/PMI. L'objectif est de favoriser les coopérations et rapprocher les différents acteurs à l'échelle régionale. La SRDEII (stratégie de développement économique, d'innovation et d'internationalisation) est l'un des moyens pour y parvenir.

Avec ses 3 objectifs (faire de la destination Paris Ile-de-France une référence internationale ; créer des emplois durables ; élargir l'accès des franciliens), la stratégie régionale pour le tourisme et les loisirs devrait permettre la définition d'axes stratégiques communs entre Région/Etat/ Départements/ Intercommunalités.

Ce plan devrait être complété par un schéma régional de l'hôtellerie.

Les « Pactes pour l'emploi, la formation et le développement économique » constituent l'outil principal pour soutenir le développement économique local en fédérant intercommunalités et départements autour d'une stratégie territoriale partagée et d'un plan d'actions. L'idée est de mieux les articuler avec les Contrats de développement territorial (CDT), signés entre l'Etat et des communes ou -et- intercommunalités, pour plus d'efficacité.

Pour améliorer l'offre foncière et immobilière destinée aux activités, il est proposé une gouvernance régionale de coordination des acteurs, en particulier de l'agence régionale, des agences départementales et des chambres consulaires.

Des politiques foncières en faveur de la compacité

Considérant que c'est moins le manque de terrains que la mise sur le marché qui constitue la principale cause du déséquilibre offre/besoins, les propositions visent à renforcer les outils de mobilisation du foncier : EPFIF (Etablissement public foncier d'Ile-de-France), AEV (Agence des espaces verts), SAFER (Société d'aménagement foncier et d'établissement rural) et agence de l'Etat après fusion des 4 entités. La coordination des outils d'observation et de connaissance du

foncier est aussi souhaitée : ORF (Observatoire régional du foncier - Etat/Région) ; SAFER, dispositif OCEAN (observation de la consommation des espaces agricoles et naturels).

Il s'agit :

- D'anticiper et de réguler le foncier par une vision stratégique du devenir des disponibilités foncières et des espaces à protéger à des échelles supra communales ;
- De permettre la définition d'une stratégie foncière dans toutes les démarches de planification ;
- D'observer le foncier pour une connaissance partagée en termes de mutabilité, de consommation d'espace, d'actions foncières régulatrices ;
- De rechercher des dispositifs innovants (par exemple, dissocier propriété foncière/construction ; expérience d'Orly-Rungis-Seine Amont).

➤ **Préserver : les outils pour concilier aménagement et environnement**

Trois domaines principaux sont envisagés dans les propositions : l'impératif de la biodiversité ; les enjeux de l'énergie et de l'adaptation au changement climatique ; la vulnérabilité des territoires.

L'impératif de la biodiversité

La politique régionale se déploie à travers la charte régionale pour la biodiversité, la stratégie nationale 2011-2020 et le Schéma régional de cohérence écologique (SRCE). L'agence régionale pour la nature et la biodiversité d'Ile-de-France et les Parcs naturels régionaux (PNR) sont les relais locaux de la politique régionale. En relation avec la politique de l'eau, l'Agence de l'eau Seine-Normandie restaure les continuités écologiques.

Réserves naturelles régionales et nationales, Espaces naturels sensibles départementaux, trame verte et bleue du SRCE concourent à la mise en œuvre des principales orientations.

Les enjeux de l'énergie

Le Plan régional climat 2011-2016 traite ces enjeux autour de trois axes : « exemplarité, atténuation et adaptation au changement climatique ». Ce plan est décliné dans les PCET (plan énergie-climat territorial) obligatoires pour toute collectivité de plus de 50 000 habitants. Sont visés notamment la réduction des GES, le développement des énergies renouvelables (par exemple schéma éolien, annexe du SRCE), la réduction des consommations énergétiques. L'attention est portée sur l'importance stratégique du bâtiment. Avec la création en 2011 de la SEM Energies Positif (Promouvoir, Organiser, Soutenir et Inventer la Transition énergétique en Ile-de-France), la Région s'est dotée d'un nouvel opérateur pour l'amélioration énergétique de l'habitat et le développement des énergies renouvelables.

La vulnérabilité des territoires

Nuisances sonores, qualité de l'air, traitement des déchets font l'objet de plans régionaux spécifiques. Risque inondations et gestion de l'eau sont traités à une échelle plus large que la région avec le Plan Seine (2007-2013) et l'Agence eau Seine-Normandie. Le risque inondation est aussi intégré dans les plans de prévention (PGRI) élaborés par les EPCI.

3.2 Des propositions en matière de gouvernance pour la transformation territoriale de la région

Pour favoriser la mise en œuvre du SDRIF et la cohérence des politiques publiques menées, la Région souhaite rechercher un « équilibre entre prescription réglementaire et contractualisation ».

➤ **Un nouveau cadre partenarial, en lien avec les projets de réforme territoriale (2013)**

- *Aller vers une nouvelle gouvernance du logement : afin de mieux articuler échelle régionale et échelle intercommunale*

L'élaboration d'un Schéma régional de l'habitat et de l'hébergement (SRHH) sous l'égide du CRHH arrêtant la territorialisation de l'offre de logement (TOL) traduite ensuite dans les documents d'urbanisme infra régionaux et locaux est le moyen de territorialisation de la politique du logement.

- *Soutenir les dynamiques interrégionales*

Considérant l'importance stratégique pour l'Ile-de-France de questions de dimensions interrégionales (enjeu du fleuve, ouverture maritime dont Axe Seine, canal Seine Nord-Europe, environnement et continuités écologiques, innovation et recherche...), les coopérations à l'échelle du Bassin Parisien devraient être renforcées.

Pour rendre plus efficace la C8 (conférence des Présidents de régions du Bassin Parisien), il est proposé la définition de projets interrégionaux qui pourraient être inscrits dans les documents de planification régionale pouvant se concrétiser par un contrat interrégional entre les régions et l'Etat, à l'exemple de l'Axe Seine qui donne lieu à un CPIER (2013).

- *Renforcer les coopérations intercommunales*

Avec l'achèvement de la carte intercommunale en Ile-de-France, le projet de création de la Métropole du grand Paris et de grandes intercommunalités dans l'unité urbaine¹⁹, la Région considère que les intercommunalités sont ses principaux partenaires et ceux des Départements pour les grands sujets de l'aménagement régional. Elle s'appuie sur l'exemple des Ententes territoriales (entente Marne-la Vallée, entente Confluence Seine-Oise, Vallée de la Bièvre...) qui portent avec succès des projets urbains structurants.

➤ **Articuler efficacement planification et programmation**

- *La géographie stratégique, socle de la mise en œuvre*

La géographie stratégique doit permettre d'organiser les grandes fonctions métropolitaines, de mettre en œuvre les solidarités territoriales et d'accompagner les dynamiques de projets. La cohérence des projets d'aménagements des territoires conditionne la réponse aux grands défis identifiés par le SDRIF.

La géographie stratégique permettra au Région de mieux mettre en œuvre sa politique de modulation des aides régionales²⁰ au regard d'enjeux environnementaux, sociaux, économiques.

- *Mieux articuler les contrats existants au service de la mise en œuvre*

Territorialiser plus efficacement les politiques publiques nécessite de mettre en synergie les différents types de contrats qui concernent un même territoire, même si les périmètres ne sont pas totalement identiques. Ces contrats sont pilotés soit par l'Etat soit par la Région ou les Départements Il en est ainsi des Contrats de développement territorial (CDT), des chartes aménagement/ transports (Région), des conventions CPER (GP3-Etat et région), des contrats ruraux (départements).

La Région souhaite parallèlement renforcer, avec le réseau interparcs, le rôle des PNR comme précurseurs et catalyseurs du développement des espaces ruraux et celui des NQU à l'échelle urbaine.

- *L'expérimentation comme levier novateur*

La mise en place d'expériences novatrices en milieu urbain ou dans les PNR est à encourager. Elle constitue un levier pour la diffusion de nouvelles solutions (idées, process, produits) sur des sujets importants tels les boulevards urbains, la densification du pavillonnaire, la requalification des ZAC, l'économie d'espaces. L'idée est d'encourager la création de laboratoires

19 La loi MAPTAM adoptée en janvier 2014 était en discussion au moment de l'adoption du SDRIF

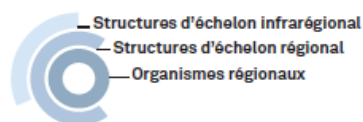
20 Rapport de septembre 2011 : aides à l'investissement selon les critères de lutte contre les inégalités, du logement social, de l'éco-responsabilité, de l'exemplarité vis-à-vis du SDRIF...

d'expérimentation urbaine associant des partenaires divers comme l'AIGP (Atelier international du Grand Paris) et son conseil scientifique, l'IAU, les pôles de compétitivité... .

- Mobiliser, coordonner l'offre d'ingénierie, diffuser l'évaluation environnementale

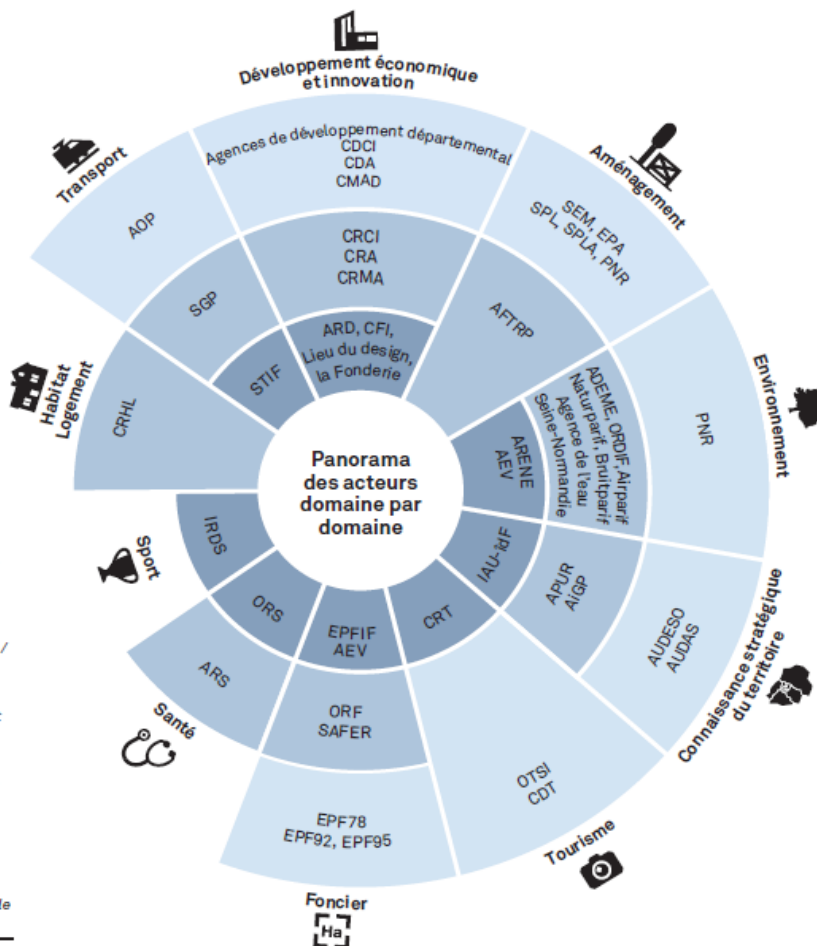
L'ingénierie territoriale

L'ingénierie territoriale



AEV : Agence des espaces verts / **AIGP** : Atelier international du Grand Paris / **ADEME** : Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie / **AFTRP** : Agence foncière et technique de la région parisienne / **APUR** : Atelier parisien d'urbanisme / **ARD** : Agence régionale de développement / **ARENE** : Agence régionale de l'environnement et des nouvelles énergies / **ARS** : Agence régionale de santé / **AOP** : Autorité organisatrice de proximité / **AUDAS** : Agence d'urbanisme et de développement de la Seine-Aval / **AUDES0** : Agence d'urbanisme et de développement Essonne-Seine-Orge / **CDA** : Chambres départementales d'agriculture / **CDCI** : Chambres départementales de commerce et d'industrie / **CMAD** : Chambres des métiers et de l'artisanat départementales / **CDT** : Comité départemental du tourisme / **CFI** : Centre francilien de l'innovation / **CRCI** : Chambre régionale de commerce et d'industrie / **CRA** : Chambre régionale d'agriculture / **CRHL** : Comité régional de l'hébergement et du logement / **CRMA** : Chambre régionale des métiers et de l'artisanat d'Ile-de-France / **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'établissement rural / **SEM** : Société d'économie mixte / **SGP** : Société du Grand Paris / **SPL** : Société publique locale / **SPLA** : Société publique locale et d'aménagement / **STIF** : Syndicat de transport d'IDF

© Région Île-de-France 2013



➤ Mobiliser les outils réglementaires pour faire respecter le droit du sol

La mise en œuvre du SDRIF par les collectivités locales est de la responsabilité de l'Etat et de la Région. Une coopération plus efficace est souhaitée.

Suivre les documents d'urbanisme

Il s'agit d'abord de mieux coordonner les outils de préparation des documents d'urbanisme : « porter à connaissance de l'Etat » et lettre d'information aux collectivités pour mieux affirmer les « objectifs à atteindre par le territoire concerné ».

La Région souhaite aussi renforcer le dialogue avec les communes et intercommunalités pour faire partager les objectifs du SDRIF et ses principes d'aménagement (l'intensité, la compacité, la proximité, l'attractivité ...). Elle entend s'appuyer sur l'IAU pour développer son activité de conseil.

Recourir à la procédure d'agrément

Sont soumis à la procédure d'agrément les constructions, extensions, changements d'usage de locaux d'activités. La Région considère que cette procédure est essentielle en matière d'équilibre habitat/emploi. Elle considère donc que la procédure, par la voie de conventions d'équilibre

habitat/emploi entre l'Etat et les communes ou intercommunalités, serait un outil particulièrement intéressant dans les secteurs où les déséquilibres sont importants.

La Région souhaiterait être associée à la procédure notamment pour l'élaboration des conventions d'équilibre, ce qui nécessiterait une modification législative ou réglementaire.

Garantir la cohérence entre les grands schémas sectoriels

Le SDRIF est mis en cohérence avec plusieurs documents sectoriels (SRCE, chartes des PNR, PGRI, OIN). Il s'impose à d'autres documents sectoriels comme le Plan de déplacements urbains. Cependant d'autres documents sectoriels ont une importance pour la mise en œuvre du schéma alors qu'ils n'ont pas de liens juridiques établis avec le SDRIF. Cela implique donc des échanges et des concertations entre collectivités, entre la Région et l'Etat pour articuler les politiques publiques sectorielles.

3.3 Les territoires d'intérêt métropolitain

La géographie stratégique du SDRIF est une dimension clé pour la mise en œuvre. Aussi dans l'annexe 5, la Région présente pour chacun des territoires d'intérêt métropolitain les enjeux du territoire et les principaux axes de développement et d'aménagement au regard des objectifs du SDRIF et de la cohérence du projet spatial régional. Sont identifiés ensuite des secteurs, lieux privilégiés de mise en œuvre²¹.

- « Paris, la capitale au cœur du système francilien »

Il s'agit de :

- Conforter le rayonnement économique ;
- Garantir à tous un accès au logement avec un parc plus diversifié aux loyers maîtrisés et l'engagement parisien d'atteindre 20 % de logements sociaux en 2014 ;
- Opérer le rééquilibrage est-ouest en matière d'emplois ;
- Renforcer l'offre de transport pour la désaturation des réseaux et la réduction des nuisances (doublement du tunnel du Châtelet, RER prolongé à l'ouest, desserte des aéroports - ligne 14 pour Orly ; RER B et liaison directe pour Roissy-CDG) ;
- Développer les modes actifs et mettre en œuvre l'aménagement futur du périurbain,
- Elaborer un schéma spécifique pour la maîtrise du trafic hélicoptaire ;
- Développer les sites logistiques embranchés, indispensables dans Paris et en cœur de métropole ;
- Valoriser les espaces naturels et boisés parisiens et les intégrer à l'échelle régionale ;
- Assurer une mutation urbaine du territoire parisien articulée aux espaces limitrophes (quartiers des portes de Paris notamment au nord et au nord-est).

Plusieurs secteurs de grands projets sont identifiés :

- Les Halles,
- Les berges de Seine,
- Les grandes gares,
- Le tramway T3, le projet Clichy-Batignolles avec le Palais de justice de Paris,
- Paris-Nord Est (ZAC Claude Bernard, transformation des entrepôts Mac Donald, campus Condorcet, Gare Rosa Parks-RER E et réaménagement de la porte d'Aubervilliers) ;
- Bercy-Charenton et Paris-Rive gauche,
- Porte de Versailles dont la modernisation du Parc des expos et l'aménagement des terrains de l'héliport.

²¹ La carte des TIM est présentée au chapitre 1.2.3 de la partie 1
Mise en œuvre du SDRIF : enjeux, état des lieux et perspectives - 14 février 2019

- « Plaine Saint Denis : un développement à conforter »

Polarité urbaine entre Paris et le Grand Roissy, participant du rééquilibrage francilien, l'enjeu est de conforter le développement du territoire devenu 3^e pôle tertiaire francilien, en l'articulant au développement social au bénéfice de sa population. Le développement ne bénéficiant pas aux populations locales, notamment celles les plus en difficulté, « l'accès à l'emploi reste l'enjeu premier et y développer la mixité sociale un défi ».

Le développement des pôles universitaires participe au rééquilibrage territorial, le pôle Condorcet devant « également offrir un accès à l'enseignement supérieur aux populations locales ».

Il s'agit aussi de valoriser les trames vertes et bleues (berges de la Seine, canal Saint-Denis...) dans un espace carencé et marqué par des coupures urbaines, « obstacles aux déplacements doux et menace pour la biodiversité ».

Plaine Commune est le territoire représentatif de l'intensification, s'affirmant comme le territoire de la culture et de la création (industries numérique, image, multimédia).

Le pôle universitaire Condorcet et la future gare de la Tangentielle Nord de Dugny-La Courneuve²² constituent les principaux secteurs d'intensification urbaine, en conciliant, pour le projet de la future gare, la densification avec les espaces protégés au titre de Natura 2000²³.

L'amélioration du réseau de transport (GPE, Tangentielle, tramways...) devrait permettre d'intégrer les communes Nord, encore en marge, aux dynamiques de développement du territoire.

- « Le Grand Roissy : un pôle de développement majeur où concilier attractivité internationale, réduction des nuisances et valorisation agricole »

Territoire structurant du nord de l'Île-de-France, influençant un large espace jusqu'en Picardie au nord et de Meaux à la Vallée de Montmorency, il s'agit de travailler sur « la cohérence, la maîtrise et la compétitivité de sa zone d'influence ». Insuffisamment relié à l'ensemble des territoires qui l'environnent, les enjeux pour ce territoire sont de « trouver un équilibre entre développement économique et développement de l'habitat (problème de l'exposition au bruit), de « réduire l'écart entre pôle de richesse et population fragilisée », de « préserver les espaces ouverts, agricoles ou naturels ». Il s'agit de surmonter « l'absence de cohérence d'ensemble appréhendant les grands enjeux d'aménagement et de développement ».

L'attention est attirée sur les conséquences de nombreux projets, souvent concurrents (saturation des infrastructures routières, surconsommation d'espaces agricoles par les zones d'activités et logistiques...). Est pointée la nécessité d'avoir « un mode coordonné de gouvernance » pour éviter ce type de conséquences et ne pas marginaliser certains territoires (par exemple, l'est du Val d'Oise, ou certaines communes comme Livry-Gargan, Clichy-sous-Bois, Montfermeil).

« Un aménagement et un développement cohérents et maîtrisés du Grand Roissy doivent donc être envisagés à une échelle large couvrant le Val d'Oise, la Seine-Saint-Denis et la Seine et Marne pour concilier compétitivité de la plateforme, montée en gamme du développement, qualité urbaine et préservation des espaces ouverts ».

Il s'agit donc :

- De rééquilibrer le territoire compte tenu du PEB (plan d'exposition au bruit) et de la pression foncière sur les terres agricoles ;

22 Aujourd'hui T 11 mis en service fin 2017

23 Le réseau Natura 2000 rassemble des sites naturels ou semi-naturels de l'Union européenne ayant une grande valeur patrimoniale, par la faune et la flore exceptionnelles qu'ils contiennent

- De favoriser l'attractivité économique et l'accès à l'emploi ;
- De préserver et valoriser les espaces agricoles et naturels (problème de nombreuses coupures des continuités écologiques, de surconsommation et de pollution liée au trafic aérien). L'objectif est de trouver des solutions avec les professionnels - y compris le maintien des terres agricoles les plus enclavées avec maraîchage et agro-matériaux,
- D'intégrer l'enjeu patrimonial (Plaine de France...).

Plusieurs secteurs de grands projets sont identifiés :

- Nord et est plateforme aéroportuaire : densification à réaliser, déploiement des services publics, pérennisation des espaces agricoles et naturels ;
- Ouest et sud plateforme aéroportuaire : elle dispose d'une bonne desserte qui sera renforcée, d'un corridor ouest-est d'activités et d'échanges, d'un corridor sud-nord support de fonctions métropolitaines dont le Parc des expos Paris Nord Villepinte. L'objectif est d'assurer la densification et la mutation de la ZAE ;
- Le pôle du Bourget : aéroport parc des expos et cité de l'air et de l'espace avec des ZAE mutables autour des industries aéronautiques et spatiales ; hautes technologies de 3 pôles que sont l'entrée aéroport, le centre urbain du Bourget (densification) et la façade ouest de l'aéroport (Dugny-Bonneuil) ; projet Euro-campus (AsTech Paris-Région, EADS, Eurocopter) ;
- Le Triangle de Gonesse : « un caractère stratégique en raison de sa vocation agricole », de sa position à mi-chemin entre Paris et Roissy et des besoins de développement économique du Val de France. La desserte est prévue avec le RER D (barreau de Gonesse) et une gare GPE. L'urbanisation maximum prévue est de 300ha au sud, conditionnée à la desserte en transports collectifs et à la préservation de la fonctionnalité d'un seul tenant des terres agricoles existantes ainsi qu'à l'aménagement du boulevard intercommunal du Parisis. Au moins 400 ha de terres agricoles sont à préserver au nord. L'aménagement du triangle de Gonesse doit garantir des conditions d'exploitations agricoles pérennes.

- « Du canal de l'Ourcq à Clichy-Montfermeil : des potentiels de densification à recomposer en cœur de métropole »

Entre Paris, Grand Roissy et Marne-la-Vallée, il s'agit d'un territoire qui concentre des difficultés économiques et sociales et qui est marqué par une grande hétérogénéité. Les grands enjeux pointés :

- Régénérer la filière santé/biotechnologie,
- Désenclaver Clichy/Montfermeil,
- Structurer une polarité autour de Bobigny,
- Assurer la requalification urbaine,
- Permettre l'accès aux zones d'emploi du cœur de métropole et de Roissy et aux équipements métropolitains,
- Déployer des projets de transports collectifs,
- Mieux valoriser par des aménagements les sites remarquables tels le canal de l'Ourcq, les parcs de Villepinte, de Sevran, d'Aulnay-sous-Bois... .

L'axe canal de l'Ourcq ex RN-3, Clichy-Montfermeil, le plateau de Romainville, le territoire des Lilas à Rosny-sous-Bois sont les lieux privilégiés de mise en œuvre.

- « La Vallée de la Marne : ancrer un nouveau développement dans l'Est parisien »

Territoire d'accueil résidentiel, scientifique et touristique autour de 3 pôles (Est parisien, Val d'Europe, Pays de Meaux), ses enjeux principaux sont les suivants :

- Accompagner les mutations territoriales pour un développement durable,
- Structurer les pôles Val de Fontenay, Cité Descartes, Val d'Europe pour maîtriser l'urbanisation (éviter périurbanisation le long des axes existants) en utilisant les réserves foncières existantes (friches, sites à reconverter : Rosny, Fontenay, Champigny, Chelles...) et en préservant les vergers dans les secteurs d'extensions urbaines prévues (Bussy-St-Georges par exemple) ;

- Faciliter les mobilités internes au territoire, notamment les liaisons nord-sud avec les 5 futures gares du GPE et les pôles multimodaux que seront Fontenay/s/Bois et Chelles, ainsi qu'en assurant les aménagements du pont de Nogent programmés à l'horizon 2020 ce qui permettra de désengorger ainsi les axes routiers (A86, A4) ;
- Structurer les atouts du territoire (pôle tertiaire au contact de Paris, enseignement et recherche, écotecnologies urbaines, parc de loisirs de niveau international, patrimoine, projet de PNR Brie et Deux Morins) ;
- Préserver la forte imbrication ville-nature face à la pression urbaine.

Plusieurs secteurs de grands projets sont identifiés :

- Val-de-Fontenay : pôle tertiaire et offre de logements à développer, Cité Descartes (tertiaire, enseignement supérieur et recherche, et développement d'éco activités) ;
- Val d'Europe : urbanisation dense, projet Villages nature, préservation de la plaine agricole de Jossigny ;
- Pays de Meaux : conforter Meaux comme pôle de centralité, densification autour des gares de Meaux et Trilport, maîtriser la périurbanisation, renforcer les liens avec les pôles de Roissy, de Val d'Europe et de l'agglomération centrale grâce aux nouveaux réseaux de transports ;
- Voie de Desserte Orientale (VDO) : urbanisation dense possible et filière d'éco-mobilité avec le site de maintenance de la future ligne 15.

- « Grand Orly, Seine Amont et Plaine centrale du Val-de-Marne : faire des grands équipements métropolitains le support d'un urbanisme durable »

Porte d'entrée de l'Île-de-France, ce territoire est un laboratoire pour un urbanisme durable conciliant industries tertiaires, grands services urbains (Marché d'intérêt national – MIN-, énergie, traitement des déchets, port fluvial, aéroport), construction de logements et cadre de vie amélioré. Il correspond à un espace « servant » à transformer par une « restructuration d'un tissu peu compact et peu optimisé », par une relocalisation des activités économiques et par la maîtrise des nuisances et de vulnérabilité des sites (risques industriels, inondations). Il s'agit de faire du Grand Orly une centralité urbaine à l'échelle régionale.

Plusieurs secteurs de grands projets sont identifiés :

- Grandes Ardoines : densification, berges de Seine aux fonctions multifonctionnelles et plus seulement industrielles ;
- Ivry-Confluence : renouvellement urbain, renforcement de la mixité du quartier ;
- Plaine centrale du Val-de-Marne : pôle mixte de Créteil à renforcer ;
- Plaine de Montjean : concilier construction de logements (Fresnes, Wissous, Rungis) et la vocation agricole et horticole du territoire ;
- Sud-est du Val-de-Marne : intensification, services de proximité à développer et espaces ouverts sous pression à préserver.

- « Melun Val-de-Seine-Sénart : une vallée qui se structure, une polarité qui s'affirme »

Interface entre agglomération centrale et espaces ruraux, à proximité des pôles de Corbeil et d'Evry, ce territoire a un rôle majeur dans les équilibres régionaux. Il est indispensable d'y privilégier la mixité fonctionnelle et l'intensification pour mieux valoriser les espaces ouverts, face à une consommation extensive d'espace et de très fortes pressions.

Plusieurs secteurs de grands projets sont identifiés :

- Sénart-Lieusaint : créer une vraie polarité autour du Carré Sénart et de Lieusaint en s'appuyant sur l'opportunité créée par les infrastructures de transports projetées ;
- Aéroport de Villaroche : pôle aéronautique et spatial dont le développement devrait contribuer à réduire le déficit d'emplois du territoire Melun-sénart avec nécessité de maîtriser l'urbanisation ;
- Pôle de Melun : conforter son rôle de centre urbain principal du département,

- Brie centrale : un territoire qui constitue une dynamique propre importante du centre de la Seine et Marne avec de nombreuses communes urbaines de taille moyenne le long des axes routiers (RN4 et RN19) avec des activités commerciales et logistiques. Un développement plus cohérent et plus complémentaire et une diversification autour de l'économie résidentielle sont à rechercher. Un axe structurant bus est à concevoir le long de la RN4 pour organiser un système de rabattements vers la gare GPE.

- « Montereau Seine et Loing : une confluence ouverte sur le Bassin Parisien »

Polariser les espaces ruraux et concilier de multiples usages sont les enjeux pour ce territoire. Porte d'entrée sud-est de la région avec les grandes radiales routières, les liaisons ferrées (RER D et SNCF) et la confluence Seine/Loing, il joue aussi un rôle d'interface interrégionale. Il a aussi un rôle clé dans le dispositif de prévention des inondations et constitue un réservoir important de biosphère et de biodiversité.

Il s'agit de réaliser un maillage solide du territoire par une meilleure hiérarchisation des différents pôles urbains et une organisation cohérente des bassins de vie en offrant logements, emplois, équipements et services.

Plusieurs secteurs de grands projets sont identifiés :

- Montereau : pôle multimodal et l'un des principaux sites logistiques de Seine-et-Marne. En lien avec les communes voisines, la diversification des activités par le tourisme et le développement d'activités résidentielles, la recherche d'une plus grande mixité sociale dans le logement lui permettraient de mieux organiser l'ensemble du territoire ;
- Provins-Nangis : pôles de l'est seine et marnais, disposant d'un potentiel foncier important, le développement d'équipements, d'activités résidentielles et de services, en plus d'une offre diversifiée de logements conforteraient leur rôle au sein d'un territoire rural sous réserve de rechercher leur complémentarité plutôt que la concurrence entre eux ;
- La Bassée : une zone d'enjeu de niveau régional, « zone d'expansion des crues et réservoir de biodiversité en amont de l'agglomération centrale » dont le projet d'aménagement à cet effet reste encore à apprécier. La mise au grand gabarit de la Seine de Bray à Nogent-sur-Seine (extraction de graviers et céréales) est un projet de réel intérêt pour la logistique comme pour la réduction des GES mais également source d'impacts pour l'environnement et l'économie des territoires locaux.

- « Centre-Essonne- Seine-Orge : une polarité du Sud à conforter »

Territoire économique majeur lié à la recherche et à l'innovation (Génopole, pôles de compétitivité Medicen et System@tic), tout en s'inscrivant dans une dynamique d'attractivité résidentielle du sud-ouest francilien, ce territoire est à l'interface ville-nature (plateau agricole et fronts urbains). Il s'agit de « valoriser le potentiel en équilibrant intensification et extensions urbaines ».

Plusieurs secteurs de grands projets sont identifiés :

- Brétigny, Val d'Orge et plateau de Vert-le-grand : il s'agit de faire un site pilote d'un aménagement agri-urbain ;
- Evry-Corbeil-Centre Essonne : pôle tertiaire et de recherche, la densification du centre-ville d'Evry et des axes structurants (N7) ainsi que la rénovation des grands ensembles sont deux questions clés, les améliorations des transports collectifs étant programmées.

- « Vallée de la Bièvre aval, Plateau de Saclay : urbanité, innovation, agriculture »

La concentration des fonctions de formation supérieure et de recherche constitue pour les acteurs du territoire un moteur de développement et d'aménagement, vecteur de création des emplois de demain. Cela implique de doter le territoire « des infrastructures et aménités urbaines indispensables à sa population ».

Il s'agit de renforcer sa vocation scientifique par un aménagement plus mixte et valorisant les espaces ouverts pour maintenir notamment l'agriculture du plateau de Saclay (zone de protection naturelle, agricole et forestière - ZPNAF - de 2300 ha), de la plaine de Versailles et du Triangle vert.

Plusieurs secteurs de grands projets sont identifiés :

- Vallée de la Bièvre aval, et son campus Sciences et Santé ;
- Sud du plateau de Saclay : densification autour des gares futures (Transport collectif en site propre - TCSP et GPE), vocation scientifique à compléter par une plus grande mixité fonctionnelle ;
- Plateau de Satory-Versailles : un projet de pôle de la mobilité du futur, construction d'un projet urbain mixte avec des logements sociaux et très sociaux ;
- Secteur de La Minière Saint-Quentin : une urbanisation qui dépend de la définition du périmètre de la ZPNAF et du respect des enjeux environnementaux,
- Massy : pôle urbain structurant de l'organisation spatiale du sud francilien, pôle d'échanges francilien, nœud local appelé à se renforcer. C'est un des principaux points d'appui du Cône Sud de l'innovation et un secteur à fort potentiel de densification et de requalification urbaine le long de la N20 en direction du sud.

- « La Défense et la Vallée de la Seine, du Val-de-Seine à la Boucle Nord : un pôle économique majeur qui doit offrir une plus grande mixité »

Imbriqué dans la dynamique parisienne, moteur métropolitain et national, ce territoire est particulièrement concerné par les enjeux du rééquilibrage en valorisant l'effet d'entraînement aux échelles locale et métropolitaine.

Il s'agit :

- D'améliorer la mixité urbaine et le rapprochement domicile/travail qui exigent la conditionnalité de la construction de bureaux à celle de logements ;
- De combiner emploi local et rayonnement international,
- De mieux répartir le logement social sur le territoire.

Plusieurs secteurs de grands projets sont identifiés :

- La Défense - Les deux Seine : deuxième pôle économique régional après Paris, il s'agit de viser une densification tertiaire et résidentielle avec une accessibilité renforcée, de développer l'offre logistique et de mettre en valeur les berges de la Seine ;
- Grand Paris Seine Ouest : un des principaux pôles d'emploi franciliens autour de filières liées à la recherche scientifique, de la culture, du multimédia, des industries créatives et des services aux entreprises. L'enjeu est de donner une plus grande place au logement social, à l'équilibre emploi/habitat et à la diversité économique ;
- La Boucle Nord des Hauts de Seine : de nombreuses emprise mutables, le renforcement des dessertes (T1 T2 puis GPE), la tertiarisation en cours en font un territoire en devenir dans lequel se renforce l'enjeu habitat/emploi pour les populations locales ;
- Le port de Gennevilliers : principal pôle logistique francilien, 2^e port fluvial d'Europe, l'objectif est de recréer du lien entre le port et la ville et de construire la complémentarité avec le futur port d'Achères Seine Métropole ;
- Argenteuil-Bezons : disposant d'un fort potentiel de renouvellement urbain et d'un réseau de parc d'activités de PME-PMI, il est complémentaire de l'offre tertiaire de la Boucle Nord.

- « Confluence Seine-Oise : un pôle d'envergure interrégionale à constituer entre cœur de métropole et Seine-Aval »

Territoire qui s'affirme comme la polarité de l'ouest entre les TIM de La Défense, de la vallée de la Seine-Aval et du Vexin français, interface entre agglomération centrale et espaces ouverts, il est l'objet de grands projets d'infrastructures nécessaires au fonctionnement métropolitain, notamment

le projet « Port Seine-Métropole Ouest » qui occupe un positionnement stratégique sur l'Axe Seine.

Le développement urbain se doit de conjuguer fonctions logistiques, grands services urbains, fonctions économiques et résidentielles tout en maintenant des espaces ouverts et végétalisés comme la fonctionnalité écologique de la Seine et la valorisation des paysages, en particulier les coteaux. Tourisme et activités de loisirs complètent son attractivité.

Plusieurs secteurs de grands projets sont identifiés :

- Le Port d'Achères Seine Métropole : projet d'occupation de 420 ha pour une plate-forme logistique intermodale, le port doit devenir un des carrefours les plus importants d'Europe et serait encore renforcé par le canal Seine-Nord. Cependant les 30 ha à l'est de la RN 184 relèvent d'une urbanisation conditionnelle liée à la vocation de port fluvial, à la desserte routière (achèvement A 104), à une desserte ferroviaire efficace (Serqueux, Gisors et gare de triage d'Achères) et au maintien de la trame verte et bleue et de la continuité écologique ;
- L'agglomération de Cergy-Pontoise : renforcer son rôle de polarité par l'implication dans plusieurs pôles de compétitivité, ses établissements d'enseignement supérieur et l'implantation de grands équipements tels le centre national de hockey sur glace ;
- La boucle de Chanteloup : il s'agit d'y développer de nouvelles filières liées à l'éco-construction et aux éco-activités, de conforter l'industrie automobile, de valoriser économiquement la Seine (Triel sur Seine). Une réflexion sur les déplacements est à conduire, notamment pour améliorer la desserte en transports collectifs comme le réseau viaire à destination d'Achères et de Poissy.
- La plaine de Pierrelaye : superficie de 2000 ha dont 1 350 de terres agricoles auxquels s'ajoutent 860 ha non cultivables du fait de la pollution par épandage d'effluents urbains. L'urbanisation conditionnelle est prévue sur les franges et la plantation d'un espace forestier est envisagée sous réserve de l'impact en matière de dépollution.

- « La Vallée de la Seine-Aval : un territoire interrégional de transition »

Porte d'entrée de l'axe Paris-Normandie, ce territoire est caractérisé par une urbanisation peu dense, une forte implantation de logements sociaux, une forte implantation industrielle et de vastes espaces agricoles. Les Mureaux et le Mantois sont structurés par le fleuve et les grandes infrastructures routières et ferroviaires. Seine Aval est un berceau de l'industrie francilienne marqué aujourd'hui par des reculs importants.

L'enjeu est d'arrimer le territoire aux dynamiques métropolitaines : axe Seine, amélioration des transports recomposition et renouvellement des activités, dépollution des sites, diversification de l'offre de logements. Il s'agit aussi de préserver les espaces agricoles céréaliers et la plaine de Montesson, espace maraîcher fonctionnel.

Plusieurs secteurs de grands projets sont identifiés :

- Le Mantois : conforter la polarité urbaine (prolongement du RER E, création d'un pôle universitaire et technologique lié à Versailles-St Quentin), accentuer la densification urbaine et l'urbanisation préférentielle au sud-ouest ;
- Les Mureaux : territoire historiquement industriel, son développement devrait s'effectuer en complémentarité entre les territoires de la Défense et du Mantois/vallée de la Seine, et autour du renouvellement des filières (mobilité durable et déplacements intelligents, agriculture biologique...).

- « Vexin français, Oise-Pays de-France, Vallée de Chevreuse et Gâtinais français, Bocage Gâtinais et Brie et Deux Morin : des espaces naturels remarquables pour la région métropolitaine »

Parcs naturels régionaux, ils participent de l'attractivité régionale. Ce sont « des territoires référents comme lieux privilégiés de l'aménagement durable ». Ils sont acteurs de l'effort de construction de logements en privilégiant l'intensification, la mixité fonctionnelle pour le développement économique. Ils préservent et valorisent les richesses environnementales et

patrimoniales autour de projets cohérents de territoire dans lesquels innovation et expérimentation ont toute leur place.

La création de deux nouveaux PNR devrait favoriser le rééquilibrage vers l'Est.

Plusieurs secteurs de grands projets sont identifiés :

- Brie et Deux Morin : zone peu dense, au revenu moyen largement inférieur à la moyenne francilienne, correspondant à 122 communes, 153 000 habitants sur 134 000 ha avec pour porte d'entrées Val d'Europe et Meaux. Le projet de PNR porte une ambition de diversité économique, de développement du tourisme vert. Une amélioration des transports (ligne P et création d'une liaison nord sud seine et marne) est indispensable ;
- Bocage Gâtinais : zone au carrefour de 3 régions, avec des hameaux à la richesse patrimoniale, soumise aux pressions foncières importantes liées aux migrations résidentielles de la zone urbaine de Paris et des villes voisines, le PNR doit permettre d'assurer un développement cohérent, y compris de part et d'autre des limites administratives et préserver les espaces ouverts.

3.4 Appropriation, suivi, évaluation du SDRIF

Le but du suivi du SDRIF et l'évaluation de sa mise en œuvre est le suivant : « éclairer les acteurs sur l'application effective des orientations du schéma et sur la validité dans la durée de ses principaux objectifs à une échelle régionale et infrarégionale ».

Pour l'effectuer, la Région propose un cadre partenarial, des critères multiples et des moyens pour partager la démarche.

- Un dispositif d'évaluation partenarial

Le SDRIF étant un cadre de référence pour un ensemble d'acteurs chargés de conduire les politiques publiques d'aménagement et de développement du territoire, le dispositif de suivi et d'évaluation proposé repose sur les instances qui ont participé à son élaboration: comités de pilotage, comités de pilotage élargis du SDRIF, conférence régionale des collectivités.

Le comité technique (services de la Région, IAU, services de l'Etat, Ceser) pour la révision assurerait pour le comité de pilotage la coordination de la démarche d'évaluation.

- Une approche globale, des critères multiples

Les indicateurs présentés dans le SDRIF (ISSR, IVE, ITE) permettraient de suivre les grands défis. Le suivi des documents d'urbanisme locaux s'effectuerait au regard de la compatibilité de la planification de l'espace avec les orientations, la CDGT et le projet spatial régional. Les hypothèses quantitatives seraient étudiées selon un « tableau de bord » établi à partir des données recensées pour le diagnostic au moment de l'élaboration (ex durée moyenne des déplacements etc.) avec une territorialisation des données (échelle régionale, Bassin parisien, géographie stratégique, quartiers de gare...). Le suivi concernerait aussi les thématiques et orientations sectorielles (transports, logement...).

La démarche d'évaluation nécessite aussi la nécessaire « prise en compte de l'évolution des contextes démographiques, économiques, sociaux et environnementaux ».

- Partager et expliquer

Pour favoriser le suivi du SDRIF, l'appropriation par les principaux acteurs de l'aménagement du territoire et par les franciliens est considérée comme un aspect essentiel. Plusieurs outils sont proposés pour permettre cette appropriation : un référentiel territorial du SDRIF, des carnets pratiques illustratifs avec des exemples de réponses locales aux objectifs du SDRIF, moyens de mettre en œuvre l'intensification urbaine, une carte interactive du SDRIF enquêtes d'opinion, conférences, consultations d'instances participatives comme le Conseil régional des jeunes, consultation des lycéens... .

Deuxième partie – La mise en œuvre du SDRIF : état des lieux et pistes d'évolutions pour une meilleure efficacité

Pour apprécier la mise en œuvre du SDRIF, nous avons choisi d'examiner, à travers les documents d'urbanisme, les politiques régionales, l'action de l'Etat en région, comment les acteurs publics les plus concernés par le schéma directeur s'en sont saisis, de regarder si les politiques partenariales menées par la Région favorisaient la mise en œuvre du schéma et de dresser un bilan en terme de résultats par rapport aux grands objectifs retenus par le SDRIF.

1. L'appropriation des principes et objectifs du SDRIF par les principaux acteurs

1.1 Les documents locaux d'urbanisme (DLU)

Les documents locaux d'urbanisme (plan local d'urbanisme - PLU ou plan local d'urbanisme intercommunal - PLUi) sont définis par le Code de l'urbanisme.

Un PLU comporte trois types de document : un rapport de présentation incluant un diagnostic du territoire, une évaluation environnementale, une justification des choix, un Plan d'Aménagement et de Développement durable (PADD) et des Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP). Les PLU ou PLUi doivent être compatibles avec le SDRIF et font donc l'objet d'une approbation par les services de l'Etat en région, après avis de la Région. Les PLU (environ 900 en Ile-de-France) devaient être mis en compatibilité dans un délai de 3 ans. Nombre de PLU sont encore en cours de révision et sont loin d'être accessibles en ligne.

Nous avons travaillé sur la base d'un échantillon restreint de communes mais représentatif des quatre entités géographiques identifiées dans le cadre des orientations réglementaires édictées par le SDRIF : « cœur de métropole »; « reste de l'agglomération centrale », « agglomérations de centralité polarisant l'espace rural »; « bourgs, villages et hameaux ».

Une référence générale au SDRIF comme l'un des documents de norme supérieure (document supra-communal)

Dans l'élaboration de leur PLU ou PLUi, les communes ou intercommunalités font quasiment toutes référence au SDRIF comme document supra-communal. Cette référence est généralement présente dans le rapport de présentation. On y rappelle les principes et objectifs du SDRIF comme la carte de destinations générale des territoires (CDGT) avec le plus souvent une extraction concernant la commune ou l'intercommunalité. Dans de nombreux cas, la carte est commentée pour dégager les principaux éléments concernant le territoire.

Dans une large mesure, l'analyse de la justification des choix par rapport au SDRIF est effectuée. S'agissant du PADD comme des OAP, la référence directe au SDRIF y est plus inégale et pas toujours explicitée. S'y substituent souvent d'autres références tels le Code de l'urbanisme qui encadre les PLU, le SDAGE (pour la gestion des eaux), le SRCE (schéma régional de cohérence écologique), la loi ALUR. La plupart de ces références constituant des éléments pris en compte dans le SDRIF, on retrouve cependant largement les orientations du SDRIF. En matière de transports, la référence au PDUIF (Plan de déplacements d'Ile-de-France) qui a été élaboré de manière concomitante et compatible avec le SDRIF, est quasi systématique,

La place faite au SDRIF comme cadre de référence n'obéit pas à des critères de taille démographique. On trouve la référence explicite au SDRIF aussi bien dans des cas de communes de 1000 hab. que dans des villes plus importantes.

Une réelle prise en compte des principes retenus par le SDRIF

Avec des degrés inégaux de précision tenant souvent compte de la situation des territoires (présence ou non de transports collectifs, d'une gare...), le principe **d'une urbanisation en lien avec les transports collectifs** est intégré dans la réflexion. Partout la place et le **renforcement des modes actifs** sont présents ainsi que l'objectif de réduire le recours à l'automobile alors que d'après les constats effectués dans les rapports de présentation – sauf au cœur de la zone dense - l'automobile est le mode dominant de transport, parfois même de manière écrasante. Densifier l'urbanisation autour des gares est un axe bien pris en compte.

La **densification** pour l'habitat comme pour les activités et **l'optimisation des espaces déjà urbanisés** sont au cœur des préoccupations des DLU en lien avec la limitation de la consommation d'espace. Dans les noyaux urbains les plus importants, le renouvellement urbain est recherché (« construire la ville sur la ville ») qu'il s'agisse de villes de 5/6000 habitants comme dans des villes au-delà du seuil de 20 000 habitants. Une majorité de PLU comportent des calculs de densification en lien avec les ratios du SDRIF (logements par ha notamment).

Limiter l'étalement urbain est un objectif repris dans tous les DLU, y compris dans les communes rurales. Les préconisations du SDRIF pour les nouveaux espaces d'urbanisation sont intégrées, en particulier la nécessité de les situer dans la continuité avec les espaces urbanisés existants. Dans plusieurs cas, le rapport de présentation comporte des analyses sur les possibilités nouvelles d'urbanisation ouvertes par le SDRIF (pastilles cartographiées sur la CDGT et possibilités non cartographiées figurant dans les orientations réglementaires). La place des **espaces verts** en ville est clairement affirmée.

L'attention portée à la **limitation de la consommation des espaces ouverts** est forte. Nombre de PLU ou PLUi présentent les estimations de cette consommation en se référant notamment aux Modes d'occupation des sols (MOS) en 2008 et 2012.

Les enjeux de la **préservation des espaces naturels comme des continuités écologiques** sont partout présents ainsi que la gestion des milieux humides et espaces en eau. Ils sont traités le plus souvent en lien avec le SRCE et les lois Grenelle mais aussi en référence à la CDGT.

Lorsque la CDGT comporte **un front urbain d'intérêt régional**, son traitement est intégré dans le PADD ou les OAP. De manière plus générale, la question de l'aménagement d'une transition nette entre les espaces agricoles ou boisés et les espaces urbanisés est prise en compte, y compris dans le cas de communes rurales.

Un certain nombre de PLU situent leurs choix dans un cadre plus large que les limites communales. Dans le cas de communes rurales, **l'intercommunalité** est assez souvent évoquée comme niveau devant traiter de la question des transports collectifs ainsi que celle des activités économiques, à l'exception du commerce. La quasi-totalité des PLU de l'agglomération centrale se situent dans le cadre de leur intercommunalité et font **référence à la géographie stratégique du SDRIF** : pôle de l'agglomération centrale, territoire d'intérêt métropolitain tels Confluence Seine-Oise, polarité économique de l'Est parisien, Roissy et triangle de Gonesse). A la lisière de l'agglomération centrale (par exemple Tournan-en-Brie en Seine et Marne ou Limours en Essonne), le polycentrisme hiérarchisé est présent à travers l'organisation des transports collectifs et des équipements conçue au service du bassin de vie.

Mais des éléments qui font difficulté

- **La mixité emploi-habitat**

Si, dans les DLU, la mixité fonctionnelle des zones d'activité est rappelée comme objectif, la mixité emploi/habitat est présente de manière plus limitée. Elle se retrouve surtout dans les communes ou intercommunalités de l'agglomération centrale dès lors qu'elles s'intègrent dans les dynamiques métropolitaines.

- **La place du logement social**

La construction de logements occupe évidemment une place centrale dans les DLU. Le plus souvent, les orientations du PADD et les OAP sont liées aux perspectives de l'évolution démographique à l'échelle de la commune. **L'objectif des 70 000 logements par an fixé par le SDRIF et la territorialisation de l'offre de logements** ne sont pris en compte que par une faible part de PLU ou PLUi, même s'il faut tempérer ce constat par la référence assez souvent faite au Plan local de l'habitat (PLH) adopté au niveau intercommunal.

Si les principes de mixité et de diversité du parc de logement sont évoqués, la référence prise en compte pour le logement social est la loi SRU (aller vers les 25 %) sans pour autant atteindre ce taux à l'horizon du PLU. Rares sont les PLU qui font référence à l'objectif des 30 % visé par le SDRIF.

- **La préservation des terres agricoles**

La place des espaces verts et des espaces boisés est bien intégrée et plutôt bien respectée dans les DLU. Par contre, la préservation des terres agricoles est plus difficile. La problématique est présente et affichée comme objectif mais les choix s'effectuent assez souvent en termes de limitation de la consommation d'espace.

La pression urbaine au niveau du pourtour de l'agglomération centrale dans les communes de la Ceinture Verte - ou proches d'elle - rend souvent difficile l'arbitrage entre préservation des terres agricoles et urbanisation (ZAE ou ZAC). Ainsi, dès lors qu'elle ne se situe pas directement dans le périmètre d'une OIN, des communes limitrophes d'un grand « territoire de projet » tel que Roissy-Pays de France ou Paris-Saclay (par exemple Compans, Limours) sont fortement contraintes dans leur développement. Ces communes se sont développées et urbanisées assez récemment. Ces contraintes s'observent à travers les réserves voire les avis défavorables émis par les services de l'Etat sur leur PLU.

Au total, les règles du SDRIF et principes qui les sous-tendent, ceux du SRCE et du SDAGE sont plutôt bien intégrés dans les documents d'urbanisme. Des marges de progrès existent encore pour aider à une mise en œuvre plus efficace tout particulièrement aux franges de l'agglomération centrale.

1.2 Les politiques régionales et le SDRIF : des objectifs convergents

Au-delà du volet prescriptif pour les documents d'urbanisme et les projets d'aménagement des collectivités (Orientations réglementaires et Carte de destination générale des différentes parties du territoire (CDGT) – fascicule 3), le SDRIF propose une vision sociétale du projet régional. Il est donc nécessaire de s'interroger sur les orientations des politiques publiques régionales votées depuis 2013 pour étudier les convergences ou les divergences avec les objectifs du SDRIF.

SDRIF et politiques régionales : une dynamique convergente dans les objectifs visés

A la lecture des politiques régionales votées depuis 2013, une constatation s'impose : les objectifs du SDRIF et ceux des politiques régionales structurantes (schémas, stratégies...) votées sont cohérents entre eux.

Sans ambition d'exhaustivité et en s'intéressant plus particulièrement aux rapports récents votés par la mandature actuelle, on trouvera ci-après quelques exemples de cette convergence, qui

concerne la totalité des champs de l'action publique régionale, le SDRIF les inscrivant dans un projet de territoire « global ».

Sur le champ de l'environnement

Le **Pacte agricole** voté le 31 mai 2018 (CR 2018-014) précise que les espaces agricoles, les espaces naturels et les espaces boisés constituent un atout majeur pour le fonctionnement métropolitain de l'Île-de-France dans le contexte de la transition écologique. Il s'agit là d'un positionnement conforme au projet de développement francilien global du SDRIF pour « une région métropolitaine compacte, multipolaire et verte » (fascicule 2 du SDRIF « défis, projet spatial régional et objectifs ») :

- Les objectifs 5.1 « Limiter la consommation d'espaces ouverts » et 5.2 « Garantir le fonctionnement des espaces ouverts » du SDRIF sont cohérents avec la création de l'observatoire régional du mitage et le projet de guide pédagogique de lutte contre le mitage à destination des élus ;
- L'objectif 7.2 « Encourager un approvisionnement alimentaire durable » est lui un axe fort du Pacte agricole avec des propositions pour le développement des circuits courts et de proximité.

La **Stratégie Energie Climat** votée en juillet 2018 (CR 2018-16) couvre l'ensemble des objectifs du SDRIF concernant l'environnement :

- Pour les objectifs 5.3 « Faire entrer la nature en ville », 9.3 « Lutter contre l'îlot de chaleur urbain » et 9.4 « Limiter les risques technologiques et naturels », la stratégie, s'appuyant sur le Plan Vert de l'Île-de-France 2017-2021 « la nature pour tous et partout », soutient les projets qui visent à créer des espaces verts et de nature multifonctionnels, et en particulier les aménagements favorables à la lutte contre l'effet d'îlot de chaleur. L'ensemble de ces mesures concourent à la maîtrise des risques naturels (inondations et mouvements de terrain) et technologiques ;
- Pour l'objectif 7.3 « Préserver la ressource en eau », la stratégie soutient les projets de protection et de restauration des milieux aquatiques, humides et berges, ainsi que les projets de désimperméabilisation et de création de dispositifs paysagers végétalisés concourant à la maîtrise à la source des ruissellements ;
- Pour les objectifs 9.1 « Limiter les pollutions de l'air », 9.2 « Limiter les nuisances sonores » et 10.1 « Réduire les émissions de GES liées au transport routier », la stratégie prône la sortie du diesel en 2025 pour Paris et la zone dense et en 2030 pour la grande Couronne et la fin de la motorisation thermique en 2030 pour Paris et la zone dense et entre 2030 et 2040 pour la grande couronne. Les mesures de mises en œuvre sont multiples : l'accélération du déploiement des motorisations électriques ou à hydrogène, le développement des transports collectifs dans toute l'Île-de-France, le développement du vélo et des modes de déplacement doux ;
- Pour les objectifs 10.2 « Améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments » et 10.3 « Développer les énergies renouvelables, le chauffage urbain et les énergies de récupération », la Région prévoit de travailler à une déclinaison francilienne du Plan Bâtiment durable, structure mise en place en 2009 au niveau national, pour fédérer l'ensemble des acteurs du bâtiment et de l'immobilier en faveur de la transition énergétique du secteur. En matière d'énergies renouvelables et de récupération, la Stratégie Energie-Climat ambitionne de tendre, à l'horizon 2050, vers une région 100 % EnR (énergies renouvelables) et zéro carbone grâce à la réduction de 40 % de la consommation énergétique régionale et à la multiplication par 4 de la quantité d'énergie renouvelable produite sur le territoire francilien.

Sur le champ des transports

On retrouve dans le **Plan vélo** voté le 17 mai 2017 (CR 2017-77) :

- L'objectif 6.1 « Fluidifier et fiabiliser les réseaux métropolitains » : le plan vélo vise à contribuer à une meilleure fluidification par le soutien aux collectivités en matière d'aménagement notamment et à renforcer la continuité du réseau cyclable ;

- L'objectif 6.2 « Structurer les bassins de déplacement » : le plan vélo prévoit que la Région joue un rôle en matière de coordination sur le cyclable en s'appuyant sur les besoins des territoires.

Le « **Plan anti-bouchons et pour changer la route** » voté le 9 mars 2017 (CR 2017-54) vise directement l'objectif 6.2 « Structurer les bassins de déplacement » par sa définition du futur Réseau routier d'intérêt régional (réseau routier national francilien, périphérique et routes départementales) en distinguant les axes supports de projet inscrits au SDRIF de ceux du PDUIF et axes desservant les pôles d'activités. L'impact environnemental est pointé dans cet enjeu. La recherche d'une gestion centralisée du trafic au niveau régional est un des objectifs affichés dans ce plan via la route connectée. En cœur d'agglomération, l'amélioration de la synergie des réseaux et des quartiers est une cible tout comme l'articulation avec les besoins spécifiques des territoires de grande couronne

La revoyure du **CPER 2015-2020** est également conforme aux objectifs du SDRIF sur le volet transports avec notamment l'objectif 8.1 « En matière de valorisation des opportunités du système fluvial et portuaire » :

- Ainsi, les opérations de mise au gabarit et de rénovation d'écluses ont pour but de développer les capacités portuaires, d'améliorer l'offre de service et d'accompagner le report modal ;
- La Région s'est également engagée dans le projet de canal Seine Nord Europe qui vise à réaliser une liaison fluviale entre le Bassin de la Seine et le réseau fluvial nord-européen via les Hauts-de-France. Les enjeux s'expriment en termes de créations d'emplois (jusqu'à 50 000) et amélioration de la compétitivité des entreprises, ainsi qu'en termes de report modal de la route vers le fleuve évitant 500 000 camions/an.

La **stratégie fret et logistique** votée le 15 mars 2018 (CR 2018-001) est dans la ligne de l'objectif 8.2 « Pour ce qui concerne le maintien et l'optimisation de la logistique urbaine » en prévoyant d'accompagner Voies navigables de France dans la mise en œuvre de la nouvelle génération du Plan d'Aides au Report Modal (PARM). Ce dispositif destiné aux chargeurs, vise à faciliter le recours au mode fluvial en particulier pour les marchés à haute valeur ajoutée, notamment la logistique urbaine. Le soutien de la Région à l'aménagement des infrastructures doit viser à mettre à disposition des acteurs un réseau dense d'équipements et de services logistiques modernes favorisant la continuité et l'optimisation de leur chaîne logistique.

Sur le champ de l'habitat

Le dispositif **d'aide régionale pour l'aménagement de 100 quartiers innovants** voté le 16 juin 2016 (CR 90-16) précise que les projets candidats devront être cohérents avec les objectifs et intentions poursuivis par la Région en matière d'aménagement et de développement, en toute cohérence avec les principes retenus dans le SDRIF et le SRCAE. On retrouve dans les objectifs du dispositif ceux poursuivis par le SDRIF notamment sur les objectifs stratégiques « résoudre la crise du logement », « rééquilibrer l'Île-de-France », « Encourager la densification et l'intensification » ou encore « préserver les espaces ouverts et les paysages » :

- « Un quartier qui contribue à l'effort régional de logement »,
- « Un quartier vivant, mixant logements, emplois et services de proximité, sûr et agréable »,
- « Un quartier exemplaire en matière de transition écologique et énergétique »,
- « Un quartier qui favorise les mobilités durables »,
- « Un quartier pensé dans sa globalité et ancré dans son territoire ».

L'objectif du SDRIF « préserver les espaces ouverts et les paysages » se retrouve également porté par le « **Plan vert d'Île-de-France : la nature pour tous et partout** », voté le 9 mars 2017 (CR 2017-50), qui vise à améliorer l'accessibilité des Franciliens aux espaces verts. Au travers de ce plan, la Région s'est engagée à créer 500 hectares de nouveaux espaces verts et boisés d'ici à 2021. La typologie des projets pouvant être accompagnés offre une pluralité de pistes pour atteindre les objectifs visés par le schéma : création d'espaces verts et de liaisons vertes ouverts au public, mise en accessibilité d'espaces de nature, jardins partagés « dès lors qu'ils permettent

l'association du public et qu'ils sont soutenus par les communes et les intercommunalités », toitures et murs végétalisés accessibles au public, créations d'alignement d'arbre.

Le **Schéma régional de l'habitat et de l'hébergement** (SRHH), arrêté le 19 décembre 2017 par le Comité régional de l'habitat et de l'hébergement (CRHH) coprésidé par l'Etat et la Région structure son action sur l'objectif du SDRIF de construire 70 000 nouveaux logements en moyenne par an sur la période 2013-2030. Le SRHH propose des pistes cohérentes avec celles ouvertes par le schéma directeur dans son objectif « résoudre la crise du logement » : produire une offre de logement et d'hébergement adaptée aux besoins des ménages, favoriser la mobilité des ménages et les parcours résidentiels, garantir l'accès aux droits des personnes les plus fragiles et les plus exclues, rénover les logements, les quartiers et développer un cadre de vie répondant aux modes de vie et aux attentes des habitants, renforcer la solidarité entre les territoires, promouvoir un développement équilibré de l'offre de logements.

Sur le champ de l'économie

Le **Schéma de développement économique, de l'innovation et de l'internationalisation** (SRDEII) votée le 14 décembre 2016 (CR 230-16 – « Stratégie pour la croissance, l'emploi et l'innovation de la Région Ile-de-France) met en place des stratégies et déclinaisons corroborant globalement aux objectifs du SDRIF. Pour exemple :

- Objectif 2.2 « Réindustrialiser et développer de nouveaux champs d'activités » : le Schéma Régional de Développement Economique d'innovation et d'Internationalisation entend accompagner la révolution digitale des entreprises, l'innovation et la diversité de l'économie francilienne. Concernant l'objectif 2.2, c'est clairement le développement de nouveaux champs d'activités qui est plébiscité. La Région s'est dotée de dispositifs et plans pour accompagner l'innovation à travers des entreprises, start up, entrepreneuriat, filières d'excellence, artisanat-commerce, ESS, économie circulaire par exemple ;
- Objectif 2.3 « renouveler, densifier et organiser l'offre d'espaces d'activités » : le Schéma Régional de Développement Economique d'innovation et d'Internationalisation entend engager la restructuration d'immeubles et de bureaux devenus obsolètes. Un renouvellement de 500 000 m2 est ciblé d'ici 2030 avec une recherche d'optimisation d'immeubles réversibles. Il est prévu que l'offre foncière et immobilière soit adaptée, durable et mieux coordonnée pour maintenir une diversité des activités économiques (ESS, économie circulaire, artisanat et commerce, reconversions des friches industrielles par exemple) ;
- Objectif 2.4 « structurer et renforcer les polarités économiques » : dans le cadre de sa stratégie LEADER la Région souhaite appuyer le développement de territoires de projets identifiés internationalement et ceux à fort potentiel pour accroître l'internationalisation des entreprises franciliennes. Le renforcement des polarités économiques structurantes à l'échelle régionale est un objectif opérationnel affiché, notamment par le biais d'aménagements en matière de transports et d'environnement.

La **Stratégie Smart Industrie 2017-2021** voté le 6 juillet 2017 (CR 2017-130) s'inscrit dans la dynamique du SDRIF sur 3 objectifs principaux :

- Objectif SDRIF 2.2 « Réindustrialiser et développer de nouveaux champs d'activités » : la Smart industrie propose une approche globale afin d'assurer un continuum entre les acteurs économiques, de la formation, de la recherche. Il est prévu un portage du maintien des activités industrielles pour des perspectives nouvelles par le développement de grands lieux d'innovation et une politique foncière ad hoc ;
- Objectif SDRIF 2.3 « renouveler, densifier et organiser l'offre d'espaces d'activités » : la Smart industrie prévoit le développement de grands lieux d'innovation et une politique foncière innovante et attractive (Saclay, Nanterre notamment) ;
- Objectif SDRIF 2.4 « structurer et renforcer les polarités économiques » : la Smart industrie prévoit une adaptation de l'offre immobilière et foncière aux besoins de l'industrie visant par exemple à des zones d'activités mixtes ou regroupements sur des territoires ciblés. Enfin, le Schéma Régional Enseignement Supérieur Innovation et la Smart industrie, entendent se faire rapprocher la surface de contact entre tissu économique et recherche - innovation.

Le **Schéma régional de développement du tourisme et des loisirs 2017-2021** voté le 23 novembre 2017 (CR 2017-179) rencontre lui l'objectif 2.4 « structurer et renforcer les polarités économiques » en portant une attention particulière au développement de zones touristiques à fort potentiel. La Région prévoit, à destination de quelques territoires stratégiques, une nouvelle façon de coordonner l'action publique et privée, en contractualisant collectivement et en prévoyant un plan d'actions et d'investissements pluriannuel. Ces « Contrats régionaux de destination » ont vocation à structurer les choix stratégiques de l'ensemble des partenaires, identifieront les projets majeurs à accompagner et financer, et les clientèles à prioriser dans des opérations de communication et de promotion ciblées.

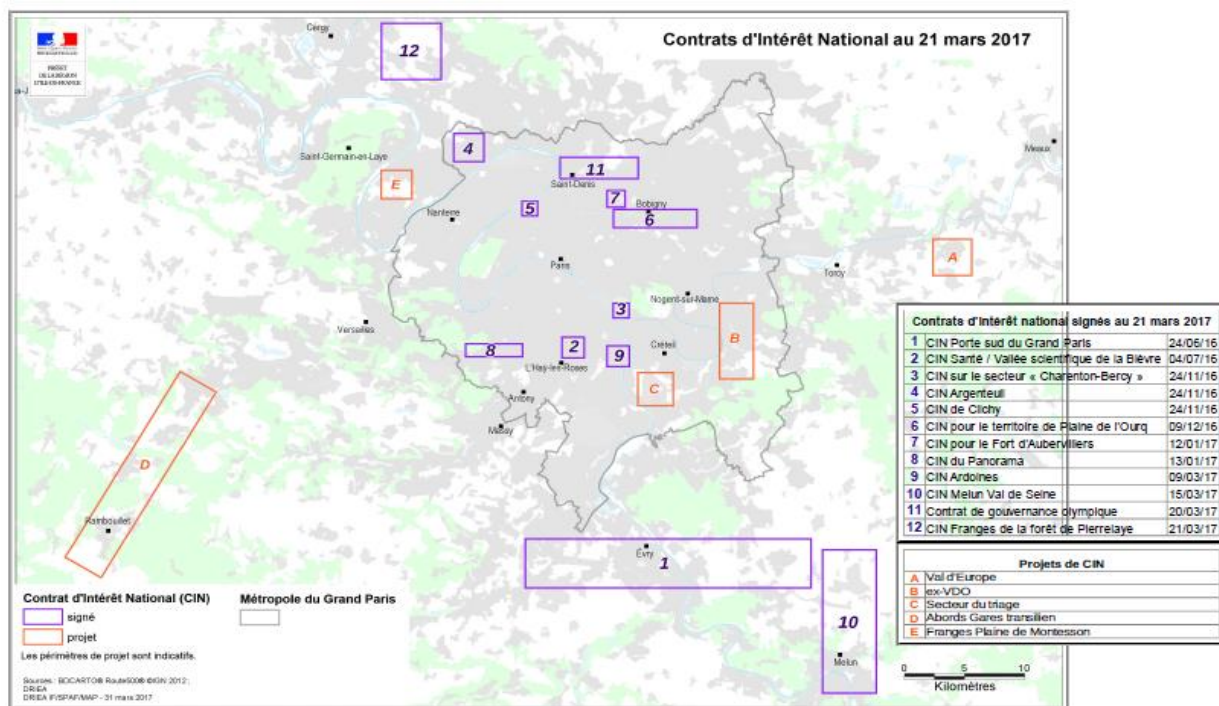
Sur le champ de la politique sportive

L'objectif 3.2 « Valoriser les grands équipements attractifs » est portée par plusieurs dispositifs de la politique sportive du Région :

- L'action régionale « **Nouvelles ambitions pour le sport en Ile-de-France** » votée le 14 décembre 2016 (CR 204-16) valorise les équipements sportifs d'intérêt régional (ESIR) et les équipements sportifs structurants ;
- Le **Plan Sport Oxygène** voté le 20 septembre 2018 (CR 2018-038) vise à offrir aux publics les plus éloignés des opportunités supplémentaires de pratiquer une activité physique et sportive tournée vers le « sport santé, sport bien-être ». Pour cela, la collectivité régionale a pour ambition de rattraper le retard en équipements sportifs sur le territoire dotant prioritairement les communes ne disposant d'aucun équipement sportif, soit près de 11 % des communes franciliennes.

1.3 Le rôle de l'Etat dans la mise en œuvre du SDRIF

L'Etat demeure un acteur à part entière dans l'aménagement de la région capitale. Opérations d'intérêt national (OIN) et Contrats d'intérêt national (CIN), Etablissements publics administratifs, Grand Paris Aménagement, Société du Grand Paris sont les principaux outils d'intervention directe de l'Etat en région Ile-de-France.



Source : Préfecture de Région – Les Contrats d'intérêt national en Ile-de-France – Avril 2017

Partie prenante de l'élaboration du SDRIF et de sa validation en conseil d'Etat, l'Etat intègre les orientations et objectifs du SDRIF dans ses politiques d'aménagement. Les directions régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement (DRIEA), de l'habitat et du logement (DRHIL) sont les principaux services de l'Etat concernés.

La DRIEA est promotrice d'une politique de développement durable qui privilégie l'aménagement équilibré, solidaire et économe du territoire.

Elle décline la politique de l'État en matière d'aménagement des territoires à l'échelle de l'Ile-de-France, en intégrant les objectifs de la transition énergétique et en participant à l'expertise du Grand Paris.

Notamment, la DRIEA :

- Met en œuvre un urbanisme équilibré,
- Rapproche les lieux d'emplois avec les lieux de résidence,
- Assure une meilleure mixité fonctionnelle et sociale,
- Articule la requalification et le développement urbain avec les réseaux routiers et de transports en commun.

La DRIEA a un rôle d'intégration des échelles, et de mise en cohérence des politiques de l'État dans l'aménagement et le développement durable de l'Ile-de-France.

A ce titre, elle :

- Assure la représentation de l'État dans les instances de gouvernance des territoires ou de projet et la synthèse des politiques publiques, sur ces territoires ;
- Met en œuvre les procédures d'agrément des locaux d'activités des secteurs concurrentiels privé et public et instruit dans ce cadre les demandes relevant du préfet de région ;
- Assure la gestion budgétaire des programmes d'études d'aménagement et de financement des éco-quartiers dans le cadre du Contrat de Projet État-Région.

L'agrément d'immobilier d'entreprise, un aspect clé dans le rééquilibrage du territoire régional

L'agrément est une autorisation administrative délivrée par l'État dans le cadre de sa politique d'aménagement du territoire. Cette autorisation administrative, particulière à l'Ile-de-France, est nécessaire pour la construction, la reconstruction, la réhabilitation ou l'extension de locaux à usage industriel, professionnel, administratif, technique, scientifique ou d'enseignement. Elle conditionne la recevabilité de la demande de permis de construire.

Le nombre de dossiers instruits au premier semestre 2018 a sensiblement cru par rapport à 2017 (151 dossiers contre 103). Par conséquent, le nombre de décisions est également en forte hausse à 159 contre 125. Le nombre de refus est passé de 9 à 6 (la part des refus divisée par deux passant de 8 à 4 %). Ils concernent des projets d'entrepôts non conformes aux orientations du SDRIF et des opérations significatives de bureaux sans compensation en logements.

La dynamique de production de locaux d'activités observée depuis 2016 se confirme à nouveau au premier semestre 2018. En effet, 2,8 millions de m² de locaux ont été agréés début 2018, ce qui est nettement supérieur aux chiffres du premier semestre 2017 et 2016 (respectivement 1,85 million et 1,61 million de m²). Le record des surfaces de bureaux agréés du premier semestre 2016 (1,2 million de m²) est largement dépassé en 2018 avec 1,8 million.

Ce nouveau record pour les bureaux est en grande part dû à l'agrément de cinq projets dans le secteur de La Défense (548 000 m² agréés dont 420 000 m² en création). La progression de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne sont également à noter (490 000 m² début 2018 contre moins de 250 000 m² en 2017). La Métropole du Grand Paris concentre 90 % des surfaces de bureaux agréées au 1er semestre de cette année contre 75 % en 2017.

Le réinvestissement des bureaux existants (réhabilitation, démolition-reconstruction) augmente en part et en valeur absolue en début d'année 2018 : 557 154 m² (31 % du total) contre 227 761 m² (26 % du total) en 2017. À Paris, le réinvestissement retrouve une part prépondérante avec près de 80 % du total agréé contre 36 % à la même période en 2017 (marqué par l'impact des projets neufs « Réinventer Paris ») et 63 % en 2016. Dans les Hauts-de-Seine, la part de réinvestissement diminue à 34 % du total contre 42 % en 2017 et 41 % en 2016 en lien avec les nouveaux développements évoqués précédemment dans le secteur de La Défense.

Les surfaces d'entrepôts bien qu'en baisse se maintiennent avec 717 596 m² (contre 739 479 m² en 2017). La Seine-et-Marne, l'Essonne et le Val-d'Oise concentrent 85 % du total régional, ce qui est cohérent avec les résultats des années précédentes. À noter, une part significative de la Seine-Saint-Denis du fait de deux projets d'entrepôts à Dugny et à Tremblay-en-France.

La répartition entre bureaux et entrepôts se redresse par rapport à 2017 avec 65 % du total agréé pour les bureaux contre 48 % au premier semestre 2017 et 73 % en 2016. Ce gain se réalise au détriment de l'entrepôt (26 % du total en 2018 contre 40 % en 2017 et 19 % en 2016).

Le cas de la tour TOTAL, un exemple de difficulté dans la mise en oeuvre du SDRIF

La société pétrolière Total a décidé de regrouper ses collaborateurs actuellement dispersés sur différents sites de la Défense dans une seule tour - "la plus haute de France" - qui doit être construite d'ici 2022 dans le quartier Michelet de Puteaux. Cet énorme projet a été suspendu par le préfet de la région Ile-de-France, Michel Cadot souhaitant préalablement "définir un plan de développement urbain équilibré avec la ville de Puteaux".

"The Link" sera une "tour dans la ville", annonce en effet l'assureur Groupama, son promoteur. Elle aura une emprise au sol de 6 500 m², pour 244 m de haut et 120 000 m² de surface totale. Jamais un bâtiment avec une telle emprise n'aura été construit dans Puteaux.

Cette nouvelle tour va bouleverser ce secteur de la ville : il va falloir créer de nouvelles liaisons piétonnes et automobiles avec le quartier d'affaires et les autres quartiers de Puteaux, réaménager le boulevard circulaire et renforcer les équipements publics, notamment les transports en commun, pour acheminer sur place des milliers d'employés.

Avant de donner son feu vert définitif à ce projet, le préfet de Région a souhaité donc attendre les résultats des études d'impact. Il rappelle que depuis 2016, l'Etat a donné son agrément pour 666 000 m² de nouveaux bureaux à la Défense, dont le siège de Vinci, les tours Sisters d'Unibail, les projets Icade et la tour des jardins de l'Arche au pied du stade U Arena.

Comme le précisait un journal local :

« On connaît bien le problème : aujourd'hui, les emplois sont à l'ouest de Paris et les logements à l'Est, avec toutes les conséquences que cela a sur la durée de déplacement des franciliens, sur des routes en permanence embouteillées et des transports en commun saturés.

Pour toucher toujours plus d'impôts, les municipalités de Puteaux et de Courbevoie, avec la complicité du département des Hauts-de-Seine, ont tout fait, depuis des décennies, pour qu'un maximum de m² de bureaux soit réalisé à la Défense. Résultat, Puteaux concentre 2 fois plus d'emplois que d'habitants : 100 000 emplois pour 45 000 habitants ! Puteaux est riche, mais pour quelle qualité de vie, pour nous, comme pour les employés de la Défense ?

Face à cet appétit fiscal des élus locaux, qui se font complices des promoteurs, des assureurs et des multinationales au détriment des gens qui habitent et travaillent ici, l'Etat - à travers le préfet de région - essaye de rééquilibrer un peu les choses. C'est un fait, après 60 ans de développement du quartier d'affaires de la Défense, Puteaux a aujourd'hui plus besoin de logements et de jardins que de bureaux et de voitures (même si cela rapporte moins de commissions à quelques-uns) ».

Dans l'interview accordée au quotidien, le préfet expliquait : « *Je n'ai jamais eu l'intention de faire de chantage à l'agrément, mais la discussion avec la maire de Puteaux sur les logements ne progressait pas, pas plus que le réaménagement de la gare de métro, totalement saturée* ».

Au-delà de sa capacité à interpréter le SDRIF, l'Etat peut aussi s'exonérer du SDRIF pour des projets qu'il juge d'intérêt national et d'utilité publique. Dans la loi initiale du Grand Paris, la SGP n'était pas tenue au respect du schéma directeur. Elle avait toute latitude pour décider de l'aménagement des quartiers de gare. Dans le cadre des JOP de 2024, l'Etat prévoit une Déclaration d'utilité publique emportant la mise en compatibilité du SDRIF (modification de la CDGT et des orientations réglementaires) concernant la réalisation d'un site olympique, celui du village des médias (Communes de Dugny, La Courneuve et Le Bourget).

2.Des politiques partenariales en demi-teinte

Pour le SDRIF, la bonne articulation des politiques publiques de toutes les strates de collectivités est une condition majeure de la réussite de sa mise en œuvre.

Dès le 1^{er} paragraphe du fascicule 5 « Propositions pour la mise en œuvre », il est en effet précisé que « le schéma directeur fixe des objectifs ambitieux en termes de logement, d'emploi, et de qualité de vie et prévoit les espaces à densifier ou à urbaniser permettant de les atteindre. Leur seule inscription dans le schéma directeur ne pourra suffire à ce que ces objectifs soient atteints, sans une action résolue de l'ensemble de la puissance publique et la définition de nouveaux outils partenariaux de mise en œuvre (...). Une bonne articulation entre planification régionale, programmation et projets locaux est au cœur des défis à relever pour faire vivre le projet régional Ile-de-France 2030 et permettre sa réalisation. »

2.1 L'importance des politiques partenariales Etat-Région

Le CPER 2015-2020, les CPIER Vallée de la Seine et Plan Seine

Le CPER 2015-2020, renforcé par l'avenant signé en 2017 à la demande du nouvel exécutif régional, concourt efficacement à la réalisation des objectifs du SDRIF dans 3 volets majeurs : transports ; enseignement supérieur, recherche et innovation ; numérique. Avec 7,4 milliards engagés, le volet transports occupe une place majeure. Moderniser fiabiliser et fluidifier les réseaux métropolitains sont au cœur de la programmation des projets financés dans le CPER, même s'il faut regretter un décalage de l'ordre de 50 à 60 millions € dans les financements de l'Etat que la Région a décidé de compenser pour éviter les retards dans la mise en œuvre.

De même, le CPIER Vallée de la Seine qui s'attache à la valorisation de l'axe Seine de Paris au Havre et vise à renforcer le développement et l'attractivité des zones d'activité portuaires (logistique, activités productives...) constitue un point d'appui pour la réalisation des objectifs du SDRIF en la matière. Sa mise en œuvre peut s'appuyer sur la coopération renforcée qu'ont décidée les Régions Ile-de-France et Normandie ainsi que les villes du Havre et de Paris. Le projet de renforcement de HAROPA devrait aussi aller dans le même sens²⁴.

Il se conjugue au Plan Seine qui couvre le bassin hydrographique de la Seine et qui se centre sur les enjeux environnementaux, la préservation de la biodiversité et la gestion des risques, en premier lieu les inondations.

24 Voir à ce sujet le rapport et l'avis n° 2017-22 du Ceser « La régionalisation et la fusion du port autonome de Paris et des ports maritimes séquanais : opportunités pour le développement de l'axe Seine ? » (13/12/2017 – Commission Transports – Jean-François Dalaise)

Une politique foncière active menée conjointement par l'Etat et la Région

La nécessité de limiter au maximum l'étalement urbain et d'optimiser l'espace déjà urbanisé implique de mener une politique foncière ambitieuse afin de mobiliser tous les potentiels existants, en premier lieu ceux de l'Etat et des grandes entités publiques. Cette exigence avait été soulignée dans le SDRIF. De ce point de vue, des efforts conséquents sont faits. L'Etat a accentué son engagement en la matière, avec le concours des entreprises publiques qui disposent d'un potentiel foncier important (SNCF notamment). En témoigne le bilan 2017 ci-dessous publié par la DRIEA²⁵.

Bilan 2017 des cessions foncières et engagements à cession par propriétaires, en Île-de-France (31/12/2017). Terrains de l'État-SNCF et EPA

Propriétaires	Sites ayant été cédés ou engagés dans une cession	Logts à construire	dont logements sociaux (LS)	Part de logement locatifs sociaux (LLS)
État	23	4 307	1 995	46,3
Groupe SNCF	8	719	262	36,4
EPA MARNE	16	1 302	180	13,8
EPA Sénart	7	447	34	7,6
Total	54	6 775	2 471	36,5

Sources : UD-DRIEA/DDT et DAFI BAFOA-LG

Bilan 2017 des mises en chantier sur les parcelles cédées par l'État depuis 2014 en Île-de-France. Terrains de l'État, EPN (SNCF et AP-HP) et EPA

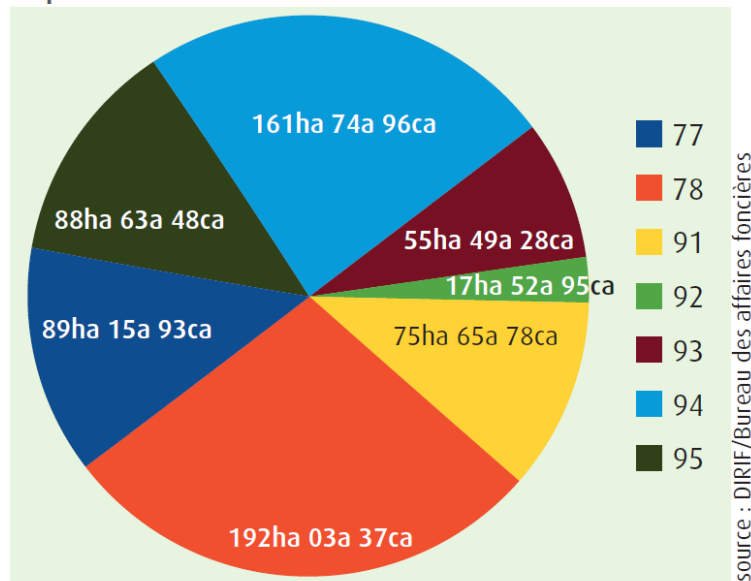
Propriétaires	Nbr Lgts en chantier	dont LLS	En %
État (7 sites)	1 382	910	65,8
Groupe SNCF (8 sites)	1 407	897	63,8
AP-HP (1 site)	209	49	23,4
EPA-Sénart (8 sites)	517	185	35,7
EPAMARNE (19 sites)	1 687	434	28,7
Totaux	5 202	2 475	47,6

Sources : DAFI/EPA/DDT-UD-DRIEA. BAFOA 2018

L'action foncière de l'Etat s'appuie aussi sur Grand Paris Aménagement (GPA) qui valorise du foncier libéré, acquis antérieurement pour le développement urbain ou des projets routiers, ce qui représente en 2017 près de 4 000 ha dont 400 ha correspondant à des projets routiers abandonnés.

25 « L'action foncière de l'Etat en Ile-de-France - bilan 2017 », Direction Régionale de l'Équipement et de l'Aménagement (DRIEA), août 2018

Répartition en hectares par département des parcelles issues du patrimoine foncier routier de l'État et transférées à GPAM



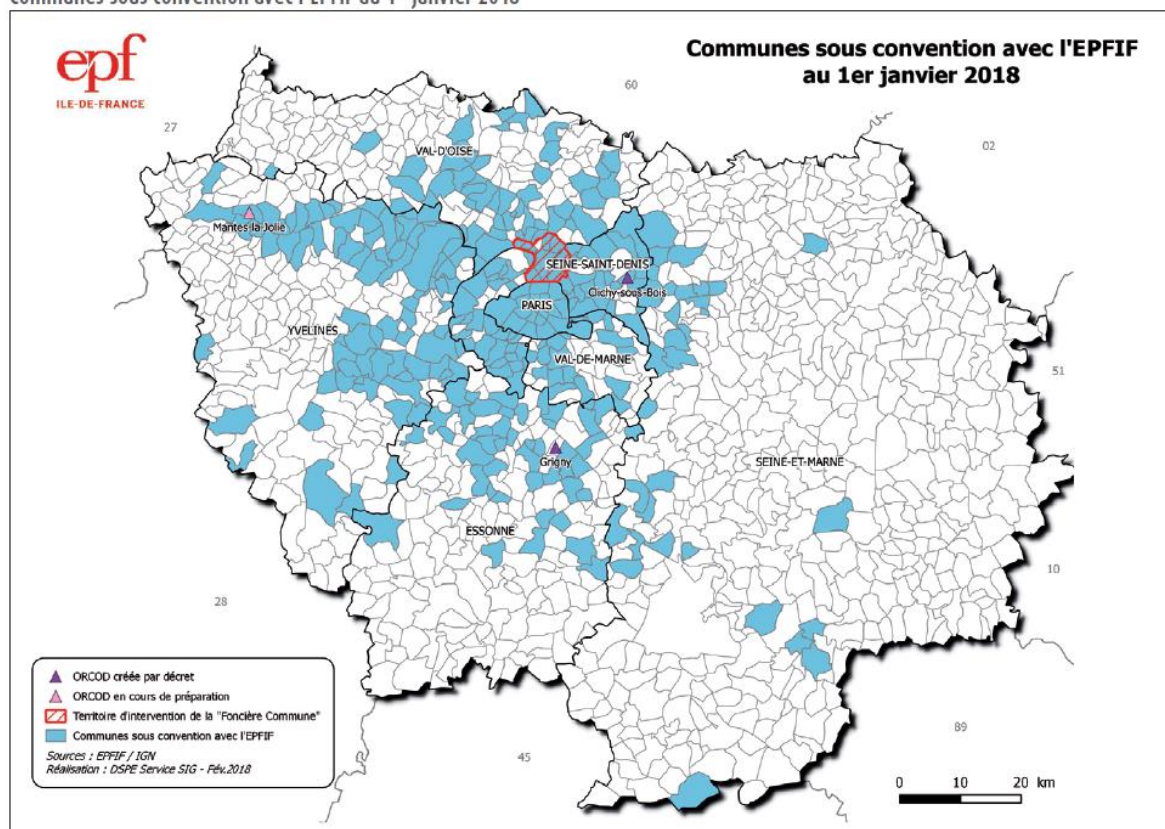
GPA participe ainsi à la commercialisation de ce foncier tant pour le logement que pour la protection des espaces ouverts. Un partenariat avec la SAFER permet de réaffecter du foncier à l'agriculture (161 ha sur les 219 commercialisés par GPA en 2017).

D'autres modalités d'intervention foncière de GPA existent : 128 ha acquis en 2017 pour le compte d'autres acteurs (Ministère de l'alimentation, AEV, EPT Terres d'Envol) à fins de protection des espaces naturels ; réalisation de grands équipements publics tels le Campus Condorcet ou le projet du campus hospitalier Grand Paris Nord.

Animé par le Région, **l'Etablissement public foncier d'Ile-de-France** permet d'accroître les disponibilités foncières au service de l'aménagement et du logement. Le programme pluriannuel d'intervention 2016-2020²⁶ adopté en septembre 2018 fixe les orientations stratégiques suivantes : priorité au soutien d'une production diversifiée de logements (accession, intermédiaire, logement social...); appui au développement économique dans une logique de d'équilibre territorial ; contribution au développement durable, notamment à travers les projets d'éco quartiers et de quartiers écologiques et innovants ; lutte contre l'habitat indigne (opérations de requalification des copropriétés dégradées d'intérêt national (ORCOD-IN); revitalisation des centres-bourgs. L'objectif à terme de cette action foncière est de 12 000 logements par an et de 40 000 m² de locaux d'activité.

L'EPFIF développe parallèlement des coopérations avec les collectivités territoriales pour des portages de plus long terme : par exemple la création d'une société d'économie mixte avec Plaine Commune pour « anticiper la réalisation de futures opérations d'aménagement ».

²⁶ « L'action foncière de l'Etat en Ile-de-France - bilan 2017 », Direction Régionale de l'Equipeement et de l'Aménagement (DRIEA), août 2018



Mais un suivi commun du SDRIF abandonné en 2015

En 2014, la Région et l'Etat ont mis en place une étroite collaboration pour impulser la mise en œuvre du SDRIF. Un « comité de suivi » Région/DRIEA, associant l'IAU a été créé. L'IAU a élaboré notamment des outils à disposition des communes et intercommunalités tels les guides pratiques du SDRIF, un portail internet. Des formations conjointes en direction des départements ont été mises en place. Une instance commune Etat/Région a été installée avec l'objectif de fonder une « doctrine » commune pour apprécier le respect des orientations réglementaires du SDRIF dans les DLU et établir les avis à émettre sur ces documents locaux.

Les services de la Région ont mis en place une lettre d'information régionale (LIR) :

- Les LIR sont adressées au maître d'ouvrage d'un PLU ou d'un SCOT (commune, EPT, intercommunalité...) dès qu'il a notifié la prescription d'une élaboration ou d'une révision de PLU ou de SCOT. Elles sont donc adressées en début de procédure, c'est-à-dire avant que le maître d'ouvrage n'élabore son document. C'est une sorte de porter à connaissance qui reprend les grandes orientations que la Région souhaite voir dans le PLU ou le SCOT et qui ressortent des compétences régionales (SDRIF, lycées, îles de loisirs, stratégie bois, PRIF...). L'envoi des LIR s'est généralisé depuis l'adoption du SDRIF (décembre 2013) ;
- Le nombre de LIR dépend du nombre de lancement de procédures (à ce titre, le nombre de lancement de procédure de PLU/SCOT a diminué, ce qui engendre logiquement une baisse du nombre de LIR envoyées).

Afin de permettre un suivi du SDRIF, l'IAU a élaboré sur la base des objectifs un tableau de bord des indicateurs-clés à analyser. Du côté des services de la Région, une préparation de l'évaluation a été engagée, un cahier des charges élaboré mais sans débouché réel faute de validation politique.

Si l'IAU a poursuivi la formalisation du travail sur les indicateurs-clés, le suivi commun n'a donc guère eu d'effectivité faute de réactivation du « comité de suivi » Etat / Région à la suite des

élections régionales de 2015. Seul l'Etat, par l'intermédiaire de la DRIEA, a assuré la prise en charge du lien avec les communes, intercommunalités et départements (cf supra).

2.2 Des difficultés à incarner le projet régional porté par le schéma dans les politiques régionales

La dynamique globalement cohérente entre politiques régionales et SDRIF au niveau de leurs objectifs ne doit pas occulter quelques difficultés qu'il convient d'interroger dans le cadre d'un bilan de mise en œuvre.

Il faut tout d'abord remarquer quelques écarts entre certains positionnements des stratégies régionales et le cadre posé par le SDRIF. Ainsi, en matière d'emploi, aucun des objectifs du SDRIF (28 000 nouveaux emplois par an, ratios emploi/logement, objectif RSE, mixité des emplois et des formations) ne se retrouve dans le SRDEII (qui d'ailleurs ne propose aucun chiffrage spécifique, y compris par bassin d'emploi). Le seul lien distant qui peut être dégagé est celui entre certains des objectifs généraux des TIM (territoire d'intérêt métropolitaine) du SDRIF – les TIM étant présentés comme cadre du développement des Pactes pour l'emploi, la formation et le développement économique - et ceux des Bassins d'emploi du SRDEII. Mais là encore, il ne semble pas que l'on puisse vraiment parler de complémentarité du fait des différences dans le découpage territorial et de l'absence de référence aux réflexions antérieures ayant abouti aux TIM.

Il faut ensuite souligner qu'à de très rares exceptions près, le SDRIF n'est jamais cité en tant que tel dans les politiques structurantes du Région, les cohérences entre objectifs du schéma et ceux des politiques devant être recherchées et déduites, par défaut d'affichage clair du lien entre eux. Le fait que le SDRIF n'est pas mis en avant en tant que tel tend à naturellement privilégier le volet prescriptif du schéma aux dépens du projet régional global qui dépasse le seul aspect de la réglementation en matière d'urbanisme pour proposer une vision transversale reliant et dosant les politiques publiques entre elles.

Enfin, l'atteinte des objectifs du SDRIF repose sur une articulation étroite des politiques publiques de toutes les strates de collectivités et une gouvernance efficace de l'action publique entre échelons territoriaux. Or la plupart des politiques régionales structurantes sont mises en œuvre par le biais de dispositifs-guichets, qui nécessitent une remontée à l'initiative des collectivités de leurs projets vers la Région, limitant le rôle d'ensemblier que le SDRIF avait prévu de voir jouer par la collectivité régionale. Dans ce cadre, le SDRIF court le risque de n'être vécu au niveau local que comme un cadre réglementaire dont il faut respecter les contraintes, et non comme un outil partagé de vision prospective du projet régional.

On peut également s'étonner d'une certaine incohérence entre la place que tient le SDRIF dans une hiérarchie des normes qui organise clairement les liens des schémas prescriptifs entre eux et les souhaits du Région de proposer une organisation de ses politiques qui pourrait entrer en contradiction avec cette hiérarchie. On peut ainsi pointer le souhait dans la Stratégie Energie Climat « d'articuler plus étroitement la planification spatiale et environnementale de l'Ile-de-France, pour davantage de cohérence et de lisibilité de l'action régionale par l'élaboration d'un plan intégrateur regroupant l'ensemble des documents de planification régionale en matière d'aménagement et d'environnement (SDRIF, schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie, schéma régional de cohérence écologique, plan régional de prévention et de gestion des déchets, etc.) : le SDRIF.E ».

3. Quelle appréciation des résultats de la mise en œuvre du SDRIF ?

3.1 Les limites de l'appréciation

Cinq années seulement se sont écoulées depuis l'adoption du SDRIF. Le recul est donc limité d'autant que les domaines de l'aménagement et de l'urbanisme relèvent du temps long. Pour mémoire, il suffit de mesurer le temps qu'il a fallu pour que le schéma Delouvrier de 1965 prenne vie (RER et villes nouvelles).

Les documents locaux d'urbanisme avaient parallèlement un délai de 3 ans pour se mettre en compatibilité avec le SDRIF 2013.

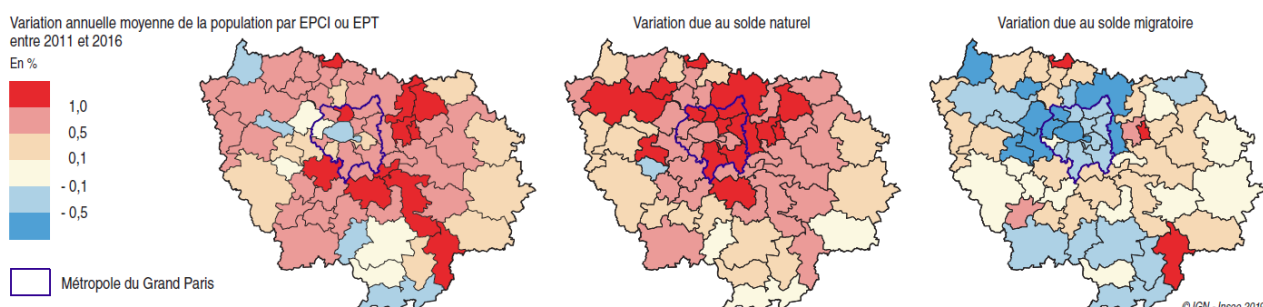
Cette période a été aussi marquée par les bouleversements de l'organisation territoriale francilienne et l'attente liée à la connaissance de la nouvelle architecture des compétences des différentes collectivités territoriales²⁷. Nombre de PLU n'ont pas encore été révisés comme en témoigne le bilan dressé par la DRIEA : en janvier 2017, sur un peu plus de 900 PLU, 332 n'ont toujours pas intégrés les lois Grenelle pourtant antérieures au SDRIF, 136 d'entre eux n'ayant pas encore été mis en révision.

Par ailleurs, peu d'indicateurs de suivi sont disponibles y compris le Mode d'occupation des sols (MOS) 2017 dont les premiers enseignements viennent seulement d'être publiés par l'IAU²⁸ courant janvier 2019 et dont la publication détaillée n'interviendra que progressivement à compter de 2019.

3.2 Des résultats encourageants

- En matière d'étalement urbain :

L'essentiel de la croissance urbaine s'effectue désormais dans l'agglomération centrale, tout particulièrement à ses limites. En témoigne le bilan de la croissance démographique que vient de dresser l'Insee²⁹. « Entre 2006 et 2011, les zones connaissant le plus fort accroissement démographique étaient relativement réparties dans la région. Entre 2011 et 2016, ces zones de peuplement se resserrent autour de Paris et se concentrent en Seine-Saint-Denis, dans le nord de l'Essonne et l'ouest de la Seine et Marne... ».



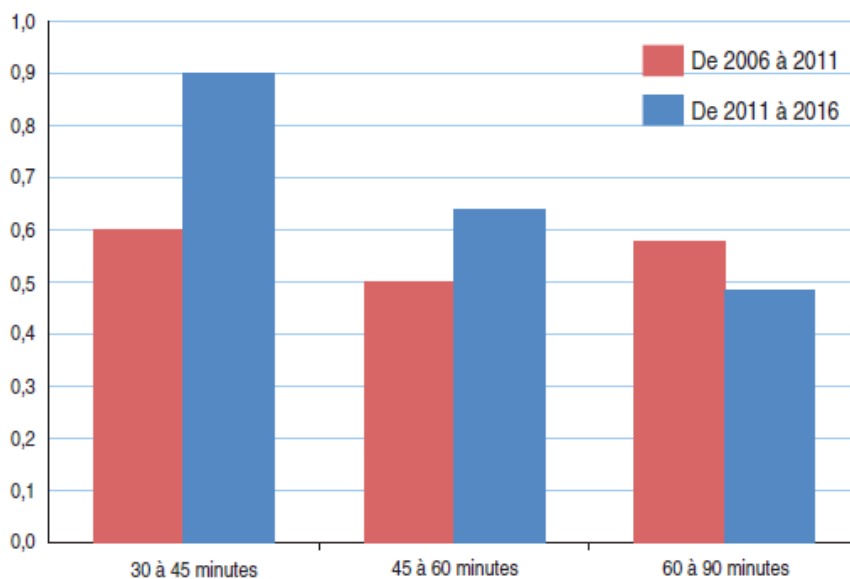
Source : Insee, recensements de la population 2011 et 2016.

27 Loi MAPTAM (janvier 2014), loi NOTRe (août 2015), nouvelles intercommunalités franciliennes : SRCI (mars 2016), SDCI (2017)

28 « Vers un développement urbain raisonné et durable », note rapide de l'IAU n° 797, janvier 2019

29 Insee Flash Ile-de-France n° 36 décembre 2018

Variation annuelle moyenne des populations des EPCI selon leur distance au cœur de la métropole (en %)



Source : Insee, recensements de la population 2006, 2011 et 2016.

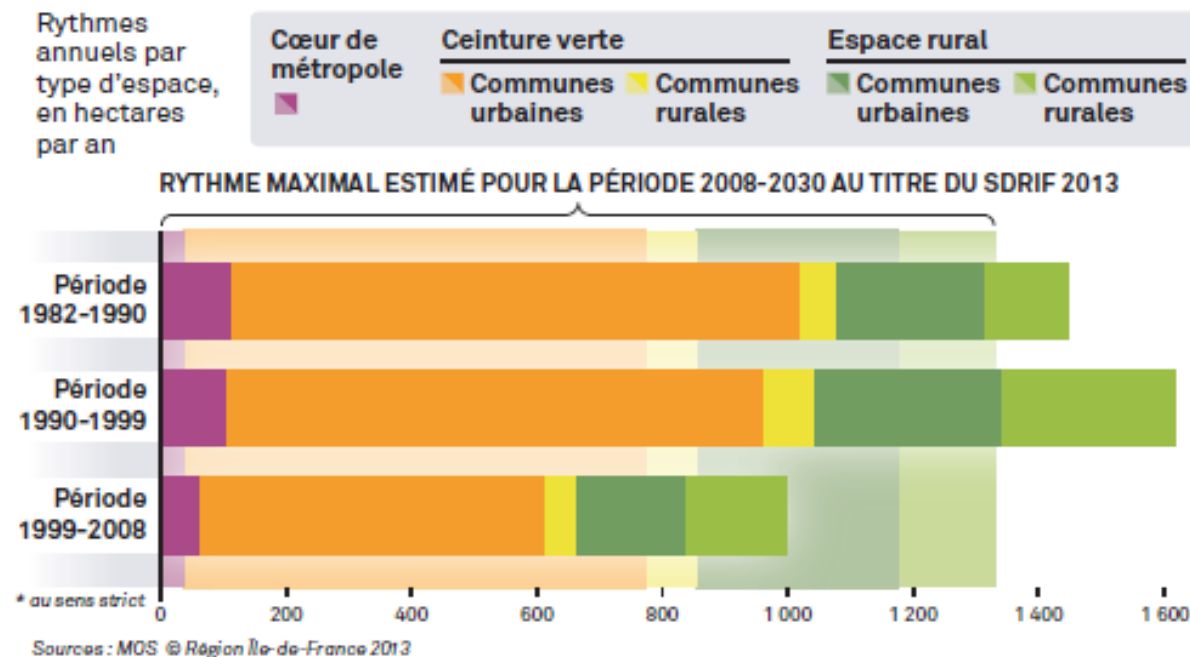
L'étalement urbain qui caractérisait les décennies précédentes est stoppé. Le resserrement autour du cœur de métropole est net³⁰. Renouvellement urbain et densification produisent leurs effets.

L'effort de maîtrise de la consommation d'espaces ouverts est réel dans les documents locaux d'urbanisme et se traduit dans la réalité. Le mode d'occupation des sols (MOS) 2017 confirme l'évolution positive³¹. La consommation d'espaces ouverts (principalement agricoles) s'est réduite par rapport à l'évolution 2008-2012. Elle atteint un peu moins de 600 ha par an pour une consommation moyenne de 1315 ha prévue à l'horizon 2030. La consommation moyenne d'espaces ouverts s'est élevée à 1 600 ha par an de 1998 à 1999 et à environ 1 000 ha par an de 1999 à 2008 périodes où les constructions de logements en volume étaient de moindre ambition que celle portée par le SDRIF adopté en 2013.

30 « Une démographie dynamique à proximité de la métropole du Grand Paris », Insee Flash Ile-de-France n°37, janvier 2019

31 « Vers un développement urbain raisonné et durable », note rapide de l'IAU n° 797, janvier 2019

L'extension des espaces urbanisés* par entité géographique



Cette évolution positive « vers un développement urbain raisonné et durable » selon l'expression de l'IAU devra être confirmée. Cela implique une vigilance dans l'application des orientations du SDRIF 2013 d'autant que, dans les années à venir, sont attendus les importantes constructions de logements telles que prévues et le développement nécessaire des activités.

Ce sont les espaces agricoles qui sont le plus mis à contribution (près de 450 ha pour un total de 590 ha consommés), ce qui montre l'attention qu'il faut continuer à accorder à leur préservation. Des difficultés subsistent, notamment du fait de la réalisation d'infrastructures qui sont, non seulement, consommatrices d'espaces mais contribuent aussi au fractionnement des espaces agricoles altérant ainsi leur fonctionnement.

- En matière des transports :

Les prolongations de lignes de métro (lignes 4, 11, 12, 14) avancent ; le développement des tramways et des TCSP est déjà en partie réalisé ou en cours ; la prolongation d'Eole à l'Ouest est lancée. La construction de la ligne 15 sud du GPE est engagée.

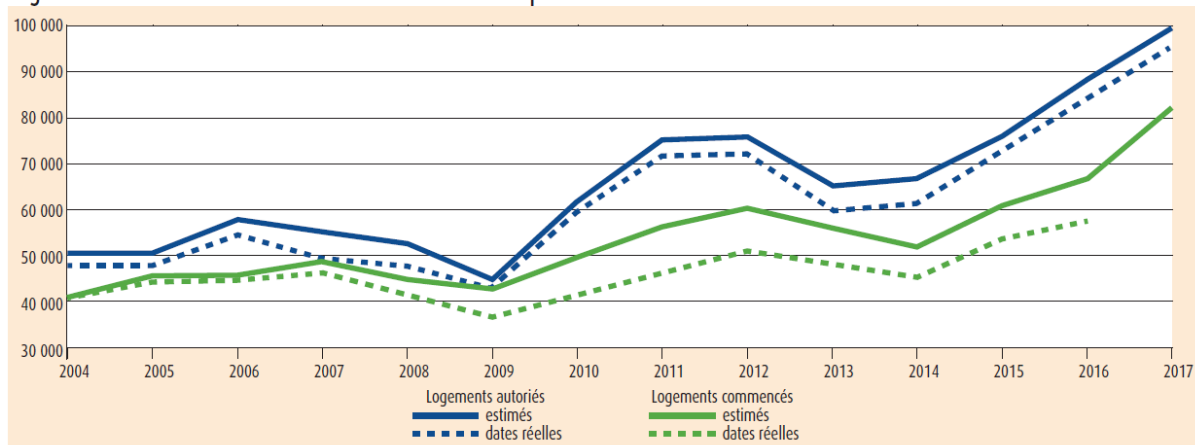
Les travaux sur les RER existants montent en charge, en premier lieu pour le RER A. Le remplacement du matériel roulant (transilien, bus...) est bien engagé et contribue à améliorer la fiabilité tout en réduisant l'impact sur l'environnement.

- En matière de logement :

A partir de 2015, le redressement s'amorce et il s'amplifie en 2017. Le bilan publié par la Préfecture de Région en novembre 2018³² montre que les objectifs du SDRIF deviennent réalité.

32 « La territorialisation de l'offre de logements en Ile-de-France- bilan 2017 », Préfecture de Région

Logements autorisés et commencés en Île-de-France depuis 2004



Source : Sit@del2, données en date réelle et estimées (02/09/2018)

Nombre et répartition des logements autorisés par couronne du SRHH

	Objectifs annuels		Cumul de logements autorisés sur 12 mois					
			Moyenne annuelle 2013-2017		12 derniers mois ¹		12 mois précédents ²	
	Logements	Part (%)	Logements	Part (%)	Logements	Part (%)	Logements	Part (%)
Métropole du Grand Paris	38 000	54,1	38 540	51,6	50 078	52,6	44 594	52,7
EPCI de l'unité urbaine de Paris (hors MGP)	26 020	37,0	28 423	38,1	35 722	37,5	32 134	38,0
EPCI hors unité urbaine de Paris	6 270	8,9	7 660	10,3	9 357	9,8	7 831	9,3
Total Île-de-France	70 290	100,0	74 623	100,0	95 157	100,0	84 559	100,0

1 du 1^{er} janvier 2017 au 31 décembre 2017

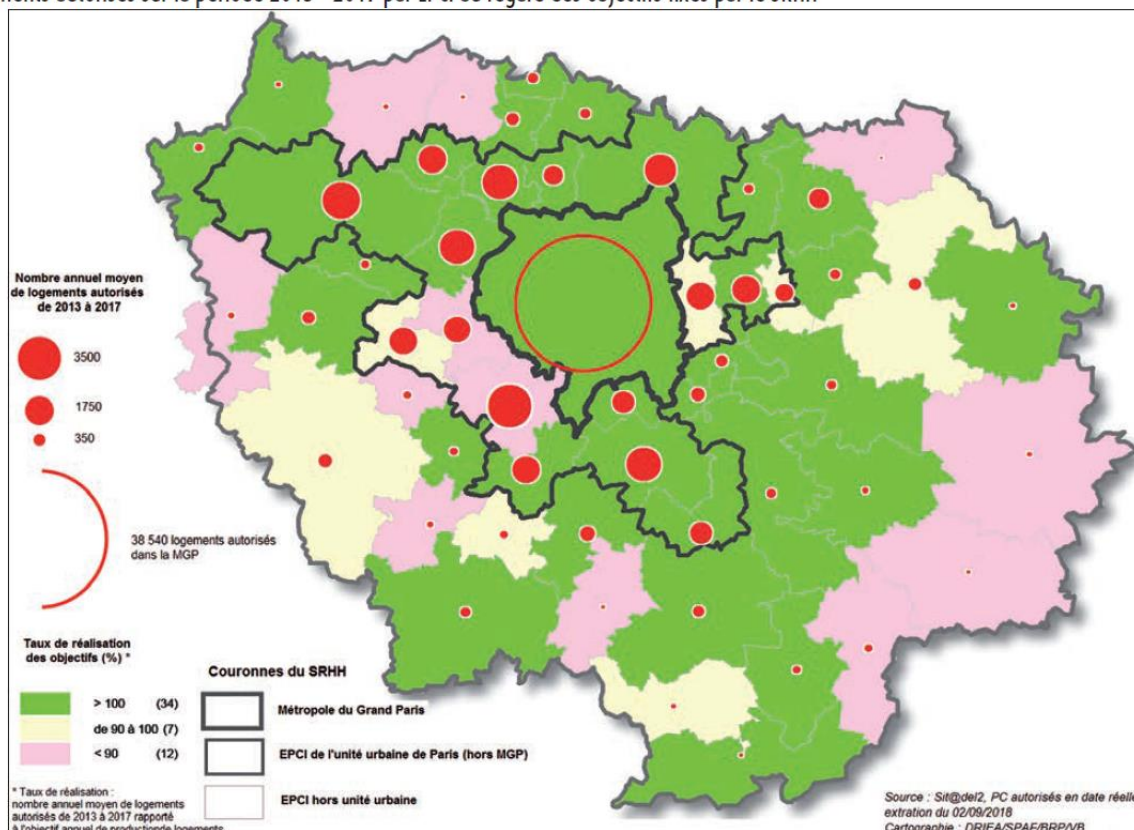
2 du 1^{er} janvier 2016 au 31 décembre 2016

Source : Sit@del2, données en date réelle et estimées (02/09/2018)

Même si la vigilance s'impose car les logements autorisés et les programmations du SRHH doivent se concrétiser, l'objectif des 70 000 logements par an porté par le SDRIF est donc en passe de pouvoir être réalisé. Le suivi doit être serré : ce sont les mises en chantier qui sont décisives.

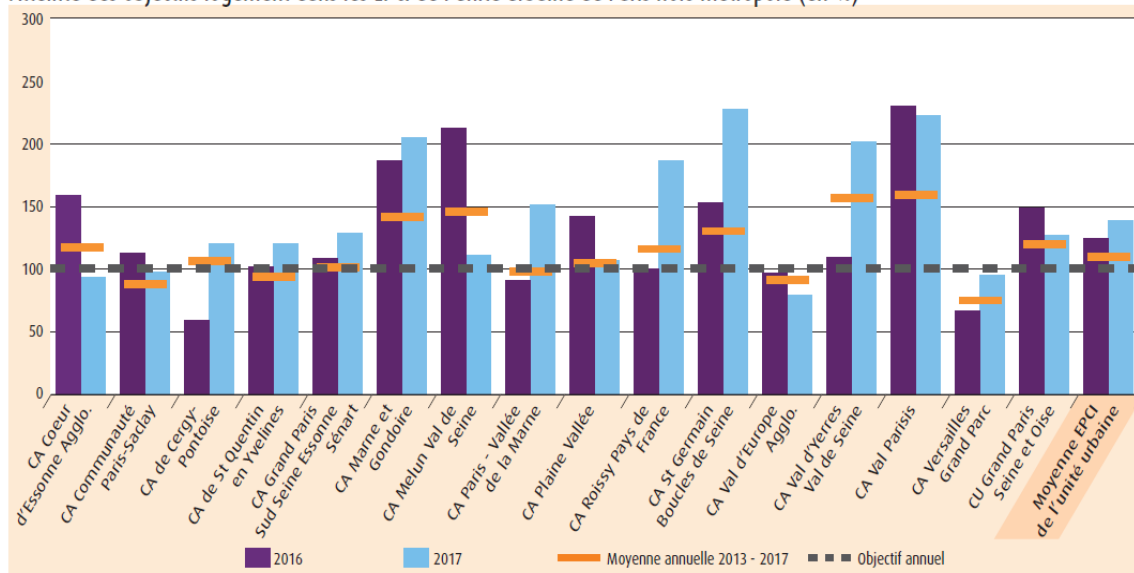
Il faut aussi noter, comme le souligne le document préfectoral, quelques distorsions territoriales. Si pour 2013-2017, les objectifs sont globalement atteints dans les 3 couronnes (MGP, reste de l'unité urbaine et territoires ruraux), quelques EPCI sont en retard (Val d'Europe, Versailles-Grand Paris, Pays de Montereau, Rambouillet Territoire, Coulommiers-Pays de Brie).

Logements autorisés sur la période 2013 - 2017 par EPCI au regard des objectifs fixés par le SRHH



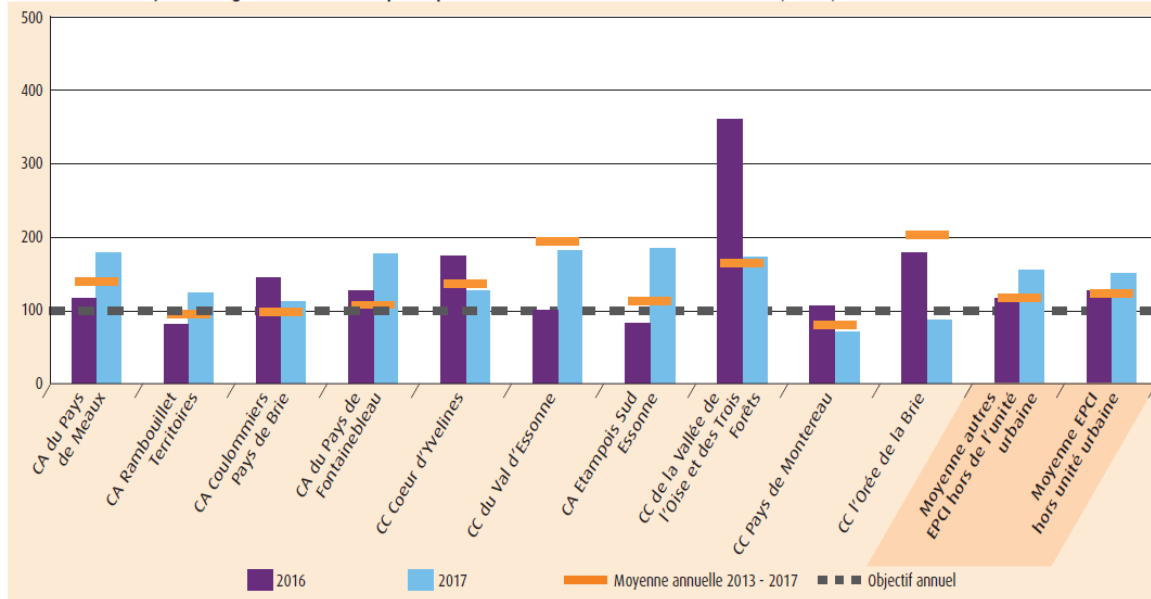
Les EPCI de l'unité urbaine de Paris (hors métropole du Grand Paris)

Atteinte des objectifs logement dans les EPCI de l'unité urbaine de Paris hors métropole (en %)



Les EPCI en dehors de l'unité urbaine de Paris

Atteintes des objectifs logement dans les principaux EPCI hors unité urbaine de Paris (en %)



Source : DRIEA, Sit@del2, logements autorisés, données en date réelle (28/01/2018)

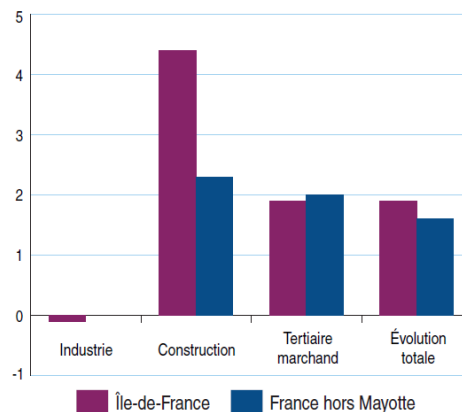
- En matière d'emploi et de développement économique :

Si la situation de l'Ile-de-France est singulière dans l'ensemble national avec un impact de la crise de 2008 plus limité, son tissu économique et social a été nettement affecté.

Malgré les difficultés, l'Ile-de-France a renoué dès 2015 avec les créations d'entreprises et d'emplois. Le bilan dressé par l'INSEE le montre. L'année 2017 est plus particulièrement, selon les notes de conjoncture de l'institut, « une année faste pour l'économie francilienne »³³.

1 Emploi salarié des secteurs principalement marchands

Évolution annuelle fin 4^e trimestre 2017 (en %)

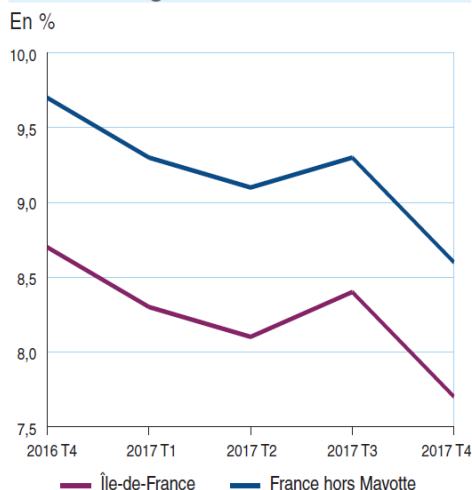


Données CVS provisoires.

Source : Insee, estimations d'emploi ; estimations trimestrielles Acoess-Urssaf, Dares, Insee.

33 « Bilan économique 2017 », Insee Ile-de-France n° 20, mai 2018

2 Évolution trimestrielle du taux de chômage entre fin 2016 et fin 2017



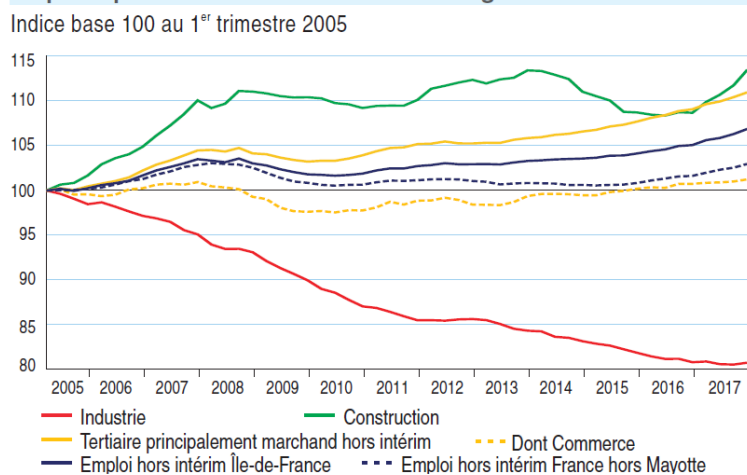
Source : Insee, taux de chômage au sens du BIT et taux de chômage localisé.

Tiré par le tertiaire marchand et la construction, l'emploi salarié francilien s'est redressé. 80 000 emplois ont été créés en 2017 (+ 1,9 %). Des créations nettes sont aussi enregistrées dans le secteur de l'hébergement-restauration. En 2017, les ouvertures de chantiers concernent 82 100 logements (+ 23,5 % par rapport à 2016) et celles pour les locaux d'activité croissent aussi de 21 %.

Sur la période 2014-2017, on est dans une fourchette moyenne supérieure à l'objectif moyen de 28 000 créations par an du SDRIF. D'après les chiffres clés publiés chaque année, le nombre d'emplois salariés marchands s'établit à 4 218 900 au 3e trimestre en 2017 pour 4 077 334 au 3ème trimestre 2013 soit une augmentation moyenne de 35 391 emplois par an³⁴.

Dès 2015, à l'exception de l'emploi industriel, les courbes de l'emploi salarié se redressent.

2 Évolution trimestrielle de l'emploi salarié des secteurs principalement marchands dans la région Île-de-France



Données CVS. Les données du dernier trimestre affiché sont provisoires.
Champ : emploi salarié en fin de trimestre hors agriculture, secteurs principalement non marchands et salariés des particuliers employeurs.

Sources : Insee, estimations d'emploi ; estimations trimestrielles Acooss-Urssaf, Dares, Insee.

34 Publication conjointe IAU, CCI Paris-Ile-de-France : Chiffres clés de la région Ile-de-France 2014 et 2018

3.3 Mais certains objectifs peinent à être mis en œuvre

- Un rééquilibrage Est/Ouest difficile :

Si les grandes polarités économiques identifiées par le SDRIF se renforcent, y compris dans l'est parisien, notamment autour de Marne-la-Vallée et ses 4 secteurs dont celui du Val d'Europe, les écarts Est/Ouest ne se réduisent pas vraiment. En matière d'emploi, l'attractivité de Paris et des Hauts-de-Seine continue à s'affirmer. En 2017, Paris et les Hauts de Seine concentrent 50 % de l'emploi régional (31 % pour Paris).

Dans une note sur la situation de l'immobilier de bureaux fin 2017 et publiée sur le site de la Préfecture de Région (DRIEA), l'Etat dresse un bilan qui en témoigne : « la demande placée des dix dernières années se concentre sur les principaux pôles de bureaux reconnus par les investisseurs, sur Paris et certains secteurs des Hauts-de-Seine, pour les bureaux actuellement disponibles comme pour les projets en attente de lancement . Cette dynamique accentue les déséquilibres habitat-emploi. Elle interpelle quant au positionnement concurrentiel des futures gares du Grand Paris qui doivent accompagner un développement plus polycentrique porté par le schéma directeur de la région Ile-de-France ».

Le polycentrisme hiérarchisé, clé du rééquilibrage du territoire et de l'amélioration du fonctionnement métropolitain de l'Ile-de-France, est ainsi difficile à mettre en œuvre.

- Dans le domaine des transports :

La situation reste très tendue du fait de l'ampleur des travaux d'infrastructure à effectuer tant pour la modernisation de l'existant que pour la réalisation des nouvelles lignes tous types confondus (calendrier modifié du GPE, TCSP, Tramways..). Les dysfonctionnements sur les lignes RER demeurent importants, la saturation de certaines lignes de métro reste préoccupante.

Le financement des interconnexions dans les gares du GPE ne semble pas complètement assuré, la Société du Grand Paris n'envisageant qu'une participation à hauteur de 30 %, ce qui pourrait amener la Région et des départements à devoir s'y substituer. Ces interconnexions conditionnent pourtant la pleine efficacité du réseau de métro automatique pour faire des gares GPE de véritables « hubs », pôles de concentration et d'éclatement des flux, en particulier en provenance ou à destination des zones en limite d'agglomération centrale et des zones les moins denses...

L'enjeu du prochain CPER et des financements qu'il prévoira est crucial. Il n'est même pas certain que la tenue des JOP soit l'occasion d'une accélération des mises en service. On le perçoit à travers la demande récente de la suspension du CDG express³⁵ exprimée majoritairement au CA d'Ile- de-France mobilisés du fait de l'impact très négatif sur le RER B déjà saturé et marqué par de graves dysfonctionnements aujourd'hui. A la demande du gouvernement, une concertation, avec les élus, sur le CDG vient donc d'être relancée par le Préfet de Région et l'utilité publique s'en trouve réinterrogée.

Le débat en cours sur l'extension de l'aéroport pose une question plus large d'interconnexions (N104 - La Francilienne, future gare GPE de la ligne 17...). Le bouclage de la N104 à l'ouest reste aussi en suspens alors qu'il est indispensable pour réaliser le projet multimodal du port d'Achères-Seine-Métropole³⁶.

De même, malgré la prise en compte du report modal qu'induit le GPE, les projections de la Direction interrégionale des routes (DIRR) font état à l'horizon 2030, d'une saturation accrue du réseau routier structurant liées aux migrations domicile/travail.

35 CDG : Charles de Gaulle Express, pour une desserte rapide de l'aéroport de Roissy

36 Cf Rapport et avis du Ceser « L'avenir des territoires péri-métropolitains », 11 juillet 2017

En matière de logistique urbaine, des projets sont débattus. La nécessité de réinstaller des centres logistiques adaptés en milieu urbain dense (logistique « du dernier kilomètre ») est mieux prise en compte dans les documents d'urbanisme en cours de révision au sein des Etablissements Publics Territoriaux (EPT) de la Métropole du Grand Paris et dans le SCoT métropolitain. Cette question avait fait l'objet d'une attention forte dans les travaux de la mission de préfiguration de la Métropole du Grand Paris (MGP). Du retard a été pris cependant dans les dernières années comme le constate l'IAU dans sa note sur le MOS 2017³⁷ : les zones logistiques continuent depuis 2012 à s'installer en grande couronne (+ 129 ha), surtout en Seine-et-Marne (3/4) et leur surface diminue en petite couronne. La note IAU indique « que la réponse aux besoins exprimés ces dernières années pour des espaces logistiques « relais » en zone dense, au plus près des bassins de consommation ne semble pas mis en œuvre ».

37 « Vers un développement urbain raisonné et durable », note rapide de l'IAU n° 797, janvier 2019
Mise en œuvre du SDRIF : enjeux, état des lieux et perspectives - 14 février 2019

Evolution du trafic routier sur les grands axes franciliens d'ici à 2030

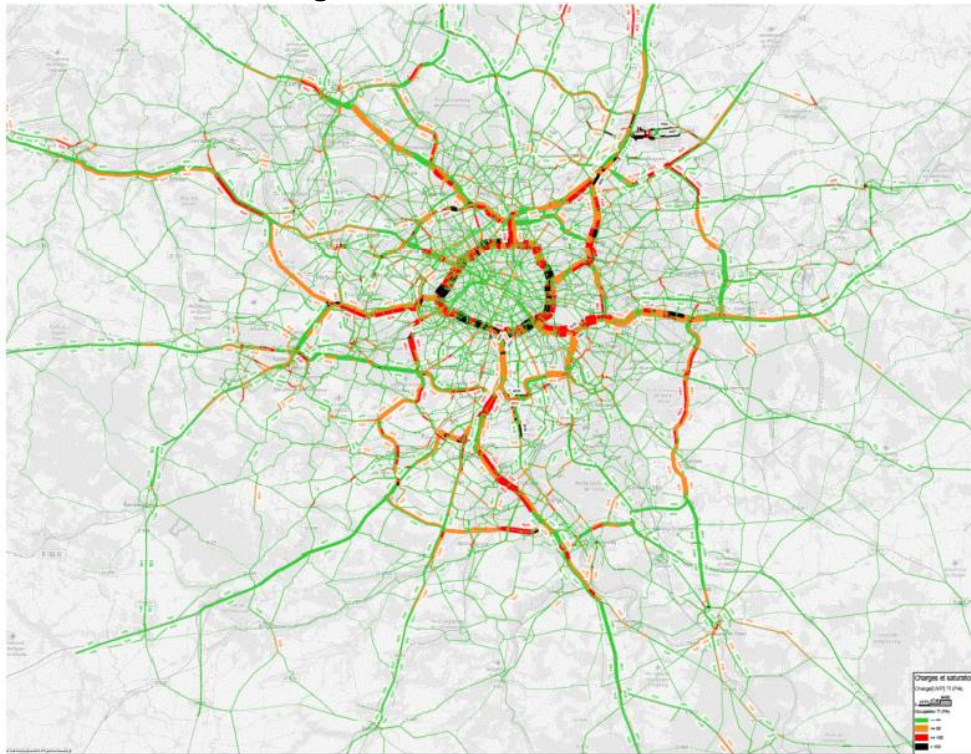


Figure 1 : carte de la charge et de la saturation à l'HPM modélisé à l'horizon actuel

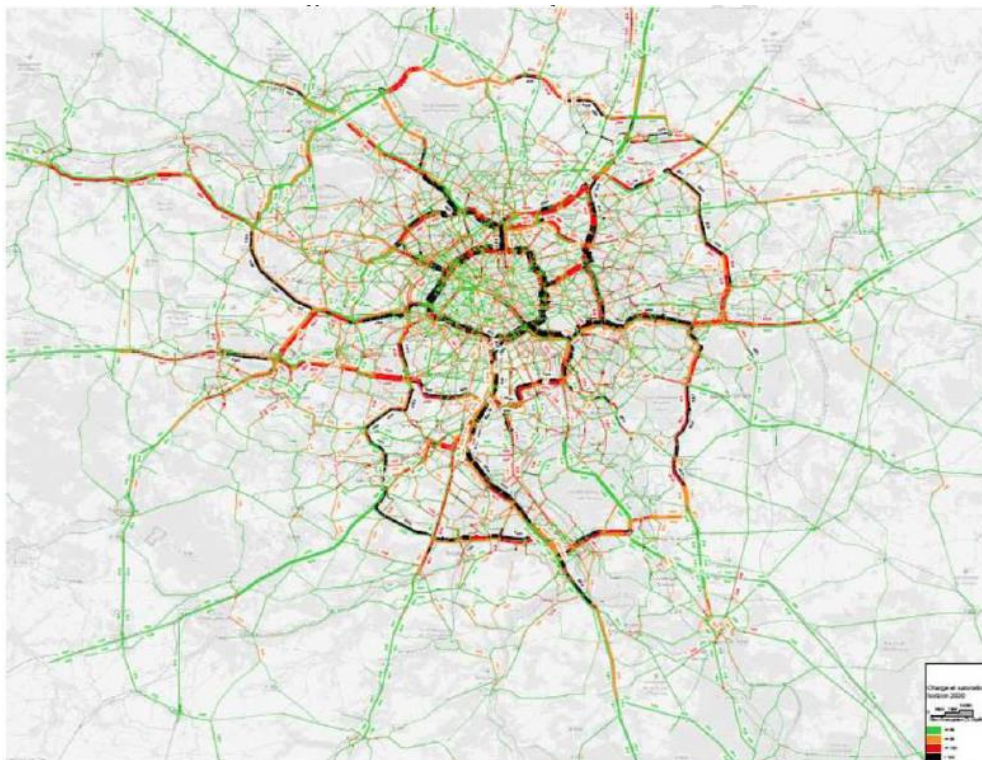


Figure 2 : carte de la charge et de la saturation à l'HPM sur l'ensemble du réseau francilien modélisé à l'horizon 2030 dans le scénario de référence.

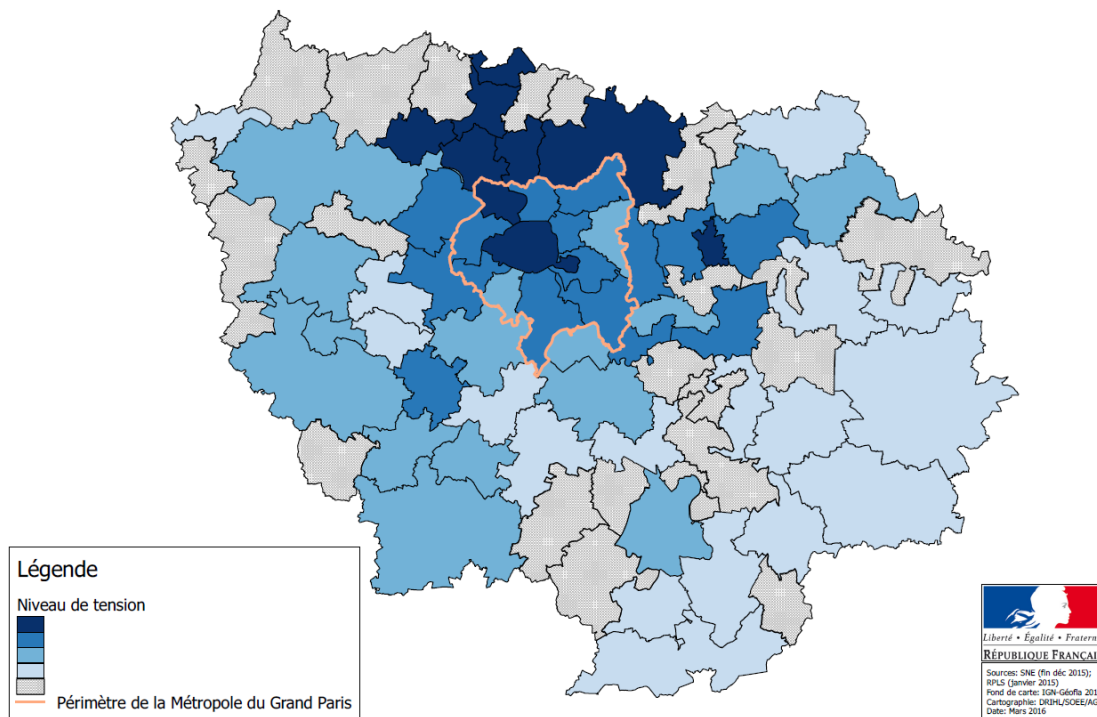
Source : DRIEE Ile-de-France

- Dans le domaine du logement :

Au-delà de la nécessité de concrétiser réellement les programmations prévues, des signes de difficulté persistent. Notons deux grandes questions qui sont à résoudre et peinent à l'être.

La situation du logement social reste préoccupante puisque avec plus de 500 000 demandes de logement actives, **l'écart entre demande et offre de logement social tend à s'aggraver**. Dans certaines zones, les tensions sont fortes (cf carte ci-après).

La demande de logement social en Ile-de-France: le rapport entre l'offre et la demande



Bilan établi par la préfecture de Région

Plus de 500 000 demandes de logement social actives en Ile-de-France.

3 895 recours « Logement » déposés chaque mois auprès des Commission de médiation DALO d'Ile-de-France.

80 000 demandeurs reconnus prioritaires et urgents.

Un parc de **1 217 409** logements locatifs sociaux, soit 24,7 % des résidences principales, au 1er janvier 2012.

3 000 logements « captés » dans le dispositif d'intermédiation locative « Solibail », soit **4 500** personnes logées.

700 services enregistreurs de la demande de logement social en Ile-de-France.

Le coût déjà très élevé du logement qui nuit à l'attractivité francilienne, facteur majeur des départs d'actifs d'Ile-de-France, est toujours orienté à la hausse en zone dense.

Comme l'indique, une étude récente publiée le 17 décembre 2018 par le site Seloger.com en partenariat avec Sciences Po, « à partir de données arrêtées fin novembre, à Paris, le coût mensuel d'une location dépasse 30 euros par m² en moyenne dans les arrondissements les plus

chers, et peut même atteindre 33 euros par m², un loyer de 500 euros ne permet pas d'espérer mieux qu'un petit studio de 15 m² à 20 m². Le constat est similaire dans la plupart des communes de la petite couronne parisienne... »³⁸. De même, selon Le Monde du 8 décembre 2018 qui rend compte du « baromètre » des notaires, l'accession à la propriété reste marquée par une forte pression à la différence de la situation de la plupart des villes de province. « En Ile-de-France, il faut, pour devenir propriétaire, le double de ce qu'on dépenserait en province, avec un mètre carré à 6 000€... » . Les pressions à la hausse s'accroissent « en Seine Saint Denis, notamment dans certaines communes terrains d'accueil des gares du Grand Paris et des installations des Jeux Olympiques de 2024 ».

Les solutions préconisées dans le SDRIF sont à approfondir. L'offre quantitative est un élément clé mais elle doit être complétée par d'autres actions, notamment : amplification des politiques foncières publiques, maîtrise des coûts de construction sans nuire à la qualité et à la nécessaire adaptation aux situations de handicap comme au vieillissement de la population, encadrement des loyers... .

L'offre de logements plus spécifiques tels le logement étudiant reste aussi déficitaire. Concernant le logement étudiant, le SRHH (Schéma régional de l'habitat et de l'hébergement) adopté en 2017 montre l'ampleur des besoins en la matière : « tout type d'offre compris », il n'y a que 12 places pour 100 étudiants et 7,4 places conventionnées pour 100 étudiants. Il prévoit la réalisation en six ans de 24 000 logements sociaux étudiants, principalement en cœur de métropole. Effort réel de l'Etat et de la Région mais à relativiser eu égard aux 600 000 étudiants actuels dont le nombre devrait s'accroître.

- Dans le domaine de l'environnement et de la transition énergétique :

L'objectif de réduction des gaz à effet de serre n'avance guère, même en tenant compte de la durée limitée de mise en œuvre du SDRIF et du SRCAE. Atteindre le facteur 4 à l'horizon 2050³⁹ tel qu'envisagé par le SDRIF 2013 impliquerait des mesures de plus grande ampleur.

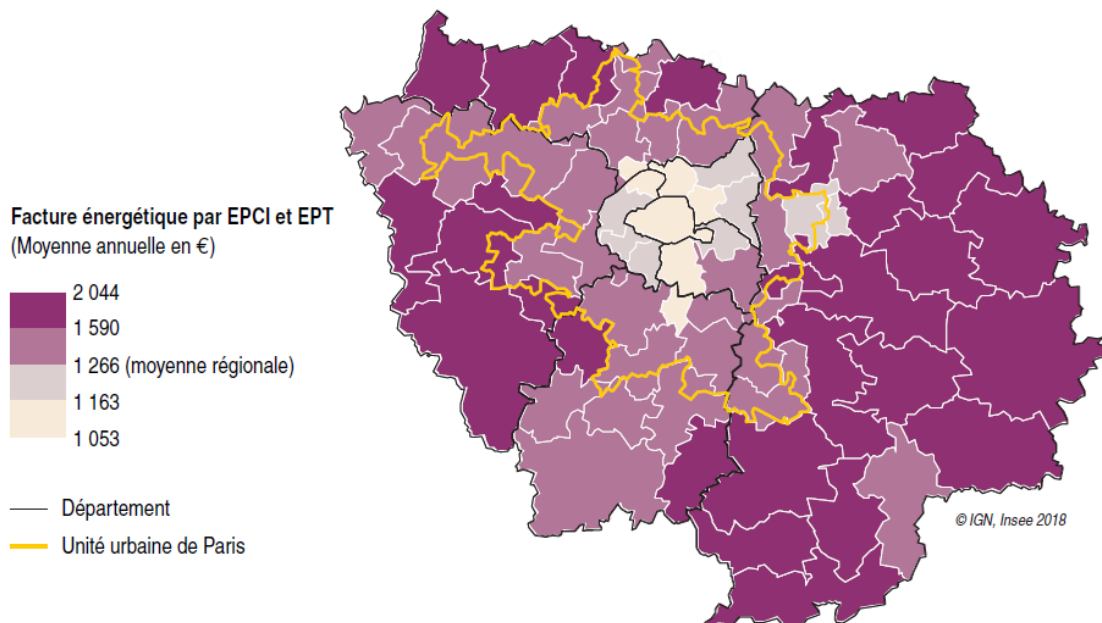
La part des énergies renouvelables dans le mix énergétique régional reste faible. La rénovation énergétique des bâtiments est compliquée. Deux résidences sur trois sont classées énergétivores (E,F,G). 358 000 ménages soit 7,5 % des ménages sont en situation de vulnérabilité énergétique⁴⁰.

38 Le Monde.fr- édition abonnés, 19 décembre 2018

39 Division par 4 des émissions de GES à l'horizon 2050

40 Pour en savoir plus : « Se chauffer en Ile-de-France », Insee Analyses Ile-de-France, décembre 2018

3 Une facture de chauffage qui varie du simple au double



Sources : Insee, Phébus, Pegase, recensement de la population 2013, Fidéli 2015.

La DRIEA a d'ailleurs édité en juillet 2017 un guide pour mieux intégrer la transition énergétique des bâtiments dans les PLU. La Région accorde une attention réelle à cette question en aidant les copropriétés en difficulté pour des travaux de rénovation énergétique (17 copropriétés labellisées) et envisage de compléter son dispositif par des aides individuelles sous condition de ressources dans ces copropriétés.

Compte tenu de l'importance du sujet pour mener à bien la transition énergétique, il faudrait sans doute envisager des objectifs quantifiés en la matière et une véritable programmation. Ne pourrait-on pas en faire un nouveau volet du futur CPER ?

Ainsi, pour plusieurs objectifs fixés par le SDRIF 2013, les rythmes de mise en œuvre apparaissent insuffisants.

Au terme de ce bilan de mise en œuvre dont les limites ont été soulignées, il apparaît que les principes du SDRIF et ses principaux objectifs sont plutôt bien partagés, même si leur intégration dans les politiques publiques relève sans doute aussi du contexte législatif et réglementaire liés aux lois Grenelle ainsi que de la sensibilité de la société aux enjeux environnementaux et du développement durable.

Si la réalisation des grands objectifs formulés dans le SDRIF est engagée, l'examen de la situation montre que le succès à l'horizon 2030 est loin d'être certain. Les fragilités sont réelles et de grandes incertitudes demeurent.

4. Le SDRIF : une vision régionale stratégique, une dimension programmatique toujours d'actualité

Si l'on se doit au préalable de poser la question de la pertinence des objectifs fixés par le SDRIF et d'une éventuelle mise en révision, le bilan que nous avons dressé conduit à s'interroger sur les moyens d'une mise en œuvre plus efficace.

4.1 Des enjeux et des principes partagés et pertinents

Région métropolitaine d'échelle mondiale, 1^{ère} région européenne par le PIB, la région Ile-de-France exerce un rôle capital dans le territoire national. L'ambition stratégique du SDRIF de construire une région plus attractive, plus solidaire et résiliente est en phase avec les politiques régionales d'aujourd'hui et les attentes de la population.

Consolider le fonctionnement métropolitain de l'Ile-de-France et améliorer la vie des franciliens sont bien des objectifs essentiels à atteindre pour répondre à l'ambition stratégique du SDRIF. Résoudre la crise du logement, assurer les conditions d'une mobilité efficace et satisfaisante pour tous et dans tous les territoires de la région, permettre l'accès aux services et aux équipements restent des questions qui sont au cœur des préoccupations d'aujourd'hui.

Redynamiser l'économie francilienne dans toutes ses dimensions, optimiser le fonctionnement logistique métropolitain, assurer une alimentation de qualité pour plus de 13 millions de franciliens à l'horizon 2030, réussir la transition énergétique et écologique, réduire les inégalités sociales et territoriales demeurent bien des objectifs partagés. La convergence des politiques régionales menées depuis 2015 avec les grands objectifs du SDRIF le montre.

Limiter l'étalement urbain, valoriser les espaces ouverts, construire de nouvelles relations ville/nature demeurent aussi des principes clés à faire valoir dans l'élaboration des documents locaux d'urbanisme.

L'enjeu de la réduction des inégalités sociales et territoriales et donc d'un développement plus équilibré du territoire francilien reste posé. L'outil que le SDRIF représente, avec la définition des territoires d'intérêt métropolitain et sa géographie stratégique, s'en trouve renforcé.

4.2 Des objectifs qui, cependant, peuvent être ajustés

Mieux intégrer des aspects émergents en 2013 devenus fondamentaux

Dans sa dimension programmatique le SDRIF est toujours d'actualité, mais des aspects émergents au moment de son élaboration s'imposent plus qu'alors. Il en est ainsi du numérique, de la santé environnementale, du vieillissement de la population mais aussi des mutations accélérées de l'emploi et du travail.

Le **numérique** bouleverse tous les domaines de la vie économiques, sociale et culturelle : industries du futur, intelligence artificielle, plates formes numériques..., « la smart région » se construit aujourd'hui. Intégrer la dimension numérique dans toutes les politiques publiques est indispensable et pose de nouvelles questions dont les dimensions éthiques et citoyennes sont fondamentales.

Les questions de **santé** prennent autour des enjeux de la santé environnementale une dimension plus large mais se renouvellent aussi dans leur « périmètre plus classique » : l'accès aux soins en Ile-de-France tend à être plus difficile (« déserts médicaux » qui ne concernent pas que les territoires ruraux mais caractérisent aussi certains territoires de la zone dense ; accès aux spécialités, à l'hôpital...).

Les mutations de l'emploi et du travail (emplois temporaires, importance des temps partiels, développement des horaires atypiques, décalés, de la pluriactivité, auto-entrepreneuriat...) sont à mieux intégrer dans les politiques d'aménagement et de transports. Les emplois présentiels liés aux services à la personne sont appelés à une forte croissance dans les prochaines années à la fois parce que la région Ile-de-France va conserver une natalité assez dynamique (**surtout en Seine-Saint-Denis et en Seine-et-Marne**) et parce qu'elle sera affectée **en même temps** dans tous les territoires par le vieillissement de la population **et les nouveaux besoins que ce dernier génère**. Ces évolutions devraient générer, selon l'IAU⁴¹, **de nouveaux flux de déplacement** et aller « vers une hausse des navettes inversées » notamment de la zone dense vers des territoires aisés (exemple : les Yvelines) ou (et) peu denses. La Seine-et-Marne, selon cette étude, verrait une hausse de 74 % de ce type de flux à l'horizon 2030.

La **question de la desserte et des mobilités dans les zones peu denses** s'en trouvera renforcée alors qu'on perçoit plus que jamais aujourd'hui, notamment par l'actualité sociale de cet automne 2018, les exigences légitimes de la population. **Le plan 1 000 bus, les parkings relais pour organiser le rabattement vers les gares selon les axes du SDRIF et du PDUIF, le développement du co-voiturage comme des pistes cyclables ne suffiront pas à résoudre la question des mobilités en zone peu dense. Les questions de mobilité en dehors des « heures de pointe » sont à traiter. De même en petite couronne, la desserte de tous les quartiers se pose dans des termes un peu similaires. Le Ceser s'est saisi de cette problématique et fera rapidement des propositions**⁴².

L'enjeu de **la transition énergétique et écologique** devient aussi central dans une région urbaine dense mais qui a la chance de disposer d'un environnement naturel, agricole et forestier exceptionnel.

A la lumière de la situation actuelle et des progrès dans l'analyse de la question des ENR&R (Energies renouvelables et récupération), on peut affiner les objectifs et méthodes proposées par le SDRIF sur le sujet. L'évolution de l'action publique pourrait aller dans les sens suivants :

- Développer un soutien aux ENR&R chaleur plutôt qu'aux ENR électriques,
- Favoriser l'acceptation sociale des projets d'ENR par des démarches plus concertées,
- Favoriser la réalisation des projets d'ENR grâce à un cadre réglementaire moins fluctuant et réduisant les délais de réalisation des projets ;
- Développer un cadre incitatif favorable au développement des filières de production de chaleur renouvelable ;
- Développer la filière solaire thermique,
- Favoriser le développement des pompes à chaleur pour le remplacement des installations fioul et gaz utilisées dans le petit collectif et les maisons individuelles.

La valorisation et la gestion des ressources renouvelables sont à développer comme atout clé de notre région : filière forêt- bois ⁴³, matériaux bio-sourcés⁴⁴

La transition écologique, énergétique et numérique aura des conséquences économiques et sociales sur les modes de production, la taille des entreprises et leur implication dans les processus de changement. Les entreprises et activités des domaines concernés sont évidemment sollicitées soit à titre de développement et d'innovation, soit comme tête de file de nouvelles filières avec développement d'emploi mais aussi au titre de leurs responsabilité dans les économies

41 « Adapter la mobilité aux nouveaux modes de travail » Note rapide IAU n° 740 février 2017. Cette note s'appuie sur une étude plus détaillée de l'IAU concernant les mutations de l'emploi et du travail (novembre 2016)

42 Note de cadrage « Mobilité des personnes : comment mettre en œuvre les perspectives offertes par les nouvelles technologies » adoptée par le Bureau du Ceser le 7 septembre 2018

43 Rapport et avis du Ceser n° 2017-06 « Pour une politique ambitieuse de la Région en faveur de la filière forêt-bois » (Yves SALMON)

44 Rapport et avis n° 2017-19 « Production, transformation et utilisation des matériaux bio-sourcés pour la construction » (Anne-Marie NUYTENS)

d'énergies, de respect des milieux naturels et de création de systèmes numériques et technologiques au service de l'employé et du citoyen en général.

Les enjeux de la transition écologique sont donc à réaffirmer en répondant notamment à de nouveaux champs d'activités liés à l'écologie (ESS, économie circulaire, gestion d'espaces de nature et d'économie d'énergie). Développer de nouveaux champs d'activité, déployer les industries du futur peuvent contribuer à la réindustrialisation de l'Ile-de-France. Les promesses de l'industrie 4.0 semblent répondre à l'enjeu d'un moindre impact environnemental, qui alliées à un aménagement numérique des territoires, peuvent permettre une réimplantation en agglomération, mieux intégrée à l'environnement urbain.

Réinterroger certains objectifs, améliorer leur mise en œuvre

Certains des objectifs du SDRIF sont à ajuster compte tenu des évolutions constatées. On peut souligner ici quelques-uns de ces aspects.

En matière d'emploi, les objectifs annuels de création d'emplois fixés par le SDRIF sont à peu près atteints sur la période 2013-2017. Cela tient cependant beaucoup à l'embellie des années 2015-2017 alors que les perspectives sont très incertaines.

L'ambition affichée par le SDRIF de créer 28000 emplois par an reposait sur une hypothèse de croissance nationale du PIB de 2 à 2,5 % par an, hypothèse qui s'est avérée erronée puisque sur la période 2013 - 2018 la croissance française n'a dépassé les 2 % d'augmentation du PIB qu'une fois en 2017. Dans sa note de conjoncture de juillet 2018, l'Insee notait le fort ralentissement de la croissance francilienne⁴⁵ accompagné d'un fort ralentissement des créations d'emploi au cours du premier trimestre. La tendance s'est plutôt confirmée et l'année 2018 devrait donc être plus atone. De même, l'hypothèse avancée par le SDRIF de créer 12 000 emplois grâce aux travaux du Grand Paris Express ne semble pas vérifiée aujourd'hui : une étude de la DIRECCTE Ile-de-France parue en 2015 anticipe 6 000 emplois supplémentaires du fait des départs en retraite. L'objectif chiffré de créations d'emplois inscrit dans le SDRIF 2013 repose donc en partie sur des hypothèses aujourd'hui dépassées. Il ne semble plus pertinent et mériterait d'être révisé.

En matière de préservation des espaces agricoles, la question particulière des espaces agricoles situés au contact des espaces urbains est à traiter de manière plus approfondie : compte tenu du risque encouru par ces espaces de perdre progressivement leur vocation agricole en raison de leur parcellisation et de l'aggravation des contraintes de circulation des véhicules agricoles dans ces espaces. Cette question soulève également le problème de la cohabitation toujours difficile entre agriculteurs et populations urbaines et néorurales. La superficie de 1 500 ha étant considérée comme la superficie minimum en-dessous de laquelle une zone agricole « grande culture » n'est plus viable, ces zones, au-delà du développement de zones de maraîchage, pourraient éventuellement devenir des zones tests pour l'agriculture périurbaine. Faudrait-il envisager une sanctuarisation des terres agricoles situées en proche couronne, directement menacées par la pression foncière ou des dégradations de nature diverse ? Cette sanctuarisation pourrait notamment s'exercer via la création de " zones agricoles prioritaires " et d'une " taxation dissuasive " sur la vente des terres agricoles détournées de leur vocation.

Pour les espaces verts, il conviendrait de créer des espaces ouverts suffisamment étendus pour répondre à l'objectif de l'OMS (repris par le SDRIF) : 10 m² d'espaces verts par habitant, accessibles à pied en moins d'un quart d'heure. Dans les zones carencées en espaces verts, la construction de nouveaux logements doit, systématiquement, être accompagnée de renaturations d'importance suffisante.

45 « Bilan économique 2017 », Insee Ile-de-France n° 20, mai 2018

4.3 Une révision du SDRIF qui ne s'impose pas

Compte tenu des ajustements à opérer pour plusieurs de ses objectifs, la question de la mise en révision du SDRIF peut être posée.

La révision pourrait constituer un moment privilégié pour mieux les prendre en compte et de mieux réfléchir au rôle du schéma directeur de la région Ile-de-France pour son aménagement et son développement, et aux moyens à mobiliser pour son application **dans le contexte de la nouvelle carte administrative francilienne adoptée en 2016⁴⁶, même si le SDRIF avait intégré dans les propositions de mise en œuvre la réforme territoriale (notamment la création de la Métropole du Grand Paris et de grandes intercommunalités dans le reste de l'unité urbaine).**

Cela pourrait permettre aussi de réfléchir à son articulation avec les schémas régionaux de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) des régions limitrophes prévus par la loi NOTRE en cours d'élaboration **et refonder, dans le cadre de la nouvelle carte des régions, les coopérations interrégionales envisagées par le SDRIF.**

En même temps, la révision du SDRIF, strictement encadrée par le code de l'urbanisme, est un processus qui ne peut être effectué en quelques mois. Elle ouvrirait de fait une période d'instabilité pour l'ensemble des acteurs de l'aménagement, les collectivités locales en premier lieu. Après « la période blanche » qui a accompagné les réforme territoriale, l'heure est plutôt à l'action, d'autant que d'importants chantiers doivent être menés à bien plus particulièrement ceux du Grand Paris Express, ceux des Jeux olympiques et paralympiques, ceux du logement.

L'ouverture d'une période de révision pourrait être aussi l'occasion de donner un coup d'arrêt à des principes et objectifs tels la lutte contre l'étalement urbain, la préservation des espaces naturels, agricoles et boisés, enjeux -clés pour la population francilienne, le développement de la Région Ile-de-France et sa résilience.

Le SDRIF restant pertinent dans sa vision stratégique et ses grands objectifs, sa mise en révision revêtirait plus d'inconvénients que d'avantages. Elle ne s'impose pas aujourd'hui.

5. Pour une Région en situation de piloter au côté de l'Etat la mise en œuvre du SDRIF

Depuis 2015, la responsabilité de mise en œuvre du SDRIF est quasi exclusivement assumée par l'Etat en région (cf supra partie 2 - 2.2.1). Si les politiques régionales **sont globalement convergentes avec les objectifs du SDRIF, force est de constater que le Région n'utilise pas le SDRIF comme outil dynamique et fédérateur du développement et de l'aménagement de la région et n'y fait guère référence (cf supra partie 2 - 2.2.2).**

Le Ceser considère que le SDRIF est un outil fondamental pour répondre aux défis franciliens **et qu'il est indispensable** d'améliorer sa mise en œuvre, de la rendre plus efficace **par un véritable engagement du Région. Cela implique d'apporter des infléchissements dans la concrétisation des politiques régionales et de réactiver un véritable dispositif de suivi de la mise en œuvre du SDRIF.**

46 Schéma régional de coopération intercommunal (SRCI) de mars 2016 créant de grandes intercommunalités dans le reste de l'unité urbaine parisienne ; Schémas départementaux de coopération intercommunale (SDCI) du printemps 2016 applicables au 1er janvier 2017. Avec la Métropole du grand Paris et ses EPT le nombre d'intercommunalités a été réduit à 65 dont 53 hors du périmètre de la MGP au lieu de 113 en 2015

5.1 Adapter la mise en œuvre des politiques régionales

Les politiques régionales doivent mieux s'articuler entre elles et mieux intégrer le SDRIF. Plusieurs pistes peuvent aller dans ce sens :

- Toutes les politiques sectorielles pourraient comporter **un dispositif d'évaluation ex ante** conçu sur la base du SDRIF (étude d'impact, **principes du SDRIF mobilisés, objectifs du SDRIF poursuivis dans le cadre de telle ou telle politique ...**) ;
- Le SDRIF, avec ses principes et ses objectifs, pourrait être l'outil privilégié pour **mieux articuler les différentes politiques régionales entre elles** ;
- **La territorialisation des politiques régionales** devrait faire l'objet d'une plus grande attention **en s'appuyant sur le polycentrisme hiérarchisé et la géographie stratégique du SDRIF**.

Ainsi, les schémas régionaux tels le SRDEII, le SRESRI, le schéma Climat Energie, le PREDEC en cours d'élaboration mais aussi le Pacte agricole, pourraient comporter pour leur mise en œuvre des volets territoriaux articulés entre eux et déclinés selon les axes du SDRIF.

Par exemple, s'agissant du SREDII, les bassins d'emplois pourraient être utilement reliés au SDRIF. Les 25 bassins d'emplois sont une nouvelle échelle de référence pour identifier les besoins en compétences au regard des enjeux économiques des territoires, afin de définir une offre de formation professionnelle et d'orientation tout au long de la vie adaptée aux réalités du tissu économique et aux besoins des entreprises et des populations. Le SDRIF proposait une articulation entre emploi, logement et transports reposant sur la géographie des territoires d'intérêt métropolitain, permettant d'articuler notamment les Contrats de développement territorial pilotés par l'Etat les Pactes pour l'emploi. Aujourd'hui, la référence aux CDT s'est affaiblie et les Pactes pour l'emploi semblent en retrait.

Dans son avis sur le SRDEII⁴⁷, le Ceser a souhaité que les bassins d'emploi soient mieux reliés aux territoires d'intérêt métropolitains (TIM) définis dans le SDRIF.

La mise en œuvre des bassins d'emplois a débuté au premier semestre 2018 avec l'installation progressive de 11 bassins. Les comités opérationnels de ces bassins d'emplois ont commencé à définir des axes de travail qui comprennent notamment la définition de filières prioritaires et la remontée des besoins des entreprises des territoires, ce qui participe à l'un des objectifs du SDRIF en matière de développement économique et d'emploi : « Réindustrialiser et développer de nouveaux champs d'activité ». La Région Ile-de-France, représentée au sein de chaque comité de pilotage, pourrait utilement rappeler et porter au sein de chaque bassin d'emploi les objectifs du SDRIF en matière d'emploi participant à l'axe d'amélioration de la vie des Franciliens : la mixité des emplois et des formations, la RSE et la haute qualité sociale des emplois, la recherche d'un équilibre entre emploi et habitat au travers des ratios emplois/logement proposés par le SDRIF. Par ailleurs les bassins d'emplois pourraient être consultés sur une redéfinition plus fine des objectifs chiffrés du SDRIF en matière de création d'emplois, objectifs qui pourraient alors être territorialisés.

Les politiques contractuelles de la Région développées en direction des communes et des intercommunalités devraient aussi intégrer les principes et objectifs du SDRIF.

Dans l'attribution et la gestion des contrats d'aménagement régional (CAR) et contrats ruraux, comme dans les différentes politiques sectorielles en matière de santé, culture, sports..., il s'agirait de favoriser le polycentrisme hiérarchisé et de promouvoir un « schéma » d'organisation des services et équipements à l'échelle régionale.

Dans le processus budgétaire de la Région, cela permettrait de mieux prendre en compte les déséquilibres constatés pour engager la distribution des aides régionales proportionnellement aux besoins des collectivités locales (on peut prendre l'exemple des 100 quartiers innovants qui

47 Avis n° 2016-15 sur le schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation -SRDEII- (Jean-Louis RABOURDIN)

fonctionnent comme un « guichet » et, de fait, favorise les collectivités déjà privilégiées plutôt que les collectivités à petit budget.). Des outils spécifiques d'analyse par territoire seraient à mettre en place pour dépasser la « politique de guichet » qui peut amener à favoriser les collectivités locales disposant de moyens pour monter les dossiers et financer les projets.

Concernant le logement social, au regard de l'écart croissant entre offre et demande et du coût élevé du logement à Paris et en petite couronne, la Région devrait accorder une attention majeure aux zones en forte tension pour la répartition de son aide, tout en participant à l'effort des communes et intercommunalités pour atteindre au moins l'objectif de la loi SRU et favoriser partout la mixité sociale. Les programmations prévues par le SRHH et conformes au SDRIF devraient pouvoir servir de cadre pour l'attribution des aides.

Ces pistes d'action pourraient permettre de donner plus de sens et d'efficacité aux politiques régionales. Elles contribueraient à consolider le fonctionnement métropolitain de l'Ile-de-France en le fondant sur la contribution de tous les territoires franciliens et aller vers un véritable rééquilibrage de la région.

5.2 Réactiver le suivi commun Etat- Région du SDRIF

Une mise en œuvre efficace du SDRIF suppose une coopération étroite entre la Région et l'Etat. Si Etat et Région se concertent sur les grandes orientations notamment par le biais du CPER et de nombreuses politiques comme le Plan Protection de l'atmosphère en Ile-de-France 2018-2025 adopté en décembre 2018, le Schéma régional de l'habitat et de l'hébergement (SRHH), il n'y a plus d'échanges sur la mise en œuvre du SDRIF.

- *Pour une instance commune de mise en œuvre des orientations réglementaires du SDRIF :*

Pour l'exercice du contrôle de légalité des documents locaux d'urbanisme, la Région émet un avis qu'elle transmet à l'Etat qui décide de la compatibilité avec le SDRIF. Une marge d'appréciation existe dans l'interprétation⁴⁸ des orientations réglementaires du SDRIF sur laquelle il serait nécessaire qu'Etat et Région s'accordent. Se doter d'une approche partagée sur l'application des orientations réglementaires du SDRIF donnerait une plus grande cohérence à l'action de tous, d'autant qu'il convient d'articuler les orientations réglementaires du SDRIF avec le respect des schémas de norme supérieure, tels le SRCE, le PRGI (risque inondation).

- *Pour construire des liens communs avec les intercommunalités et communes afin d'aider à l'appropriation du SDRIF en tenant compte de leur situation spécifique (atouts, contraintes...) et de l'articulation dans chaque territoire des politiques publiques :*

Il est souhaitable de dépasser la juxtaposition des liens qu'entretiennent l'Etat et la Région avec les collectivités locales, en premier lieu pour l'application du SDRIF sur laquelle la Région est plus qu'en retrait.

Plus du 1/3 des PLU doivent être encore mis en compatibilité, ce qui montre l'intérêt de l'exercice. Le passage très progressif de la compétence PLU aux intercommunalités devrait être aussi l'occasion de mieux faire prendre en compte les enjeux territorialisés du SDRIF et sa géographie stratégique et de favoriser les solidarités territoriales.

Dans cette démarche commune Etat/Région, une attention plus grande devrait être portée aux petites et moyennes communes qui ont souvent des moyens limités pour concevoir leur document d'urbanisme, réaliser leurs projets et maîtriser les contraintes multiples auxquelles certaines d'entre elles sont soumises. Le Ceser a souvent mis l'accent sur le déficit en ingénierie⁴⁹ ; il faut aussi souligner les difficultés à se saisir de la complexité des documents de norme supérieure pour certaines communes.

48 Cf 1ère partie la définition de la compatibilité

49 Rapport et avis du Ceser « l'avenir des territoires péri-métropolitains » juillet 2017

Mise en œuvre du SDRIF : enjeux, état des lieux et perspectives - 14 février 2019

- *Pour assurer le respect des dispositions du SDRIF et la transformation des pratiques d'aménagement du territoire alors que le rôle des grands aménageurs privés se développe avec la multiplication des appels à projets lancés par les grandes intercommunalités⁵⁰, la région, en lien avec l'Etat, devrait tenir le rôle d'intégrateur dans le nouveau modèle d'aménagement avec appels à projets à multiples niveaux ;*
- *Pour assurer un bilan régulier de la mise en œuvre du SDRIF 2013 à l'aide des indicateurs élaborés par l'IAU⁵¹, ajuster les objectifs et anticiper au fur et à mesure la préparation du futur SDRIF ;*
- *Pour renforcer les contrats de plan Etat Région (CPER et CPIER) comme levier majeur de mise en œuvre du SDRIF en intégrant dans le bilan du CPER qui arrive à son terme en 2020 des éléments d'évaluation de mise en œuvre du SDRIF, en explicitant mieux la prise en compte des objectifs du SDRIF dans le prochain CPER et en approfondissant le volet territorial du CPER.*

5.3 Faire de la CTAP (Conférence territoriale de l'action publique) une instance clé pour l'aménagement et le développement de la Région

La conférence territoriale de l'action publique a été créée par la loi NOTRE pour assurer l'exercice concerté des compétences partagées entre les différentes collectivités territoriales. Présidée par le Région, la CTAP comprend :

- Les présidents des conseils départementaux,
- Les présidents des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) de plus de 30 000 habitants,
- Un représentant des EPCI de moins de 30 000 habitants ayant leur siège dans chaque département,
- Un représentant pour chaque catégorie de communes (plus de 30 000 habitants, entre 3 500 et 30 000 habitants, moins de 3 500 habitants) dans chaque département.

Le préfet de région est informé des séances de la conférence territoriale. Il y participe de droit lorsque la conférence donne son avis sur une demande d'une collectivité territoriale ou d'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre tendant à obtenir la délégation de l'exercice d'une compétence de l'État. Il participe aux autres séances à sa demande.

Le Ceser considère que cette instance peut être utilisée pour donner de la cohérence à l'action publique menée par les différentes collectivités dans tous les domaines.

Elle pourrait donc être le lieu de sensibilisation de toutes les collectivités locales sur les enjeux territorialisés du SDRIF, notamment pour promouvoir l'insertion des PLU dans leur contexte (intercommunalités et commune limitrophe) et dans la géographie stratégique du SDRIF.

Elle pourrait aussi favoriser l'intégration dans toutes les politiques publiques, des enjeux émergents devenus fondamentaux, **notamment** la transition énergétique, **la préservation de la biodiversité. Un état des lieux à l'échelle régionale sur ces sujets pourrait y être dressé régulièrement aux fins d'une meilleure prise en compte dans les différentes politiques publiques.**

6. Ouvrir le débat sur le renforcement du caractère prescriptif du SDRIF et sur des évolutions législatives

50 Par exemple, appel à projets « inventons la métropole » lancé par la Métropole du Grand Paris qui se traduisait au printemps 2018 par des projets d'aménagement privés de plus d'un milliard d'euros

51 « Indicateurs-clefs pour l'aménagement régional -suivi des objectifs du SDRIF» 2015 et 2017, IAU

Le bilan de mise en œuvre établi à partir des travaux thématiques menés dans les différentes commissions thématiques du Ceser fait souvent ressortir une insuffisance du caractère prescriptif du SDRIF. Il est ainsi notamment pour la préservation des espaces naturels, agricoles et boisés, pour la prise en compte des continuités paysagères (relief, vallées, belvédères...), de la place de la nature en ville (espaces verts et milieux humides) afin de préserver la biodiversité et lutter contre les îlots de chaleur comme pour la gestion de l'eau et celle du risque inondations. La question du renforcement du caractère prescriptif du SDRIF peut et doit être posée⁵².

Ce renforcement passe nécessairement par des évolutions législatives et règlementaires, sachant que le principe constitutionnel de la non tutelle d'une collectivité territoriale sur une autre doit être respecté.

Au-delà de ce débat sur le degré de prescriptivité du SDRIF, il est possible d'envisager des dispositions législatives qui aideraient à une mise en œuvre plus efficace du SDRIF. En l'état de l'organisation administrative territoriale francilienne et sous réserve de ce que le gouvernement pourrait décider pour faire évoluer la réforme territoriale, il serait souhaitable de **renforcer l'élaboration partagée du SDRIF** en faisant des intercommunalités des personnes publiques associées (PPA) comme le sont le Ceser, les départements et les chambres consulaires. Une élaboration étroitement partagée par les principaux acteurs publics serait en effet gage de plus grande efficacité dans la compréhension des enjeux et de la mise en œuvre.

De même, il serait judicieux de **créer un comité de pilotage chargé de l'élaboration et du suivi du SDRIF**. Un tel dispositif a été mis en place ce de 2004 à 2013 et a fait la preuve de son efficacité. Le comité de pilotage stratégique associait Région, Etat et Ceser et s'appuyait sur un comité élargi notamment aux autres PPA. Ce type de dispositif partenarial qui était aussi prévu pour le suivi n'a, par contre, pas vu le jour et on peut le regretter.

Enfin, il conviendrait de réfléchir à un ajustement et à une simplification de la hiérarchie des normes entre SRCE, SDAGE, SDRIF et à la difficulté pour les collectivités locales de se repérer dans la multiplicité des documents de référence et entre les différentes notions telles la compatibilité, la conformité ou la prise en compte.

Ces questions sont complexes mais le temps qui nous sépare de l'horizon 2030 et de la mise en révision du SDRIF 2013 pourrait être mis à profit pour les mettre en débat.

⁵² Par exemple, pour favoriser la renaturation de la ville, il est nécessaire d'aménager, comme le SRCE le demande, au moins 30 % d'espaces verts en pleine terre dans toutes les opérations de restructuration réhabilitation. Les plans de prévention des inondations doivent être appliqués de façon plus stricte en prenant en compte les terrains inondés par débordement et la nécessité de réduire les ruissellements urbains et agricoles qui peuvent endommager les bâtiments et les récoltes. Il importe d'améliorer les dessertes et circuits d'approvisionnement de l'eau de proximité à l'intérieur des bassins de vie, de limiter l'impact des infrastructures d'écoulement des eaux (réseaux : assainissement, eau, énergie, routes et transports collectifs) surtout en zone déjà dense et de limiter les risques en zone inondable

Conclusion

Au terme de ce travail de réflexion dont nous tenons à rappeler les limites, le SDRIF 2013 apparaît comme un outil précieux pour définir et coordonner les politiques d'aménagement et de développement de notre Région à l'horizon 2030. Son ambition est forte et mérite d'être au cœur de toutes les politiques publiques menées en Ile-de-France.

L'appropriation du SDRIF par les acteurs publics est réelle, ses principaux objectifs sont pris en compte. Néanmoins des fragilités ont été repérées tout particulièrement en terme de logement social, d'emploi, de mobilité, de développement équilibré et solidaire du territoire régional. Les inégalités sociales et territoriales ne se réduisent guère.

Notre conviction est qu'une mise en œuvre plus efficace du SDRIF peut contribuer à dépasser ces difficultés. Nous souhaitons que les pistes d'action que nous avons dégagées puissent être une aide en ce sens.

En même temps, il faut souligner que, si la mise en œuvre du SDRIF est essentielle en matière d'aménagement et de développement de la région Ile-de-France, la réalisation des objectifs qu'il retient dépend aussi d'autres politiques, notamment de politiques nationales en matière de développement économique et d'emploi, de formation⁵³ et des engagements budgétaires correspondants.

53 Par exemple, la mixité emploi/habitat essentielle dans les politiques d'aménagement prônées par le SDRIF exige que les populations résidentes soient mises en capacité réelle d'occuper les emplois créés. Alors que le ratio nombre d'emplois/nombre d'actifs résidents peut devenir satisfaisant, la réalité peut être différente : par exemple, la situation de Plaine Commune où les emplois créés sont des emplois qualifiés et très largement occupés par des actifs venus d'autres territoires alors que la population active résidente reste dépourvue de ces qualifications

Remerciements

Nous tenons à remercier chaleureusement les personnes auditionnées et rencontrées qui, par leurs expérience et expertise, ont contribué à éclairer le travail de la commission.

Les qualités et fonctions des personnes citées le sont au moment de leur audition par la commission.

Pour le Conseil régional d'Ile-de-France :

- Jean-Philippe DUGOIN-CLEMENT, Vice-Président en charge de l'écologie et du développement durable
- Olivier DENERT, Directeur de l'Aménagement au pôle Cohésion territoriale
- Pascal HAUCHECORNE, Chargé de mission SDRIF au pôle Cohésion territoriale

Pour l'Institut d'aménagement et d'urbanismes (IAU) :

- Sandrine BARREIRO, Directrice de la Mission Planification,
- Thomas CORMIER, Chargé d'études
- Adrien TAVIERE, Assistant d'études

Pour la Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement d'Ile-de-France (DRIEA) :

- Isabelle DERVILLE, Directrice adjointe chargée de l'aménagement et du développement durable
- Pierre-Yves THOMASSON, Chef du service de la planification, de l'aménagement et du foncier
- Yves GALMOT, Directeur d'études au service de la planification, de l'aménagement et du foncier

Personnalité extérieure :

- Pierre MOULIE, ancien Vice-Président du Ceser, rapporteur général du SDRIF 2004-2013

La commission Aménagement du territoire remercie également les Présidentes, Présidents et membres des commissions du Ceser qui ont apporté leur contribution au travail en analysant le SDRIF sur leurs thématiques :

- Commission Agriculture, ruralité et espaces naturels (Président : Hervé BILLET)
- Commission Cadre de vie, habitat et politique de la ville (Présidente : Martine THEAUDIERE)
- Commission Culture et communication (Président : Patrick ARACIL)
- Commission Développement économique (Président : Bernard COHEN-HADAD)
- Commission Emploi (Présidente : Marie LEPRETRE)
- Commission Environnement et transition énergétique (Présidente : Claire BORDENAVE)
- Commission Sports et loisirs (Présidente : Evelyne CIRIEGI)
- Commission Tourisme (Présidente : Isabelle DELEU)
- Commission Transports (Président : Jean DEPRAETER)

Liste des membres de la commission

Sylviane DELMAS
Présidente de la commission

Nicole SERGENT
Rapporteuse

Flore ARRIGHI

Annie LEFRANC

Cécile BARATEAU

Alice LEMOINE

Pascal BARILLON

Pascal LEPERE

Nathalie CHAUVIN

Amélie LUMMAUX

Evelyne CIRIEGI

Camille MONTUELLE

Jean DEPRAETER

Michel PLATERO

Laurence DE WILDE

Jean-Jacques PEROT

Josiane DE LA FONCHAIS

Denis REMOND

Laurence FOURNIER

Alexane RIOU

Jean-Louis FRISULLI

Catherine RIVOALLON

Michel GIRARD

Marie-José ROSSI-JAOUEN

Nathalie GIUNTA

Pascale ROUX

Yazid KHERFI

Anne SAUVEY-CHEISSOUX

Ugo LANTERNIER

Frédéric VERNHES

Chargé de mission : Laurent BILLIA

Glossaire

AEV : Agence des espaces verts
AIGP : Atelier international du Grand Paris
ALUR (Loi) : (Loi pour) un accès au logement et un urbanisme rénové
CAR : Contrat d'aménagement régional
CDGT : Carte de destination générale des parties du territoire
CDT : Contrat de développement territorial
CIN : Contrat d'intérêt national
CPER : Contrat de plan Etat-Région
CPIER : Contrat de plan interrégional Etat-Régions
CRHH : Comité régional de l'habitat et de l'hébergement
DALO : Droit au logement opposable
DIM : Domine d'intérêt majeur
DIRECCTE : Direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi
DIRR : Direction interrégionale des routes
DLU : Document local d'urbanisme
DRHIL : Direction régionale et interdépartementale de l'habitat et du logement
DRIEA : Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement
ENR&R : Energies renouvelables et récupération
EPCI : Etablissement public de coopération intercommunale
EPFIF : Etablissement public foncier de la région Ile-de-France
EPT : Etablissement public territorial
ESIR : Equipement sportif d'intérêt régional
ESS : Economie sociale et solidaire
GES : Gaz à effet de serre
GPA : Grand Paris Aménagement
GPE : Grand Paris Express
IAU : Institut d'aménagement et d'urbanisme
ICU : Ilot de chaleur urbain
ISSR : Indicateur de santé sociale régionale
ITE : Isolation thermique par l'extérieur
IVE : Indicateur de vitalité économique
JOP : Jeux olympiques et paralympiques
LIR : Lettre d'information régionale
LGV : Ligne à grande vitesse
MGP : Métropole du Grand Paris
MIN : Marché d'intérêt national
MOS : Mode d'occupation des sols
NQU : Nouveau quartier urbain
NOTRE : (Loi portant) nouvelle organisation territoriale de la République
OAP : Orientations d'aménagement et de programmation
OCEAN : Observation de la consommation des espaces agricoles et naturels
OIN : Opération d'intérêt national
PADD : Plan d'aménagement et de développement durable
PARM : Plan d'aides au report modal
PCET : Plan énergie-climat territorial
PDUIF : Plan de déplacements urbains d'Ile-de-France
PEB : Plan d'exposition au bruit
PETR : Pôle d'équilibre territorial régional
PGRI : Plan de gestion des risques d'inondation
PLH : Plan local de l'habitat

PLU : Plan local d'urbanisme
PLUi : Plan local d'urbanisme intercommunal
PNR : Parc national régional
PRIF : Périmètre régionaux d'intervention foncière
PREDEC : Plan régional de prévention et de gestion des déchets issus des chantiers du bâtiment et des travaux publics
RSE : Responsabilité sociétale des entreprises
SAFER : Société d'aménagement foncier et d'établissement rural
SCOT : Schéma de cohérence territoriale
SDAGE : Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux
SDAURP : Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région de Paris (1965)
SDAURIF : Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région Ile-de-France (1976)
SDCI : Schéma départemental de coopération intercommunale
SDRIF : Schéma directeur de la région Ile-de-France
SDTAN : Schéma directeur territorial d'aménagement numérique
SGP : Société du Grand Paris
SRADDET : Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires
SRCAE : Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie
SRCE : Schéma régional de cohérence écologique
SRCI : Schéma régional de coopération intercommunale
SRDEII : Schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation
SRHH : Schéma régional de l'habitat et de l'hébergement
SRU (Loi) : (Loi relative) à la Solidarité et au renouvellement urbain
TCSP : Transport collectif en site propre
THD : Très Haut Débit
TIM : Territoire d'intérêt métropolitain
TOL : Territorialisation de l'offre de logements
VDO : Voie de desserte orientale
ZAC : Zone d'aménagement concerté
ZAE : Zone d'activités économiques
ZPNAF : Zone de protection naturelle, agricole et forestière

Bibliographie

Schéma Directeur de la Région Ile-de-France « Ile-de-France 2030 »

• L'ensemble des documents du SDRIF est accessible en ligne sur le site de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme (IAU) à l'adresse suivante : <https://www.iau-idf.fr/savoir-faire/planification/ile-de-france-2030/le-schema-directeur-de-la-region-ile-de-france-sdrif.html>.

Publications

- « Un modèle territorial pour anticiper le changement climatique », note rapide de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme (IAU) n° 660, septembre 2014 ;
- Publication conjointe IAU, CCI Paris-Ile-de-France : « Chiffres clés de la région Ile-de-France », 2014 et 2018 ;
- « L'action foncière de l'Etat en Ile-de-France - bilan 2017 », Direction Régionale de l'Equipeement et de l'Aménagement (DRIEA), août 2018 ;
- « Adapter la mobilité aux nouveaux modes de travail », note rapide IAU n° 740, février 2017
- Insee Flash Ile-de-France n° 36, décembre 2018 ;
- « Bilan économique 2017 », Insee Ile-de-France n° 20, mai 2018 ;
- « L'activité francilienne perd son élan au premier trimestre 2018 », Insee Ile-de-France, note de conjoncture n° 21 ;
- « La territorialisation de l'offre de logements en Ile-de-France - bilan 2017 », Préfecture de Région Ile-de-France ;
- « Se chauffer en Ile-de-France », Insee Analyses Ile-de-France, décembre 2018 ;
- « Une démographie dynamique à proximité de la métropole du Grand Paris », Insee Flash Ile-de-France n° 37, janvier 2019 ;
- « Vers un développement urbain raisonné et durable », note rapide de l'IAU n° 797, janvier 2019.

Rapports et avis

Les délibérations du Conseil régional d'Ile-de-France :

- CR n° 187-16 du 22 septembre 2016 relatif à l'adoption d'une carte unique des bassins d'emploi en Ile-de-France ;
- CR n° 181-16 du 17 novembre 2016 relatif à la création du Contrat d'aménagement régional (CAR) ;
- CR n° 200-16 du 17 novembre 2016 relatif au nouveau Contrat rural (COR) ;
- CR n° 230-16 du 14 décembre 2016 relatif à la Stratégie pour la croissance, l'emploi et l'innovation de la Région Ile-de-France et à l'adoption du Schéma de développement économique, d'innovation et d'internationalisation 2017-2021 (SRDEII) ;

Les rapports et avis du Ceser :

Concernant spécifiquement le SDRIF :

- L'avis n° 2004-09 du 20 décembre 2004 relatif à la « révision du Schéma directeur de la région Ile-de-France – premières contributions du Ceser » (Pierre MOULIE) ;
- L'avis n° 2006-07 du 8 juin 2006 relatif à « une vision régionale pour l'Ile-de-France - Les orientations de la Région pour la révision du Schéma Directeur » (Pierre MOULIE) ;
- L'avis n° 2006-12 du 12 octobre 2006 relatif à « la révision du SDRIF : contributions complémentaires du CESR » (Pierre MOULIE) ;
- L'avis n° 2007-03 du 8 février 2007 relatif au « projet de SDRIF » (Pierre MOULIE) ;
- L'avis n° 2007-10 du 5 juillet 2007 relatif au « projet de SDRIF arrêté par le Conseil régional et soumis à enquête publique » (Pierre MOULIE) ;

- L'avis n° 2008-05 du 18 septembre 2008 relatif au « projet de SDRIF amendé suite à l'enquête publique » (Pierre MOULIE) ;
- L'avis n° 2009-09 du 2 juillet 2009 relatif à la contribution des opérations d'intérêt national à la mise en œuvre du SDRIF » (Jean-Loup FABRE) ;
- L'avis n° 2011-17 du 10 novembre 2011 relatif à la « révision du SDRIF : premières orientations du Ceser » (Pierre MOULIE) ;
- L'avis n° 2012-13 du 17 octobre 2012 relatif au « Schéma directeur de la Région Ile-de-France - Ile-de-France 2030 » (Pierre MOULIE) ;
- Les rapports et avis n° 2013-01 du 23 janvier 2013 relatifs au « Projet de SDRIF arrêté par le Conseil régional le 25 octobre 2012 » (Pierre MOULIE) ;
- L'avis n° 2013-17 du 17 octobre 2013 relatif au « Projet de SDRIF arrêté par le Conseil régional le 25 octobre 2012, amendé suite à l'enquête publique et soumis au Conseil régional pour adoption le 18 octobre 2013 » (Pierre MOULIE).

Autres rapports et avis :

- Les rapport et avis n° 2011-01 du 13 janvier 2011 sur « Les territoires interrégionaux et ruraux franciliens » (Marc REMOND) ;
- L'avis n° 2015-05 du 21 mai 2015 relatif au projet de Contrat de plan Etat-région 2015-2020 (CPER - Daniel RABARDEL) ;
- Les rapport et avis n° 2015-02 du 4 février 2015 « L'Ile-de-France et les coopérations interrégionales au sein du Bassin parisien » (Sylviane DELMAS) ;
- Les rapport et avis n° 2015-12 du 17 septembre 2015 sur « Les Réseaux très haut débit, instruments de développement économique, d'emploi et d'attractivité pour l'Ile-de-France » (Serge MAS) ;
- L'avis n° 2015-13 du 22 octobre 2015 sur « L'Ile-de-France et la réforme territoriale » (Daniel HANNOTIAUX) ;
- L'avis n° 2015-14 du 22 octobre 2015 relatif à la Métropole du Grand Paris (Nicole SERGENT) ;
- L'avis n° 2015-16 du 10 décembre 2015 « Favoriser l'accès des Franciliennes et Franciliens à l'ensemble de l'offre culturelle » (Jean-Paul RUEFF) ;
- L'avis d'étape n° 2016-04 du 26 mai 2016 relatif à la « Création d'une aide régionale pour l'aménagement de 100 quartiers innovants et écologiques » (Didier DURAN) ;
- L'avis n° 2016-15 du 8 décembre 2016 sur le Schéma de développement économique, d'innovation et d'internationalisation (SRDEII - Jean-Louis RABOURDIN) ;
- L'avis n° 2017-02 du 17 janvier 2017 relatif au projet de schéma régional de l'habitat et de l'hébergement (SRHH) d'Ile-de-France (Martine THEAUDIERE, Colette AUBRY) ;
- Les rapports et avis n° 2017-05 du 23 février 2017 « Besoins de mobilités des personnes : offres nouvelles et impacts » (Vincent GAUTHERON, Jean-Michel RICHARD) ;
- Les rapport et avis n° 2017-06 du 23 mars 2017 « Pour une politique ambitieuse de la Région en faveur de la filière forêt- bois » (Yves SALMON) ;
- L'avis n° 2017-11 du 14 septembre 2017 relatif au « Schéma régional de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation 2017-2021 » (Manuelle FRANCK) ;
- Les rapport et avis n° 2017-14 du 25 octobre 2017 sur « Les métiers d'art au service du développement et du rayonnement de l'Ile-de-France » (Franck STAUB) ;
- L'avis n° 2017-17 du 16 novembre 2017 relatif au « Schéma régional de développement du tourisme et des loisirs en Ile-de-France 2017-2021 » (Michèle LEPOUTRE) ;
- L'avis n° 2017-20 du 13 décembre 2017 sur « L'habitat du futur » (Marion BLANK, Alain LECERF) ;
- Les rapport et avis n° 2017-22 du 13 décembre 2017 relatif à « La régionalisation et la fusion du port autonome de Paris et des ports maritimes séquanais : opportunités pour le développement de l'Axe Seine ? » (Jean-François DALAISE) ;
- Les rapport et avis n° 2017-10 du 11 juillet 2017 « L'avenir des territoires péri-métropolitains en Ile-de-France » (Nicole SERGENT) ;

- Les rapport et avis n° 2017-19 du 13 décembre 2017 « Production, transformation et utilisation des matériaux bio-sourcés pour la construction : quelles actions de la Région Ile-de-France » (Anne-Marie NUYTTENS) ;
- L'avis n° 2018-05 du 27 juin 2018 relatif à la « Stratégie énergie-climat d'Ile-de-France » (Marion LETTRY) ;
- L'avis n° 2018-06 du 10 juillet 2018 relatif au « Pacte agricole – un livre blanc pour l'agriculture francilienne à l'horizon 2030 » (Claire DADOU-WILLMANN) ;
- L'avis n° 2018-10 du 13 décembre 2018 concernant la « Stratégie régionale en faveur de l'artisanat et du commerce 2018-2021 » (Élisabeth DETRY) ;
- La position du Ceser sur la mise en compatibilité du SDRIF avec le projet d'aménagement de la « ZAC Cluster des médias », adoptée par le Bureau le 17 janvier 2019.

Textes législatifs et règlementaires

- Le Code général des collectivités territoriales ;
- Le Code de l'urbanisme, notamment dans son article L123-12 qui prévoit « un bilan de la mise en œuvre du schéma directeur de la région Ile-de-France six mois avant l'expiration d'un délai de six ans à compter de la date d'approbation du SDRIF » ;
- La loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 sur la modernisation de l'action publique territoriale et l'affirmation des métropoles (MAPTAM) ;
- La loi n° 2015-29 du 16 janvier 2015 relative à la délimitation des régions, aux élections régionales et départementales ;
- La loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe) ;
- Le Schéma directeur de la Région Ile-de-France révisé, approuvé par le décret n° 2013-1241 du 27 décembre 2013 ;
- Le Schéma régional de coopération intercommunale (SRCI) arrêté par le Préfet de Région le 4 mars 2015 (n° 2015063-0002) ;
- Les Schémas départementaux de coopération intercommunale (SDCI) de l'Essonne (29 mars 2016 n° 2016-PREF.DRCL/158), de Seine-et-Marne (30 mars 2016 n° 2016/DRCL/BCCCL/28), des Yvelines (29 mars 2016 n° 2016089-0002), du Val d'Oise (30 mars 2016 n° A16-100-SRCT), arrêtés par les préfets de département.

Document programmatique

- Le Contrat de plan Etat-Région (CPER) 2015-2020, entériné le 9 juillet 2015, y compris l'avenant signé le 7 février 2017.

Annexes

- Annexe 1 : questionnaire concernant le SDRIF soumis à une sélection de collectivités
- Annexe 2 : grille d'analyse des PLU et PLUi

Annexe 1 : questionnaire concernant le SDRIF soumis à une sélection de collectivités

Dans le cadre de sa réflexion, la commission Aménagement du territoire a choisi un échantillon d'une quarantaine de collectivités, représentatives de la diversité des territoires franciliens, pour s'informer de leur retour d'expérience concernant le SDRIF. L'objectif était de comprendre comment les acteurs majeurs que sont les communes et intercommunalités pour l'aménagement du territoire perçoivent les enjeux et objectifs du SDRIF et comment ils s'en sont saisis ou peuvent s'en saisir. Les informations fournies et le nom des collectivités sont soumis à l'anonymat.

Est présenté ci-après le questionnaire proposé aux communes. Sur la base des mêmes questions, le questionnaire a été adapté pour les intercommunalités, pour Paris et pour la métropole du Grand Paris.

En parallèle, la commission Aménagement du territoire a analysé les PLU et PLUi disponibles en ligne pour les collectivités sélectionnées (cf annexe 2).

Rappel du contexte

Le schéma directeur de la région Ile-de-France « Ile-de-France 2030 » (SDRIF) adopté par le conseil régional en octobre 2012 et validé par décret en conseil d'Etat en décembre 2013 doit faire l'objet, selon la loi, d'un rapport sur sa mise en œuvre au plus tard en juin 2019.

Le Ceser Ile-de-France, personne publique associée à l'élaboration du SDRIF et à sa révision, a décidé de s'autosaisir pour examiner les conditions de cette mise en œuvre du Schéma directeur francilien. Conformément à ses missions définies par la loi, il s'agit pour le Ceser de participer à la réflexion et au débat qui vont s'engager sur un sujet majeur pour l'aménagement et le développement de la région francilienne.

La mise en œuvre du SDRIF dépend principalement de la manière dont les acteurs de terrain ont décidé de se saisir des orientations et principes fixés. Le rôle des différentes collectivités territoriales, en premier lieu des communes et de leurs groupements, est donc essentiel.

C'est pourquoi, dans le cadre de sa réflexion, la commission Aménagement du territoire a choisi un échantillon d'une quarantaine de collectivités, représentatives de la diversité des territoires franciliens, pour s'informer de leur retour d'expérience concernant le SDRIF. L'objectif est de comprendre comment les acteurs majeurs que sont les communes et intercommunalités dans l'aménagement du territoire perçoivent les enjeux et objectifs du Schéma directeur et comment ils s'en sont saisis ou peuvent s'en saisir.

Le Ceser Ile-de-France sollicite donc votre concours en vous adressant le questionnaire ci-dessous :

1. A quelle date les documents d'urbanisme et d'aménagement (PLU, SCOT) concernant votre commune (ou intercommunalité) ont-ils été adoptés ou rendus compatibles avec le SDRIF ?
2. Quelles opérations d'aménagement avez-vous réalisées ou sont en cours en terme d'habitat, d'activités, d'équipements ? quels objectifs visent-elles ?
3. En matière d'aménagement, quelle place faites-vous aux modes actifs de déplacement (vélo, marche) ? aux espaces verts ?
4. Quelle est la situation de votre territoire en matière d'accès
 - aux transports collectifs ?
 - aux grands équipements (santé ; culture ; éducation : lycées, universités... ; tourisme) ?

- aux équipements sportifs ?

Selon la situation de votre territoire et de l'évolution prévue en termes d'activités et de logement, les projets d'aménagement en cours ou arrêtés à l'horizon 2030 vous semblent-ils suffisants pour assurer l'accès de ces équipements à tous les habitants ?

5. En matière de transition énergétique, quelle est la situation de votre territoire (place des énergies renouvelables, rénovation des bâtiments, transports...) ? Quels objectifs visez-vous ?
6. Quelle est la situation de votre commune (ou intercommunalité) en matière de préservation des terres agricoles ? des espaces boisés et naturels ? de préservation et création des espaces verts ? de préservation ou reconquête des continuités écologiques ?
7. Quels principes du SDRIF ont guidé votre commune (ou intercommunalité) dans l'élaboration ou la révision des documents d'urbanisme ?
8. Dans le développement de vos projets, avez-vous dû aménager vos propositions pour obtenir l'agrément de la Préfecture ?
9. La carte de destination générale des territoires (CDGT) comporte un certain nombre de dispositifs. Votre commune (ou intercommunalité) est-elle concernée par ces dispositifs ? lesquels ? comment assurez-vous leur mise en œuvre ?
10. Le SDRIF fait le choix d'un modèle d'organisation territoriale autour de bassins de vie et de déplacements mieux structurés et organisés par des pôles urbains hiérarchisés dans l'ensemble francilien. Selon la place de votre commune dans ce maillage, quelles sont les forces et les faiblesses que vous pouvez identifier pour remplir cet objectif ?
11. A quels obstacles êtes-vous confrontés pour atteindre les objectifs du SDRIF ?
12. Quelles politiques d'aménagement souhaitez-vous favoriser à la lumière des nouveaux usages numériques et modes de consommation ?
13. En quoi la nouvelle organisation administrative territoriale (loi MAPTAM, loi NOTRe⁵⁴) peut vous aider à réaliser vos projets d'aménagement et à répondre aux ambitions du SDRIF ?
14. Quelles sont pour vous les pistes les plus pertinentes en matière de développement et d'aménagement pour que le territoire francilien soit plus équilibré dans son organisation spatiale et ses dynamiques ?
15. Qu'attendez-vous en particulier des politiques publiques menées par l'Etat et la Région ?
16. Quelles analyses et remarques complémentaires souhaitez-vous faire sur les politiques d'aménagement et sur leurs liens avec les enjeux et objectifs du SDRIF ?

⁵⁴ Loi sur la modernisation de l'action publique et sur l'affirmation des métropoles (MAPTAM), janvier 2014 ; Loi sur la nouvelle organisation de la République – NOTRe, août 2015

Annexe 2 : grille d'analyse des PLU et PLUi

La commission Aménagement du territoire a analysé les PLU et PLUi disponibles en ligne pour un échantillon d'une quarantaine de collectivités (cf annexe 1), sur la base de la grille d'analyse suivante :

- Le SDRIF est-il pris en compte dans le PLU ou le PLUi ?
- Le SDRIF est-il mentionné comme cadre réglementaire (visas, présentation du contexte réglementaire de la révision...) ?
- Les orientations réglementaires du SDRIF sont-elles prises en compte en tout ou partie ?
- Si oui, sont-elles explicitement reliées au SDRIF ou bien sont-elles prises en compte sans mention explicite du SDRIF ?
- Prise en compte des orientations en matière de lien urbanisme / transport (transports collectifs, modes actifs...) ;
- Prise en compte des orientations en matière d'espaces urbanisés (espaces à optimiser, à densifier autour des gares, à fort potentiel...) ;
- Prise en compte des orientations en matière de nouveaux espaces d'urbanisation (préférentiel, conditionnel, gares, pôles de centralité à conforter, extension modérée en zone 4...) ;
- Prise en compte des orientations en matière de respect des fronts urbains et/ou des continuités écologiques ;
- Prise en compte des orientations en matière de préservation des espaces agricoles, boisés et naturels, espaces verts, espaces de loisirs ;
- Prise en compte des orientations en matière de respect des fonctions multiples du fleuve et des espaces en eau ;
- Prise en compte des orientations en matière de zones logistiques (fonctionnement multimodal...) ;
- Prise en compte des orientations en matière de zones d'activités.



Conseil économique, social et environnemental régional d'Île-de-France
33 rue Barbet-de-Jouy • 75007 Paris • Tél. : 01 53 85 66 25

www.ceser-iledefrance.fr • [@ceseridf](https://twitter.com/ceseridf)