

1 Île-de-France 2030

VISION RÉGIONALE / Préambule

SCHÉMA DIRECTEUR DE LA RÉGION ÎLE-DE-FRANCE
ADOPTÉ PAR LA DÉLIBÉRATION DU CONSEIL RÉGIONAL N°CR97-13 DU 18 OCTOBRE 2013
ET APPROUVÉ PAR LE DÉCRET N°2013-1241 DU 27 DÉCEMBRE 2013



 **île de France**
Demain s'invente ici

VISION
RÉGIONALE

VISION
VISION
RÉGIONALE
VISION
RÉGIONALE

SOMMAIRE

PRÉAMBULE	6
ÉVOLUTION DU CONTEXTE JURIDIQUE ET RÉVISION DU SDRIF	8
COMPOSITION ET GUIDE DE LECTURE DU SDRIF	10
1 VIVRE EN ÎLE-DE-FRANCE : UNE RÉGION AU PLURIEL.....	15
1.1 PLUS D'ESPACE ET DE PROXIMITÉ.....	16
1.2 UNE MOBILITÉ ACCRUE ET CHOISIE.....	18
1.3 UNE RÉGION ATTRACTIVE ET ATTENTIVE.....	20
1.4 PLUS D'ÉQUILIBRE ET DE PLURALITÉ.....	22
1.5 UN ENVIRONNEMENT PRÉSERVÉ ET ACCUEILLANT.....	24
1.6 DES QUARTIERS RENOUVELÉS ET FAMILIERS.....	26
2 PARCOURIR L'ÎLE-DE-FRANCE : UNE RÉGION DE TOUTES LES DIVERSITÉS	29
2.1 ENTRER EN ÎLE-DE-FRANCE.....	30
2.2 HORIZONS ET REPÈRES RÉGIONAUX.....	32
2.3 L'URBAIN, DES URBANITÉS.....	36
2.4 LA NATURE ET LA VILLE	40
2.5 AU FIL DE L'EAU.....	42
3 COMPRENDRE L'ÎLE-DE-FRANCE : UNE HISTOIRE DU TERRITOIRE	45
3.1 JUSQU'AU XIX ^E SIÈCLE : L'ESQUISSE PROGRESSIVE D'UNE RÉGION-CAPITALE	46
3.2 AU XX ^E SIÈCLE : L'ORGANISATION DE LA RÉGION PAR LA PLANIFICATION	48
3.3 2008 - 2013 - 2030 UNE NOUVELLE DONNE.....	50
3.4 DEPUIS LE XVIII ^E SIÈCLE : UNE RÉGION COMPOSÉE PAR LES ACTEURS PUBLICS	52
4 AGIR POUR LE QUOTIDIEN D'AUJOURD'HUI ET DE DEMAIN	55
4.1 LA PROXIMITÉ.....	56
4.2 LA SOLIDARITÉ.....	58
4.3 L'ATTRACTIVITÉ ET L'INNOVATION.....	60
4.4 LA SOUTENABILITÉ ET LA ROBUSTESSE.....	62
4.5 LA SOUPLESSE ET L'ADAPTABILITÉ.....	64
INDEX.....	67
TERMES TECHNIQUES.....	68
CRÉDITS PHOTOGRAPHIQUES.....	70

VISION
RÉGIONALE

VISION
VISION
VISION
RÉGIONALE
RÉGIONALE
VISION
RÉGIONALE

PRÉAMBULE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ÉVOLUTION DU CONTEXTE JURIDIQUE ET RÉVISION DU SDRIF

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La révision et la mise en œuvre du SDRIF sont des compétences partagées. La Région a conduit les travaux de la révision auxquels l'État a été étroitement associé dans le cadre du comité de pilotage, du comité de pilotage élargi et du comité technique jusqu'à l'adoption du document. Le CESER, les conseils généraux et les chambres consulaires ont été invités à formuler leurs propositions à différentes étapes des travaux. Le projet arrêté leur a ensuite été soumis pour avis, ainsi qu'au Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), avant d'être soumis à enquête publique accompagnée des avis des personnes publiques susmentionnées. Il a ensuite été adopté par le conseil régional lors de la séance du 18 octobre 2013, puis

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

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

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

► LES GRANDES ÉTAPES DE LA RÉVISION DU SDRIF

2004

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

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

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

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

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

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

2013

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

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

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

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

Printemps 2013 : enquête publique ;

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

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

COMPOSITION ET GUIDE DE LECTURE DU SDRIF

VISION RÉGIONALE PRÉAMBULE

Ce document accompagne le SDRIF. Il expose le projet de société que la Région souhaite construire avec tous ses partenaires, dans un avenir proche (demain) et plus lointain (2030). Ce récit sur l'Île-de-France s'organise en quatre chapitres. Le premier chapitre donne la

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





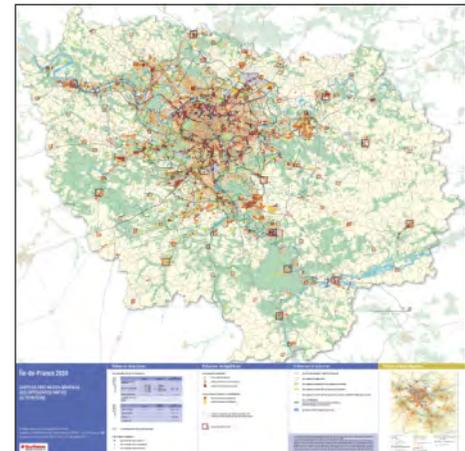
DÉFIS, PROJET SPATIAL RÉGIONAL ET OBJECTIFS

Ce fascicule exprime les ambitions d'aménagement et de développement durables pour la région Île-de-France. Il permet de répondre aux enjeux soulevés et trouve sa traduction dans les orientations réglementaires du SDRIF et dans les politiques d'accompagnement et partenariales pour sa mise en œuvre (fascicules dédiés). Il a été élaboré en interaction avec l'évaluation environnementale. Ce fascicule est organisé en quatre chapitres. Le premier expose les trois grands défis pour une Île-de-France plus solidaire face aux mutations de son environnement et dans une économie mondiale. Les trois chapitres suivants présentent le modèle de développement et le projet spatial Île-de-France 2030 (chapitre 2) et sa traduction en grands objectifs nécessaires à sa réalisation. Ceux-ci sont déclinés d'abord à l'échelle locale autour du Francilien et son cadre de vie (chapitre 3) puis à l'échelle globale autour du rayonnement de l'Île-de-France (chapitre 4).



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

Ce fascicule regroupe l'ensemble des dispositions normatives s'imposant notamment aux SCoT, et en leur absence aux PLU ou documents d'urbanisme en tenant lieu. À l'instar du projet spatial, les orientations sont déclinées autour des trois piliers « relier et structurer », « polariser et équilibrer », « préserver et valoriser », afin de mettre en évidence la traduction réglementaire de la stratégie. En lien avec le projet spatial régional, la carte des « Grandes entités géographiques » de portée normative, établit une typologie des communes en fonction des orientations qui les concernent. Mais le champ d'application géographique des orientations figure pour l'essentiel dans la carte de destination générale des différentes parties du territoire (CDGT) qui donne la traduction cartographique réglementaire du projet spatial régional. Sa légende est également organisée autour des trois piliers « relier et structurer », « polariser et équilibrer », « préserver et valoriser ». Cette carte, à l'échelle du 1/150 000, couvre la totalité du territoire régional avec une expression graphique adaptée sur un fond de plan établi à partir du mode d'occupation du sol (MOS) 2008.



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

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



ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

En vertu de l'article L. 121-10 du Code de l'urbanisme, le SDRIF doit faire l'objet d'une évaluation environnementale. Si le choix a été fait de présenter dans un fascicule dédié, cette évaluation a irrigué le projet tout au long de la réflexion et ainsi participé à la définition de la stratégie d'aménagement et de développement de la région Île-de-France. Elle justifie et explicite les choix d'aménagement retenus et les éléments prescriptifs. Elle a contribué à mettre le cadre de vie et l'environnement au cœur des réflexions, et constitue un outil pédagogique pour sensibiliser chacun aux défis du développement durable.



PROPOSITIONS POUR LA MISE EN ŒUVRE ANNEXE

Ce fascicule, qui figure en annexe, présente les politiques publiques partenariales et contractuelles nécessaires à la mise en œuvre du SDRIF et explicite le processus de suivi et d'évaluation de cette mise en œuvre. Ces actions sont déclinées dans le même cadre que le projet spatial, les orientations réglementaires du SDRIF et la CDGT, autour des trois dimensions « relier et structurer », « polariser et équilibrer », « préserver et valoriser ». C'est donc l'ensemble des dispositifs mobilisés qui sont mis en résonance pour garantir la mise en œuvre de la stratégie d'aménagement et de développement régional. Un chapitre présente la logique des territoires d'intérêt métropolitain.



LA SYNTHÈSE - ANNEXE

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

VISION
RÉGIONALE

VISION
VISION
VISION
RÉGIONALE
RÉGIONALE
VISION
RÉGIONALE



Territoire de vie, d'échanges, de travail, de transports, lieu de passage ou de naissance, quelles sont les paroles des Franciliens pour décrire leur région ? Comment s'imaginent-ils l'habiter, la parcourir, la vivre et l'apprécier en 2030 ? La Région a réuni, en juin 2012, des Franciliennes et des Franciliens de tout le territoire afin de parler de l'Île-de-France d'aujourd'hui et de leurs souhaits pour celle de 2030. Ils posent un regard sensible et revisitent la région à l'aune de leur expérience quotidienne et de leurs attentes. Déplacements, emplois, loisirs, modes de vie, logements et espaces naturels sont discutés. Des aspirations contrastées sont exprimées : comment concilier le dynamisme d'une grande ville et le calme d'une vie de village ? Comment concilier tout ce que réclament les usages quotidiens des habitants et un sentiment global de bien-être ?

Entre visions personnelles et souci du projet collectif, les Franciliens tentent de s'approprier une région mosaïque et d'esquisser un avenir commun. C'est en essayant à la fois de répondre à leurs attentes individuelles et de proposer un projet pour tous que la puissance publique compose un projet collectif et partagé pour l'Île-de-France. ■

1

VIVRE EN ÎLE-DE-FRANCE : UNE RÉGION AU PLURIEL

1.1 Plus d'espace et de proximité	16
1.2 Une mobilité accrue et choisie	18
1.3 Une région attractive et attentive.....	20
1.4 Plus d'équilibre et de pluralité.....	22
1.5 Un environnement préservé et accueillant	24
1.6 Des quartiers renouvelés et familiaux.....	26

1.1 PLUS D'ESPACE ET DE PROXIMITÉ

Parce qu'ils ressentent une très grande densité humaine dans les transports et les lieux publics, les Franciliens aspirent à plus d'« espace ». Pour leur logement, ce serait la possibilité d'avoir une ouverture sur l'extérieur, privative ou collective ; pour leur ville, des espaces publics aux étendues vertes, des perspectives, des horizons.

Dans le même temps, ils recherchent plus de proximité : pour faire leurs courses, accéder aux services publics et de santé, se rendre au

travail, se divertir, etc. En 2030, tous ces moments et ces lieux qui ponctuent la vie francilienne seraient plus facilement accessibles. ■



Ambiance urbaine et usage des lieux

“ La proximité c’est pouvoir aller du domicile à tout, rapidement. ”

Tables rondes citoyennes, juin 2012.

“ Pour 2030, on pourrait imaginer des échanges de compétences. Des actifs ne travaillant pas dans leur localité de résidence pourraient, à compétences égales, échanger leur emploi avec des actifs d’autres localités, afin qu’emplois et lieux d’habitation coïncident. ”

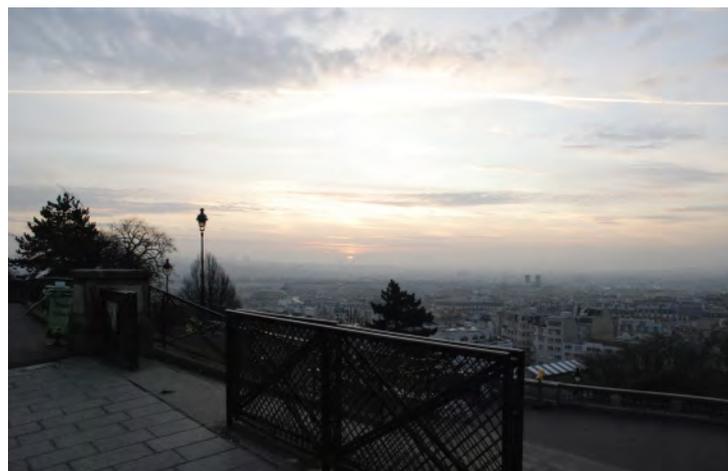
Tables rondes citoyennes, juin 2012.



Jardins d'école, Paris (75)



Marché, Aulnay-sous-Bois (93)



Paris au lever du jour (75)

“ On n’aura plus besoin
de passer par Paris. ”

Tables rondes citoyennes, juin 2012.

“ Je voudrais des
transports où l’on ait
l’impression de voyager
pour le plaisir, et non
pas par obligation
de se déplacer. ”

Tables rondes citoyennes, juin 2012.

“ Le fleuve deviendrait
un mode de transport
apaisé privilégié. ”

Tables rondes citoyennes, juin 2012.



Foule d’employés, La Défense (92)



Station Stade de France-Saint-Denis (93)



RoissyBus et Vélib', Paris (75)

1.3 UNE RÉGION ATTRACTIVE ET ATTENTIVE

Les Franciliens citent de nombreux atouts pour leur région : opportunités professionnelles, vitalité économique, richesse culturelle, offre de divertissements, etc. Pour profiter de ces avantages, ils souhaitent un réseau de transport performant et imaginent voir se multiplier les quartiers emblématiques. Face au contexte de crise actuel, le développement économique de la région et l'accès à l'emploi sont l'une de leurs priorités du quotidien.

Parallèlement, ils aspirent à un rythme de vie plus serein, à une communication renforcée entre les habitants et à une répartition de l'activité économique plus équilibrée sur le territoire régional. Tout en bénéficiant du dynamisme d'une région ouverte sur le monde, les habitants espèrent vivre en 2030 dans une région plus attentive, où l'on répond localement à leurs attentes. Ils souhaitent ainsi être davantage associés aux projets d'aménagement qui les concernent.

Ils revendiquent que tous les territoires puissent participer et bénéficier de l'attractivité régionale. La région serait forte des innovations de ses entreprises et de l'inventivité de ses habitants. ■



CNIT, La Défense (92)



Université Paris Orsay Sud XII (91)

“ En Île-de-France, on a des offres
 au niveau de l’emploi, mais en
 contrepartie on fait des sacrifices,
 on a un rythme de fou [...].
 On fait un arbitrage au quotidien [...].
 On adapte notre vie privée par
 rapport à notre vie professionnelle. ”

Tables rondes citoyennes, juin 2012.

“ C’est l’endroit où il y a tout,
 l’endroit où il faut être. ”

Tables rondes citoyennes, juin 2012.

“ Le projet régional doit être
 l’œuvre de la concertation
 entre les Franciliens. ”

Tables rondes citoyennes, juin 2012.



Terrasse Le Nôtre, Saint-Germain-en-Laye (78)



Champs-Élysées, Paris (75)

1.4 PLUS D'ÉQUILIBRE ET DE PLURALITÉ

En Île-de-France, les Franciliens ont des modes de vie qui coexistent et ne se ressemblent pas toujours : célibataires ou en famille, jeunes ou plus âgés, enracinés ou de passage dans la région, citadins de la banlieue ou habitants des espaces ruraux, parisiens de naissance ou originaires d'une autre région, d'un autre pays, etc. Pour eux, cette diversité est une vraie richesse et ne doit pas entraîner de disparités sociales et économiques.

L'équilibre dont ils rêvent, c'est celui du rapprochement du logement, des services, des transports, des emplois, des espaces verts, des loisirs, qui doit permettre à tous d'accéder aux mêmes ressources régionales, de profiter des biens communs.

Ce qu'ils veulent en 2030, c'est conserver ces différences tout en bénéficiant des mêmes chances. Chaque individu et chaque territoire contribueraient à enrichir l'Île-de-France. ■



Primeur, Paris (75)



Fête de l'Huma, parc de la Courneuve (93)

1.5 UN ENVIRONNEMENT PRÉSERVÉ ET ACCUEILLANT

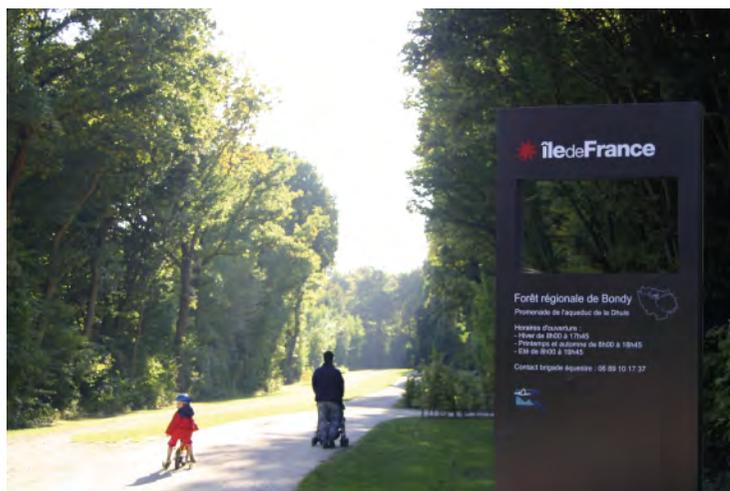
Du balcon fleuri à la rue plantée, du square au parc régional, d'une berge aménagée à la forêt, la nature est présente de multiples façons dans la vie quotidienne des habitants. Certaines sont à portée de vue, d'autres à quelques arrêts de RER. En 2030, les Franciliens connaîtraient mieux les possibilités qu'offrent l'ensemble du territoire régional et ses vastes espaces porteurs de biodiversité.

L'agriculture est considérée comme une activité à préserver pour approvisionner aisément les Franciliens. Ils sont aussi enthousiastes des expériences de jardins partagés qui se développent, activité perçue comme conviviale. Selon eux, la richesse de notre environnement serait d'autant plus préservée qu'elle serait reconnue.

En 2030, les Franciliens souhaitent vivre dans un environnement où la nature dialoguerait avec la ville. Elle participerait pleinement à l'amélioration de la qualité de vie des habitants. ■



Nouveaux lieux de production et d'échanges commerciaux



Forêt régionale de Bondy, Clichy-sous-Bois (93)



Base de loisirs, Bois-le-Roi (77)

“ Il n’y a pas de verdure [...] il y a peu de verdure [...] il faut du vert [...] on manque de vert. ”

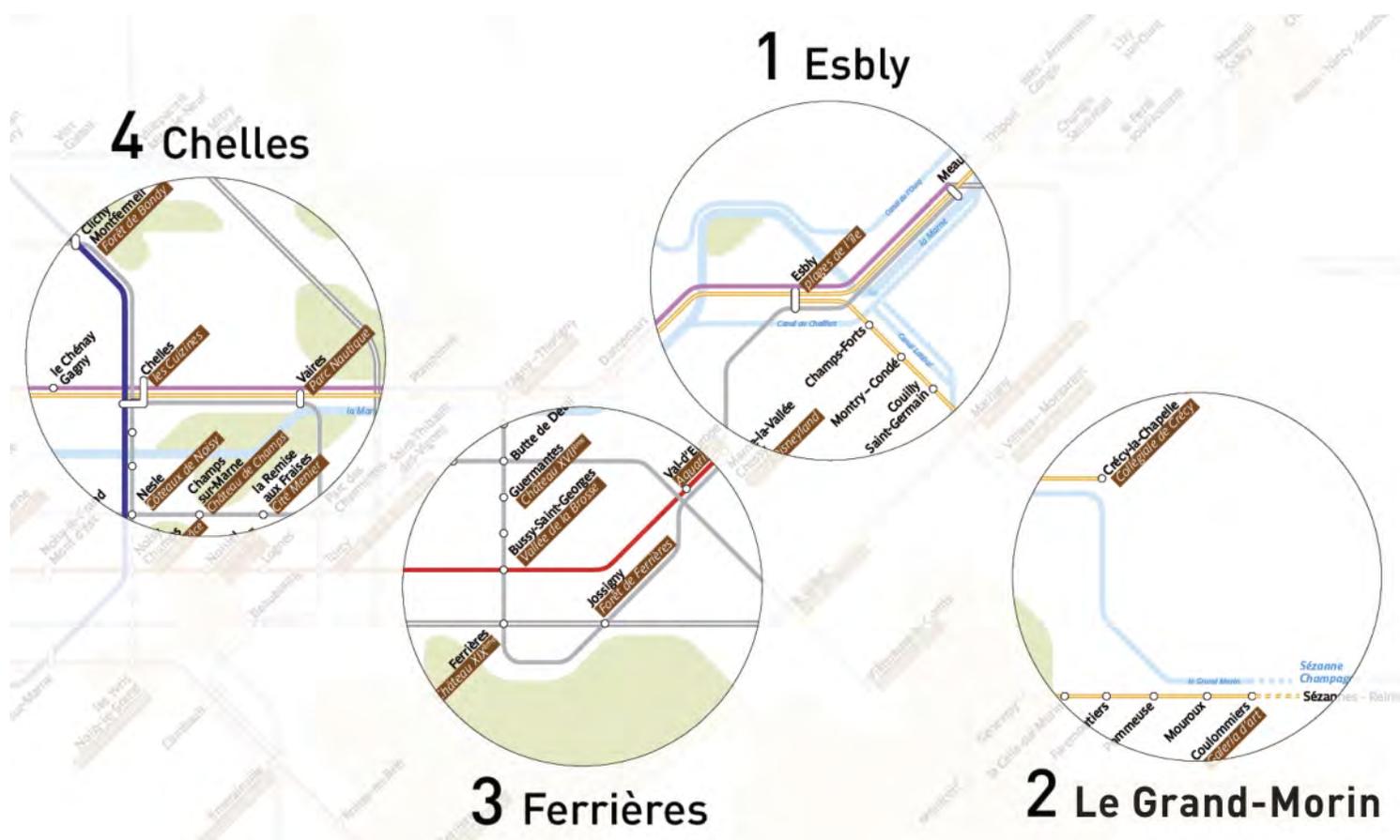
Tables rondes citoyennes, juin 2012.

“ Si on connaissait tous ces lieux et s’ils étaient plus accessibles, on n’aurait pas envie de partir le week-end au-delà de la région. ”

Tables rondes citoyennes, juin 2012.

“ Pourquoi ne pas indiquer sur le plan des lignes de RER le nom de l’arrêt associé à un lieu d’intérêt à parcourir ? ”

Tables rondes citoyennes, juin 2012.



Bons plans Île-de-France

1.6 DES QUARTIERS RENOUVELÉS ET FAMILIERS

Habiter en Île-de-France, c'est aussi vivre au quotidien dans un quartier. Les Franciliens y ont leurs repères, leurs habitudes, leur réseau social. Pour les quartiers aujourd'hui dégradés et isolés, les habitants souhaitent pour 2030 de nouveaux matériaux, de la couleur, de l'harmonie, de la nature et davantage de lien social.

Mais ce renouvellement devrait conserver la singularité des lieux, révélatrice de l'empreinte des habitants. Ils imaginent chaque quartier disposant de services, de commerces, d'écoles, de lieux de travail, et des moyens de transports pour rejoindre d'autres lieux à l'offre complémentaire. Ils souhaitent également des espaces dédiés aux jeux, au jardinage, à la balade pour permettre de recréer une vie ponctuée d'échanges et de rencontres. Le présent ne chasserait pas le passé des lieux et les habitants pourraient se reconnaître dans les évolutions urbaines.

Les Franciliens souhaitent simplement rendre l'existant agréable à vivre au quotidien, adapté au temps présent et à leurs modes de vie. ■



École La Cigogne (ancienne soufflerie de l'usine Hispano-Suiza), Bois-Colombes (92)



Le Jardin du Couchant, Vincennes (94)



Dessin d'enfant

“ Pour une vie de quartier animée, il faudrait créer des espaces publics où les générations peuvent se côtoyer. ”

Tables rondes citoyennes, juin 2012.



Quartier Masséna, Paris (75)

“ Aujourd’hui, ce n’est pas collaboratif. Chacun s’isole dans son coin. ”

Tables rondes citoyennes, juin 2012.

“ Avec un quartier plus accueillant et moins bétonné, on serait plus ouvert. ”

Tables rondes citoyennes, juin 2012.



Berges habitées



Parmi les régions métropolitaines les plus dynamiques, dans l'Europe des grandes métropoles, l'Île-de-France s'est imposée car elle a su s'étendre en préservant son histoire et sa géographie, s'adapter à la diversité croissante de ses activités et de ses habitants en privilégiant un renouvellement permanent qui lui a permis de demeurer le carrefour majeur de l'Europe occidentale. Centre du Bassin parisien, entre le nord et le sud de l'Europe, lié par la Seine à la Manche et à l'Atlantique, le territoire s'est progressivement transformé. Le potentiel de la région Île-de-France résulte autant du rayonnement de la ville de Paris, capitale politique, économique et culturelle, que de la vallée de la Seine, de son archipel d'espaces verts, de ses plaines et ses plateaux agricoles, de ses forêts et de son patrimoine remarquable constitué de villes royales historiques ou de bourgs et villages. Les milieux urbains, périurbains ou ruraux, offrent des cadres de vie très différenciés, chacun ayant ses spécificités. Ils participent de l'attractivité de la métropole et ont de ce fait une communauté de destins. ■

2

PARCOURIR L'ÎLE-DE-FRANCE : UNE RÉGION DE TOUTES LES DIVERSITÉS

2.1 Entrer en Île-de-France	30
2.2 Horizons et repères régionaux	32
2.3 L'urbain, des urbanités	36
2.4 La nature et la ville	40
2.5 Au fil de l'eau	42

2.1 ENTRER EN ÎLE-DE-FRANCE

Bouger, se déplacer, communiquer sont des composantes centrales du devenir et de la transformation d'un territoire. Plus que tout autre en France, la métropole francilienne est un territoire de flux. Suivant l'endroit d'où l'on vient (d'une région limitrophe, de l'autre bout de la France ou de l'étranger), suivant le lieu où l'on se rend (centre de Paris, banlieue proche ou campagne métropolitaine), suivant les raisons qui nous y conduisent (tourisme, travail, famille, etc.), nombreux sont les parcours qui traversent l'Île-de-France. Les aéroports sont les principales portes d'entrées internationales en Île-de-France ; mais la région est aussi le cœur du réseau ferroviaire français à grande vitesse, offrant un nombre important de gares dont l'implantation et le maillage influencent l'ensemble du territoire, du point de vue des

flux, de la mobilité des personnes, de la distribution des biens et des marchandises, de la transformation du paysage. ■



Entrée de métro, Paris (75)



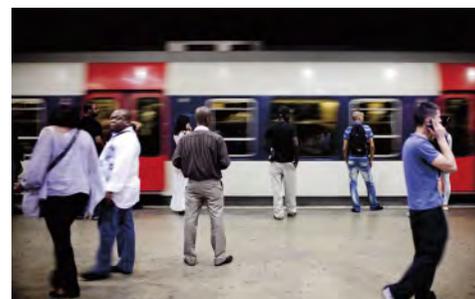
Aéroport d'Orly (94)



Gare de Massy TGV (91)



Port de Gennevilliers (92)



Quai de RER, Paris (75)



Péage de Saint-Arnoult-en-Yvelines (78)

2.2 HORIZONS ET REPÈRES RÉGIONAUX

De multiples formes esquissent des panoramas franciliens variés. Cours d'eau, crêtes, axes ferrés et routiers, boulevards, chemins, sillons des terres agricoles tracent des lignes qui parcourent le territoire. Des éléments viennent également le ponctuer : bosquet d'arbres ou point d'eau, bâtiment isolé ou village. L'Île-de-France donne à voir des horizons qui se fondent, s'entrecroisent, se superposent ou se complètent. Trait d'union entre deux lieux, la route et le fleuve font lien. D'autres font repères, rythment et contrastent ce paysage, souvent dans la verticalité : gratte-ciel, grandes infrastructures ou monuments historiques. À l'horizontal, les villes, les forêts et les grandes plaines agricoles impriment le territoire sur de vastes étendues. Cette diversité de paysages démontre la richesse de l'Île-de-France et lui donne une identité contrastée et multiple. ■



Quartier de Surville, Montreuil (77)



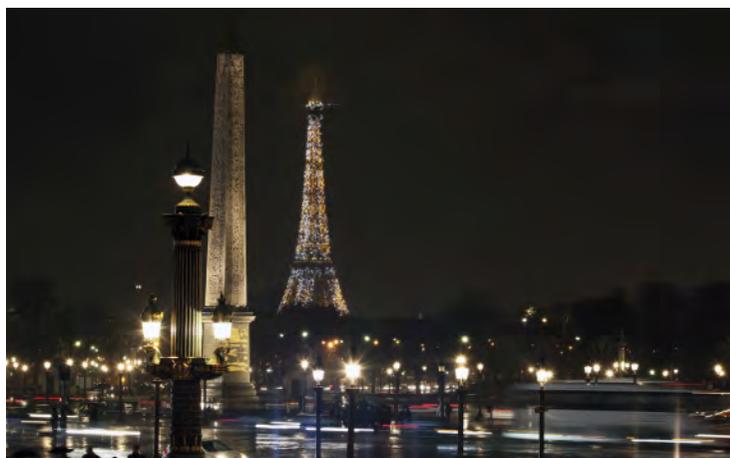
La Défense (92)



Botte de paille



Gare de triage de Villeneuve-Saint-Georges (94)



Tour Eiffel, Paris (75)



Belloy-en-France (95)



Tours Mercuriales, Bagnolet (93)

MON ÎLE DE FRANCE (1961)

« Elle n'est même pas au bout du monde
On n'y va pas chercher de l'or
Il n'y a pas de plages blondes
Ce n'est pas une île au trésor
Mon île de France

Elle n'est pas dans le Pacifique
Ni dans aucun autre océan
On peut y aller en péniche
Ou bien couper à travers champs
Mon île de France

Il n'y a pas de sortilège
Qui vous ensorcelle le cœur
L'hiver il tombe de la neige
Le printemps ramène les fleurs
Mon île de France

Lorsque le vent pousse ma voile
Sur les vagues des champs de blé
Je m'arrête pour une escale
À l'ombre de ses marronniers
Mon île de France

Là sur un rivage de mousse
L'aventure au bout du sentier
M'offre une fille à la peau douce
Et un coin d'herbe pour aimer
Mon île de France

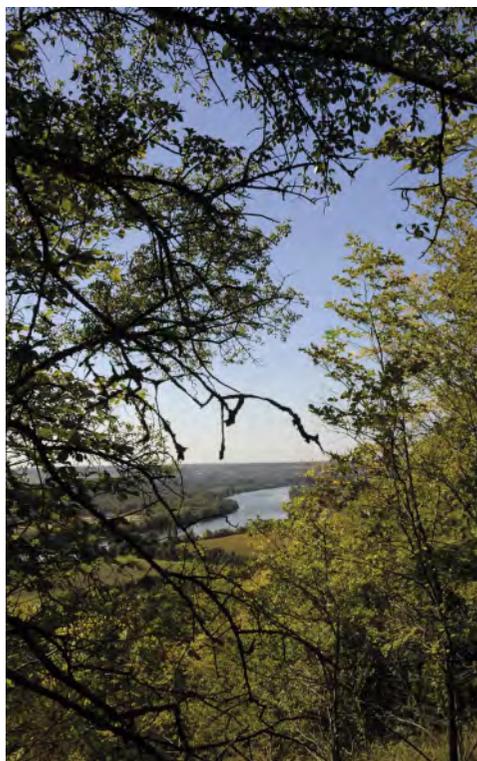
Adieu Tahiti, Fort-de-France
Adieu Doudou et Vahiné
Qu'elle est douce ma douce France
Depuis que je l'ai rencontrée
Mon île de France

Elle n'est même pas au bout du monde
On n'y va pas chercher de l'or
Il n'y a pas de plages blondes
Ce n'est pas une île au trésor
Mon île de France »

GEORGES MOUSTAKI



Château de Maisons-Laffitte (78)



Coteau de la Frette-sur-Seine (95)



Cité des 4000, La Courneuve (93)



Rocquencourt (78)

2.3 L'URBAIN, DES URBANITÉS

Les enjeux sociaux, économiques et environnementaux incitent à maîtriser l'étalement urbain et périurbain, à organiser et à renforcer des lieux de centralité reliés entre eux et avec leur environnement. La diversité et le cosmopolitisme franciliens jouent un rôle important dans la transformation des lieux et des liens qui organisent la région. En outre, chaque période possède ses courants architecturaux, ses pensées urbanistiques : immeubles et larges percées d'Hausmann, grands ensembles de l'après-guerre, tissus pavillonnaires et allées plantées depuis les années 1970, quartiers durables et circulations douces aujourd'hui. L'Île-de-France ne peut être résumée à une zone urbaine dense homogène, elle propose une diversité de paysages, d'ambiances, de compositions urbaines correspondant à différents modes de vie. ■



Cité Allende, Stains (93)



Îlots au sud de la cathédrale, Meaux (77)



Berges de la Seine, Choisy-le-Roi (94)



Centre-ville de Saint-Quentin-en-Yvelines (78)



Moulins de Pantin (93)



Rue commerçante, Saint-Denis (93)



Porte des Lilas, Paris (75)



Usine thermique, Vitry-sur-Seine (94)



Esplanade de La Défense (92)



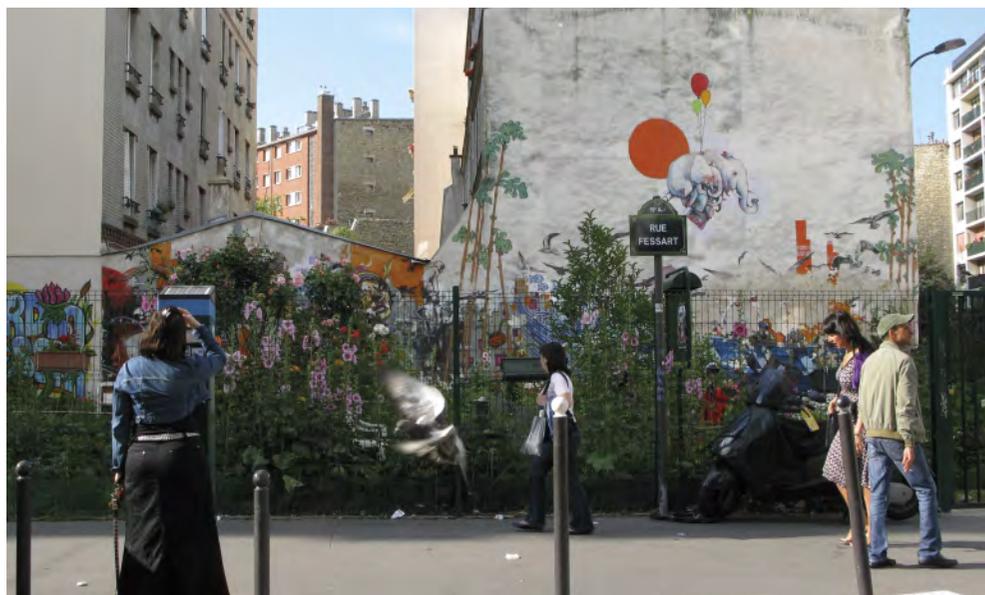
Fresque par DaCruz et Artof Popof, Vitry-sur-Seine (94)

2.4 LA NATURE ET LA VILLE

Si l'urbanisation occupe une place importante et centrale en Île-de-France, la région est composée à 80 % d'espaces ruraux. Une franche opposition se crée parfois entre ville et nature. Mais, contrairement à cette idée répandue, objets de nature et objets de ville se relient, s'imbriquent et se complètent à l'image des jardins familiaux, de l'aménagement des berges de fleuve, de l'organisation de trames vertes dans la ville, etc. La présence d'une faune et d'une flore variées atteste l'existence d'une biodiversité en ville. Désormais, concilier développement (logement, activités, services urbains, espaces verts de détente et de loisirs) et préservation de notre environnement est un préalable à l'aménagement. Toutes les opportunités que réservent les tissus urbains franciliens sont saisies : plantations, végétalisation des sols, et désormais de nos façades et toitures, points d'eau, etc. Les ressources naturelles, depuis la qualité agronomique des sols à celle, indispensable, de la ressource en eau sont désormais des variables incontournables du devenir du territoire francilien. ■



Champs d'horticulture, Vitry-sur-Seine (94)



Jardin partagé, Paris (75)



Rurbanité en Île-de-France



Rurbanité en Île-de-France



Place du Pas, Chanteloup-les-Vignes (78)



Vauréal (95)

2.5 AU FIL DE L'EAU

Ressource naturelle vitale, moyen de déplacement et de transport marchand, lieu d'agrément et de loisirs, l'eau est au cœur de la vie, de l'activité et du paysage francilien. L'Île-de-France bénéficie de ressources en eau abondantes, tant superficielles que souterraines : la Marne, la Seine et l'Oise et leurs affluents, mais aussi des eaux souterraines. L'eau est au cœur des activités de l'agriculture et de l'industrie. La ville s'est bâtie autour d'elle et a mis à profit ses ressources. Les ports centenaires et nouveaux, les berges et les canaux voient succéder bateaux de loisir et transporteurs de fret. Les fontaines donnent vie aux espaces publics. Patrimoine naturel mais aussi culturel, la Seine est l'esprit de la région capitale, au cœur de Paris qui l'embrasse de ses ponts. Elle est aussi son lien vers la mer, au port du Havre. La façade fluviale francilienne structure les paysages et

relie les territoires. Pour gérer cette ressource, la canalisation de l'eau organise le sous-sol : l'eau coule sous les pieds des Franciliens, dans les caniveaux et les égouts, dans un cycle complexe d'assainissement et de distribution.

Toutefois, ce bien est précieux et fragile, la qualité de l'eau liée à la biodiversité est menacée et constitue un enjeu environnemental, social et économique majeur pour une utilisation raisonnée et parcimonieuse de l'eau. ■



La Marne, Chelles (77)



Anciens entrepôts de la CCIP, Pantin (93)



Parc André-Citroën, Paris (75)



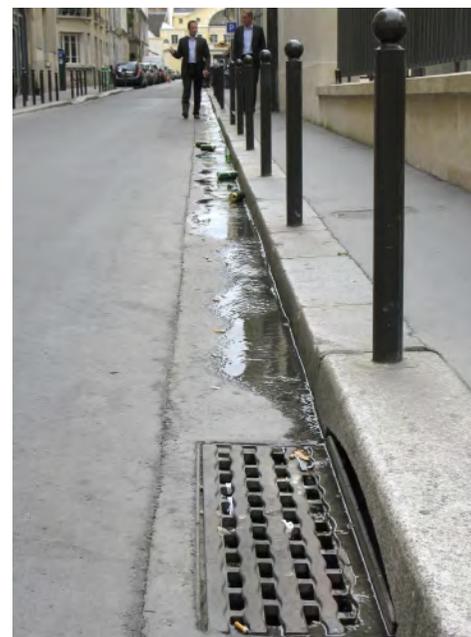
Brétigny-sur-Orge (91)



Usine d'épuration (77)



La Seine à Paris (75)



Paris (75)



On connaît souvent l'histoire de France, les grands temps de sa capitale mais bien moins ceux du territoire régional. Pourtant, ce sont les mêmes événements et les mêmes hommes qui ont contribué à lui donner son visage et sa configuration actuels. À chaque époque, de mêmes enjeux guident l'aménagement du territoire : s'adapter aux données géographiques et morphologiques, mobiliser les ressources du territoire, organiser l'activité humaine, permettre les échanges, etc. Initialement, la fertilité des sols a joué un rôle majeur dans le peuplement et le développement de la région. Des infrastructures ont été édifiées en fonction des besoins, des usages et des connaissances techniques. Des espaces sont bâtis pour accueillir les populations et les activités nouvelles, au gré des opportunités offertes par le territoire. Au cours des temps, les mêmes caractéristiques persistent : le visage de l'Île-de-France est principalement agricole tandis que l'urbanisation se développe. Le souci de dessiner le territoire, les lieux où l'on va et que l'on parcourt apparaît dès la période gallo-romaine. Les méthodes cartographiques se développent avec les outils de mesure à partir de la Renaissance, offrant des représentations révélatrices des forces politiques commanditaires. On note la récurrence d'une échelle large, permettant de situer la capitale au sein d'un vaste territoire, parfois beaucoup plus étendu que celui des limites administratives de l'Île-de-France d'aujourd'hui. Par la suite, la seule cartographie laisse place à l'aménagement du territoire et à sa planification. Par la carte, c'est désormais un projet qui est formalisé. Enfin, les régimes politiques, leurs évolutions institutionnelles et socio-économiques, viennent compléter l'ouvrage francilien. L'Île-de-France se construit selon des ambitions, des décisions politiques mais également des ruptures et des aléas conjoncturels auxquels on doit s'adapter. ■

3

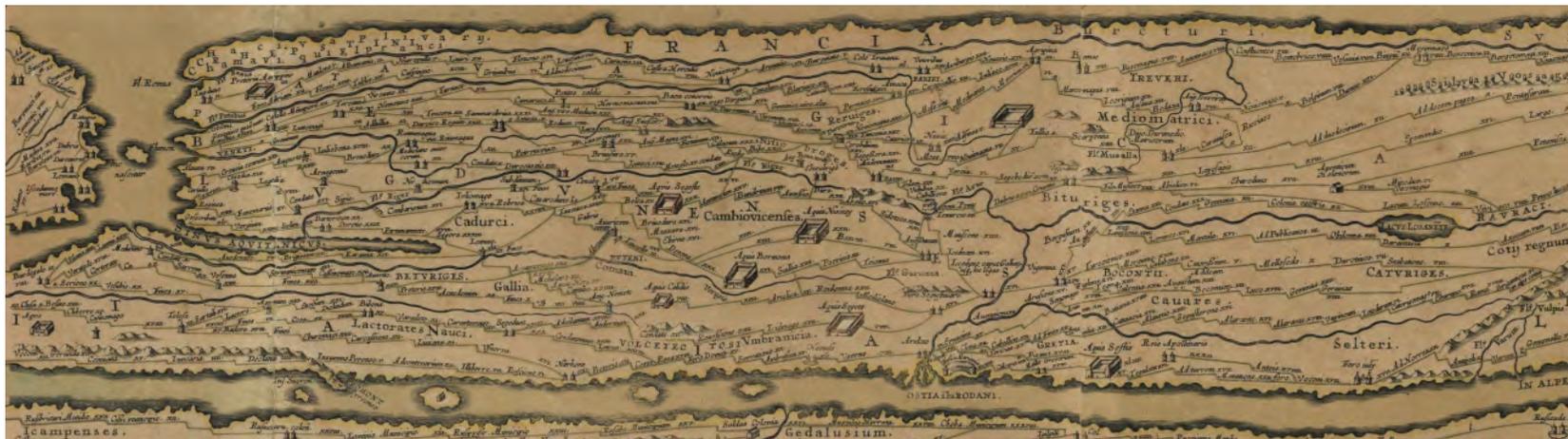
COMPRENDRE L'ÎLE-DE-FRANCE : UNE HISTOIRE DU TERRITOIRE

- 3.1 Jusqu'au XIX^e siècle :
l'esquisse progressive d'une région-capitale 46
- 3.2 Au XX^e siècle :
l'organisation de la région par la planification 48
- 3.3 2008 - 2013 - 2030 : une nouvelle donne 50
- 3.4 Depuis le XVIII^e siècle
une région composée par les acteurs publics 52

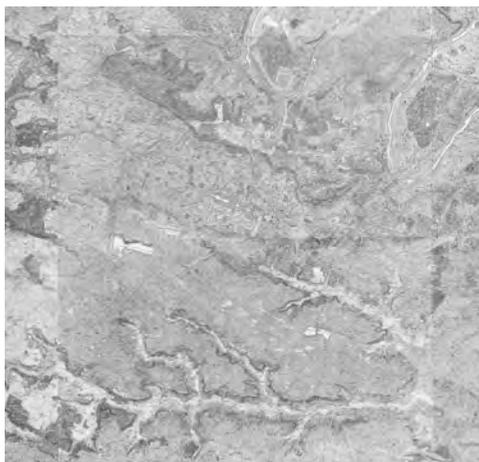
3.1 JUSQU'AU XIX^E SIÈCLE : L'ESQUISSE PROGRESSIVE D'UNE RÉGION-CAPITALE

Capitale des Gaulois Parisii, la cité que les Romains nomment Lutèce est initialement déterminée comme un point de franchissement de la Seine selon un axe nord-sud et s'inscrit dans le réseau routier de l'Empire (voir Table de Peutinger). Au début de notre ère, la région est un élément important du système défensif de la Gaule celtique face à la menace barbare. Celle que l'on appelle alors Civitas Parisiorum, à partir du IV^e siècle, devient le cœur du royaume franc en formation dès 508 avec l'installation de Clovis. D'abord centre d'enseignement religieux, ce n'est qu'au début du II^e millénaire que Paris s'affirme définitivement comme le lieu du pouvoir royal. La province d'Île-de-France, dont les limites géographiques correspondent à la région actuelle moins la partie orientale rattachée à la Champagne, relève directement de l'autorité du roi de France. Au développement de l'administration monarchique correspond celui des représentations cartographiques, qui mettent en évidence les éléments d'organisation spatiale du territoire : la Seine, les routes,

les zones bâties, les forêts, les aménagements. Des centralités s'affirment : Paris (voir Carte des environs de Paris à trois lieues à la ronde) mais aussi Versailles, résidence du roi à partir de Louis XIV (voir Carte des chasses du Roy). La capitale, au centre du réseau des villes et des campagnes du bassin parisien, connaît une importante croissance démographique entre le XVI^e et le XVIII^e siècle. Elle se modernise : pavage des rues, éclairage urbain, égouts rénovés. Entre Versailles, Paris et les faubourgs, la grande ville et sa périphérie sont le creuset des révolutions françaises, du serment du Jeu de paume en 1789 à la Commune de 1871. Mais le département de la Seine, né en 1790, est également le moteur français de la révolution industrielle. Le XIX^e siècle voit la démographie exploser avec le début de l'exode rural, l'urbanisation s'accélérer et les activités se concentrer. Une agglomération composite s'esquisse : Paris haussmannien dense, banlieues réservoirs de main-d'œuvre et lieux de l'industrie, paysages de grandes cultures, de bois et de forêts. ■



Extrait de la Table de Peutinger (XV^e) localisant Lutèce (Paris)



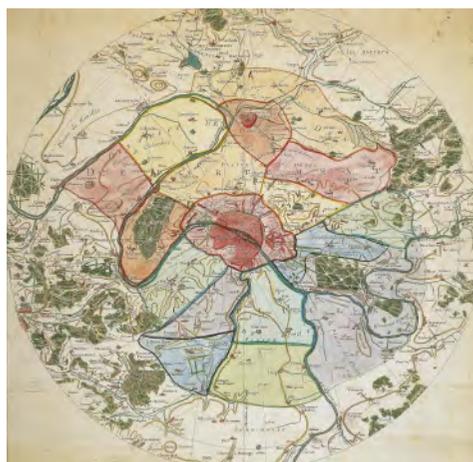
Carte des Chasses du Roy (XVII^e)

DIDIER DAENINCKX, LES BARAQUES DU GLOBE

«Les abords de cette immense ville de planches, de tôle ondulée, où s'entassaient ceux qui édifiaient les cités nouvelles, ceux qui assemblaient les voitures sur les chaînes de Billancourt, de Levallois, du quai de Javel [...]. Il fallait traverser le chemin pavé de Gonesse bordé d'antiques becs de gaz qu'entretenait un allumeur, s'enfoncer dans le dédale des jardins ouvriers...»



Avenue de l'Opéra, soleil, matinée d'hiver, Camille PISSARRO (1830-1903)



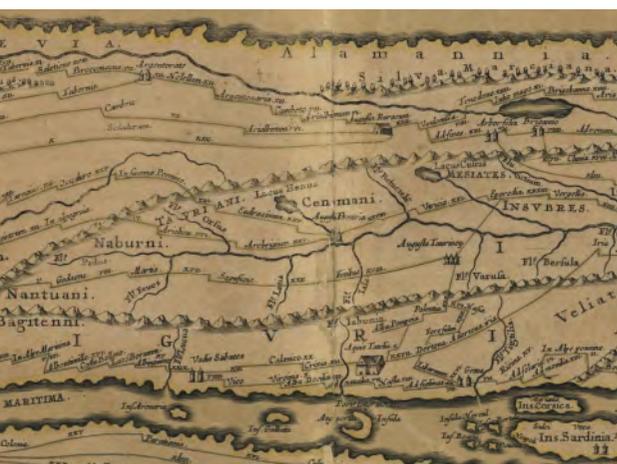
Carte des environs de Paris à trois lieues à la ronde (1790)

VICTOR HUGO, LES MISÉRABLES

«Montfermeil est situé entre Livry et Chelles, sur la lisière méridionale de ce haut plateau qui sépare l'Ourcq de la Marne. Aujourd'hui c'est un assez gros bourg, orné, toute l'année, de villas en plâtre, et, le dimanche, de bourgeois épanouis. En 1823 [...] ce n'était qu'un village dans les bois. [...] On y vivait à bon marché de cette vie paysanne si abondante et si facile.»



Le canal du Loing, Alfred SISLEY (1839-1899)



Napoléon III remettant au Baron Haussmann le décret d'annexion des communes limitrophes le 16 février 1859, Adolphe YVON (1817-1893)

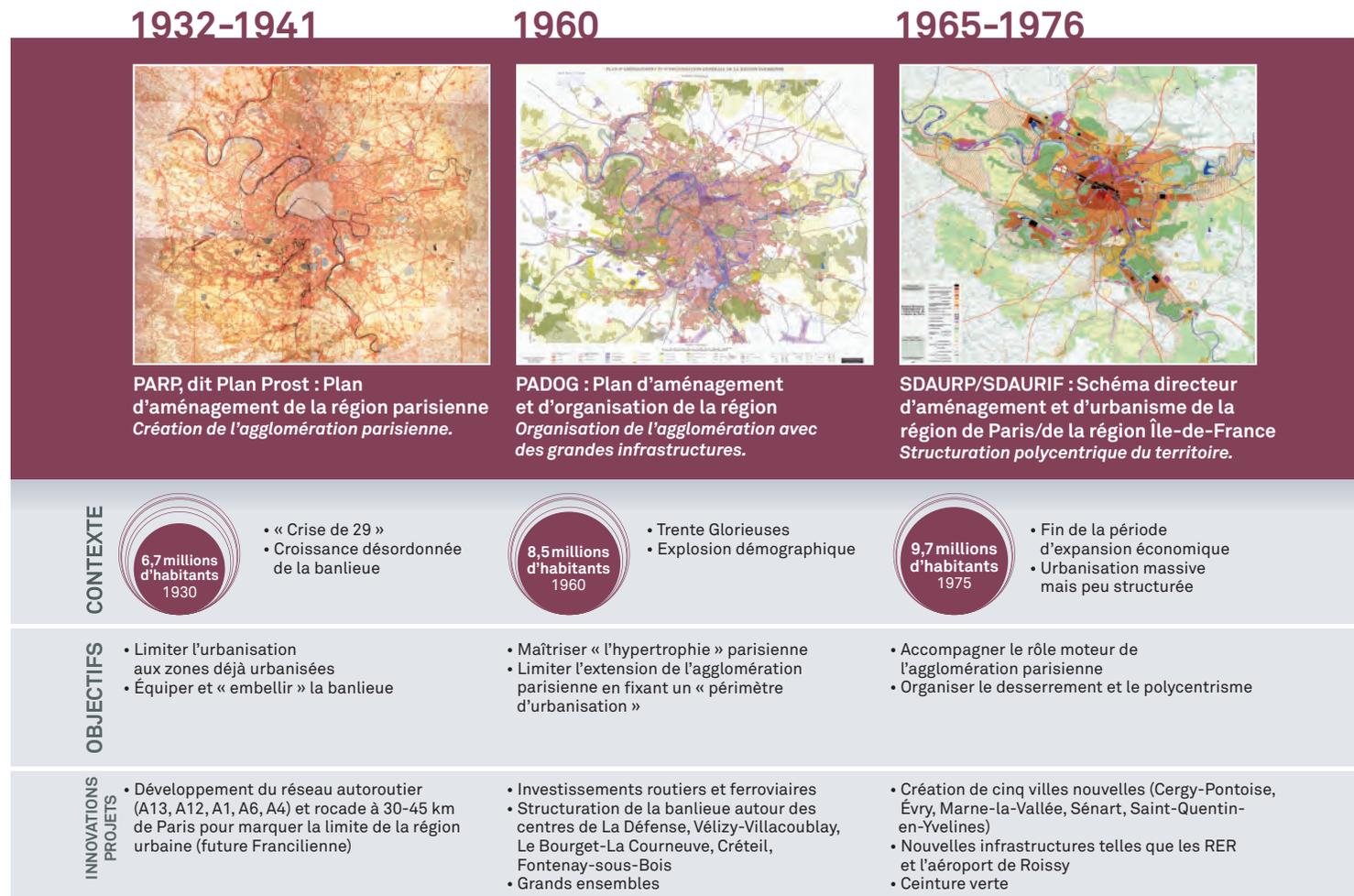


«Actualités». La ville de Paris cherchant à englober la banlieue, Charles VERNIER (1831-1887)

3.2 AU XX^E SIÈCLE : L'ORGANISATION DE LA RÉGION PAR LA PLANIFICATION

L'agglomération immense qu'est Paris à l'aube du xx^e siècle s'est développée par strates, sans véritable direction au gré des opportunités

foncieres et du développement des moyens de transport, notamment du chemin de fer et des tramways. Dans les zones de croissance



© Région Île-de-France 2013

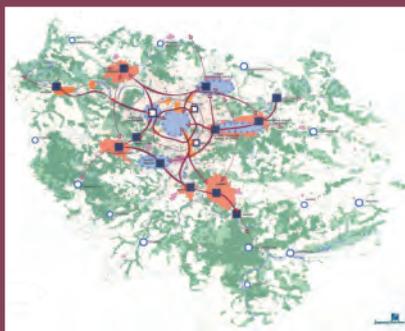
urbaine, souvent l'habitat est insalubre, l'espace public sous-équipé, les habitants et l'environnement naturel sont directement exposés aux nuisances de l'industrie en pleine expansion. De ce constat du mal-vivre qui caractérise la condition urbaine naît l'urbanisme moderne, qui s'incarne principalement dans deux outils : le permis de construire et la planification spatiale.

Progressivement, l'organisation de la région parisienne par la puissance publique passe du simple zoning à une véritable politique d'aménagement du territoire élaborée pour répondre aux défis posés par les mutations économiques, sociales et culturelles. La planification,

qui a pour responsabilité la gestion du bien commun qu'est le territoire, prévoit la mise en œuvre d'un projet collectif conçu dans une perspective de long terme. Pour autant, elle ne constitue pas un obstacle au projet local ; elle lui permet de se positionner par rapport à un contexte plus général en fixant de grandes orientations.

1932 marque le début d'une succession de plans d'aménagement de la Région Île-de-France. Chacun tente de répondre aux enjeux de son époque ; ils contribuent à la structuration du territoire comme à la réalisation des grandes infrastructures. ■

1994



SDRIF 1994 : Schéma directeur de la Région Île-de-France
Polycentrisme actualisé et maîtrise de l'étalement urbain.

2008



SDRIF 2008 : Schéma directeur de la Région Île-de-France
Structuration du développement régional par les transports collectifs.

2013



SDRIF - projet Île-de-France 2030
Mobilisation de tous les territoires pour un développement durable de la métropole régionale.

CONTEXTE

10,7 millions
d'habitants
1990

- Décentralisation et libéralisation de l'économie
- Union européenne
- Émergence des enjeux environnementaux (conférence de Rio)

11 millions
d'habitants
1999

- Changement climatique (protocole de Kyoto)
- Métropolisation, globalisation

11,5 millions
d'habitants
2012

- Crise économique mondiale
- Organisation de la gouvernance métropolitaine

OBJECTIFS

- Garantir le rayonnement européen et international de la région
- Corriger les disparités territoriales
- Préserver les zones rurales et naturelles

- Maintenir le rayonnement de l'Île-de-France
- Anticiper et répondre aux mutations et crises
- Favoriser l'égalité sociale et territoriale

- Conforter l'attractivité de l'Île-de-France et accompagner la conversion économique et sociale
- Anticiper les mutations environnementales
- Agir pour une Île-de-France plus solidaire

INNOVATIONS
PROJETS

- Affirmation du polycentrisme
- Achèvement du réseau d'autoroutes
- Introduction de rocadés en transports collectifs (métro Orbital, tangentielles ferrées)

- Densité
- Investissement massif en transports collectifs
- Protection des espaces naturels

- Intensité, compacité
- Confirmation des investissements en transports collectifs
- Stratégie de mise en œuvre

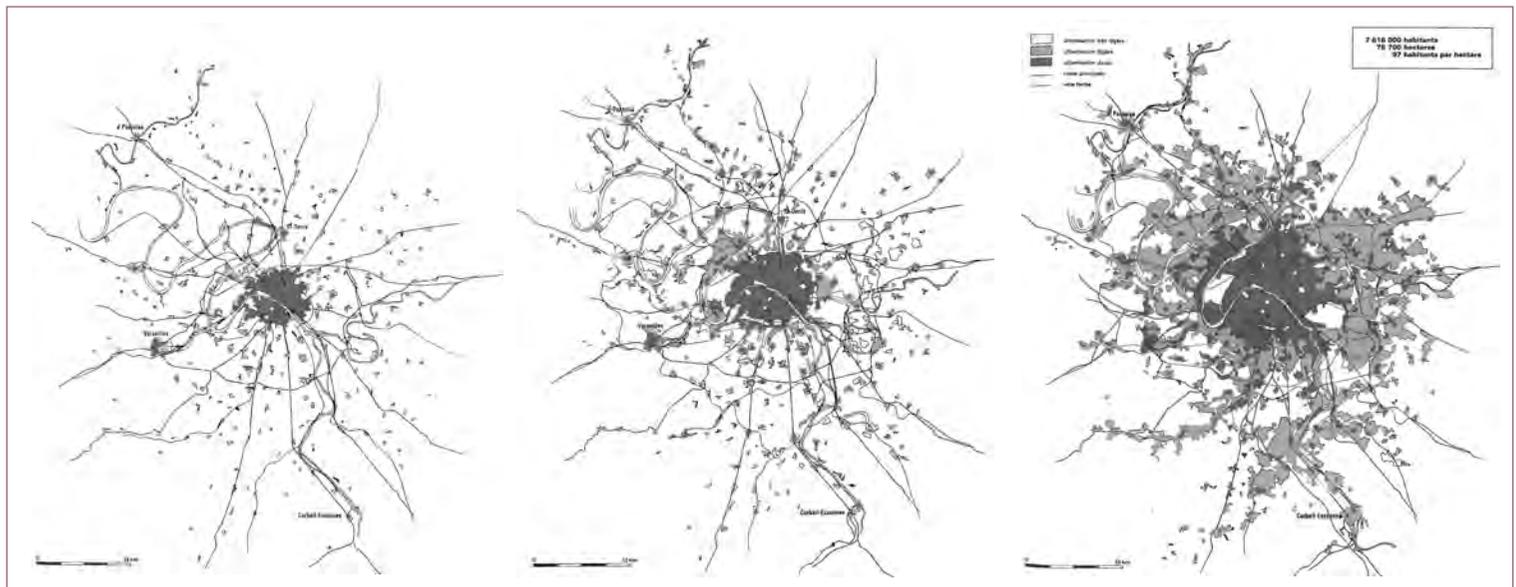
3.3 2008 - 2013 - 2030 : UNE NOUVELLE DONNE

À partir du XXI^e siècle, la révision du Schéma directeur, pilotée par la Région en association avec l'État, ouvre une nouvelle période dans l'histoire de la planification francilienne. Fortement concerté avec l'ensemble des collectivités franciliennes et des acteurs de l'aménagement, adopté par une assemblée élue, le Schéma directeur est porteur d'une vision partagée qui permet la mise en place d'une stratégie territoriale collective, recherchant la complémentarité des échelles.

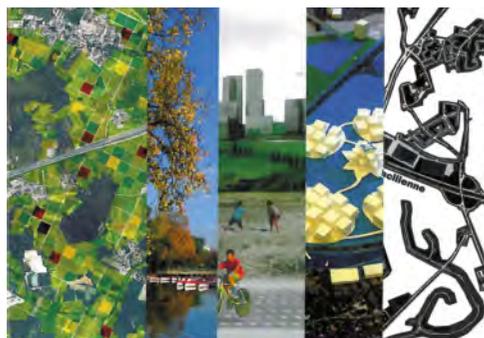
Depuis le plan Prost et le plan Delouvrier, conformément à l'esprit de la décentralisation et aux évolutions législatives, le territoire concerné par le SDRIF s'est élargi, depuis Paris, cœur de la métropole francilienne aux grands espaces ruraux constituant des campagnes métropolitaines. L'extension de l'agglomération et la croissance démographique ont également comme conséquence une meilleure

prise en compte de la ville existante. La politique d'aménagement ne cherche plus à créer *ex nihilo*, comme cela avait été le cas pour les villes nouvelles. Le contexte n'est plus le même : elle préconise d'intervenir sur l'existant pour l'améliorer et le rendre plus performant.

Le rapport au temps a également évolué : la planification s'est toujours inscrite dans un temps long, notamment avec l'appui de la prospective. Aujourd'hui, la démarche consiste à comprendre et répondre aux enjeux du présent, tout en anticipant les avenir possibles et en dégageant les politiques adaptées au scénario choisi parmi ces avenir possibles. ■



Plan de la région parisienne 1857-1906-1964 : extrait du SDAURP



ÎLE-DE-FRANCE 2030
ATELIERS DE CRÉATION URBAINE
FUTURS POSSIBLES

Ateliers de création urbaine (ACU)



Assemblée régionale

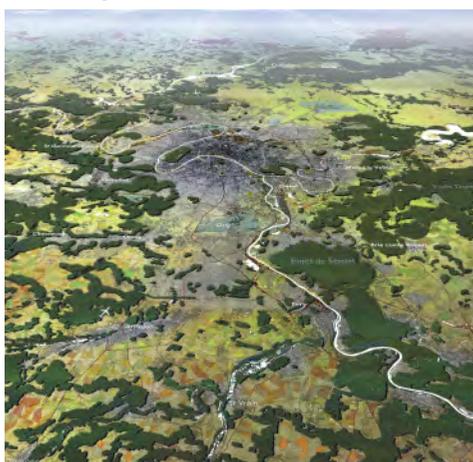
1281 COMMUNES

115 INTERCOMMUNALITÉS

11 500 000 FRANCILIENS

1 RÉGION

8 DÉPARTEMENTS



Perspective aérienne de la région francilienne en 2030



Tables rondes citoyennes, juin 2012



Conférence territoriale régionale, novembre 2011



Plan de déplacements urbains (PDU)

DAVID MANGIN, CRITIQUE,
N° 757-758, JUIN-JUILLET 2010

«La question des limites de la région parisienne est souvent pensée à partir de l'intérieur vers l'extérieur, comme la croissance concentrique des enceintes. Mais les limites sont aujourd'hui bien davantage les limites des systèmes de transport.»

3.4 DEPUIS LE XVIII^E SIÈCLE : UNE RÉGION COMPOSÉE PAR LES ACTEURS PUBLICS

1791 création des départements de la Seine et de la Seine-et-Oise • 1850 loi instituant les conseils municipaux d'hygiène et les premiers règlements d'expropriation pour insalubrité • 1858 vote d'une loi par le Parlement pour autoriser un nouveau programme d'aménagement de Paris, sur l'initiative de Napoléon III • 1859 loi prévoyant l'annexion des faubourgs de Paris situés entre l'ancienne enceinte (mur des Fermiers généraux) et l'enceinte de Thiers • 1890 première loi sur l'intercommunalité pour gérer les services techniques • 1899 création de la société française des HBM • 1902 première législation concernant l'urbanisme prescrivant une autorisation de bâtir dans les communes de plus de 20 000 habitants • 1912 loi portant création des offices publics communaux et départementaux d'HBM • 1919 loi sur le déclassement et la démolition des fortifications et sur l'annexion à Paris de la zone *non aedificandi* • 1919 loi Cornudet mettant en place les plans communaux d'aménagement, d'embellissement et d'extension pour toutes les communes du département de la Seine, et ailleurs pour celles de plus de 10 000 habitants (ou à partir de 5 000 habitants si leur croissance dépassait 2 % par an) • 1924 loi assortissant de sanctions les dispositions prises par la loi Cornudet • 1928 décret instituant le Comité supérieur d'aménagement et d'organisation générale de la région parisienne • 1928 loi Sarraut sur le réaménagement des lotissements défectueux avec la réalisation des voiries et autres éléments de viabilité • 1928 loi Loucheur prévoyant la construction de 200 000 HBM et 80 000 logements à loyers moyens d'ici 1933, par les offices et les sociétés d'HBM • 1932 loi proposée par le Comité supérieur d'aménagement et d'organisation générale de la région parisienne, prescrivant l'élaboration d'un « projet d'aménagement de la région parisienne » [celui-ci fut réalisé sous la direction d'Henri Prost] • 1934 approbation du plan Prost • 1936 rapport d'Henri Sellier et André Morizet sur la réorganisation administrative de la région parisienne • 1943 suppression définitive de l'octroi de la ville de Paris et de l'octroi intercommunal de la région parisienne • 1943 loi refondant durablement la législation de l'urbanisme validée à la Libération par l'ordonnance du 27 octobre 1945, stipulant la création d'une administration de l'urbanisme, avec un Comité national et des commissions départementales d'urbanisme, les prescriptions de projets d'aménagement à l'échelle communale et intercommunale et le principe fondamental selon lequel les dispositions d'urbanisme qui restreignent l'utilisation des sols n'ouvrent droit à aucune indemnité quand elles ne modifient pas l'état antérieur des lieux • 1953 loi facilitant l'expropriation pour construire des logements ou implanter des activités • 1955 décret relatif à l'établissement des programmes d'action régionale • 1958 décret créant l'Établissement public d'aménagement de La Défense; décrets relatifs aux lotissements, aux zones à urbaniser par priorité (ZUP) et à la rénovation urbaine; décrets substituant les plans d'urbanisme aux projets d'aménagement • 1960 approbation du Plan d'aménagement et d'organisation de la région parisienne (PADOG) • 1961 loi créant le District de la région parisienne • 1962 loi et décrets autorisant la préemption des terrains mis en vente dans les zones d'aménagement différé (ZAD) • 1964 décret instituant les circonscriptions d'action régionale • 1964 loi portant réorganisation de la région parisienne (six nouveaux départements issus d'un redécoupage des anciens départements de la Seine et de la Seine-et-Oise: Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis, Val-de-Marne, Essonne, Yvelines, Val-d'Oise) • 1965 publication du Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne (SDAURP) • 1966 création du groupe de travail interministériel des villes nouvelles et des missions d'étude et d'aménagement des villes nouvelles • 1967 loi d'orientation foncière dite loi Pisani qui remplace les

plans d'urbanisme par les plans d'occupation des sols (POS, le plus souvent à l'échelle communale) et par des schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme (SDAU, à l'échelle intercommunale sauf à Paris) et qui institue les zones d'aménagement concerté (ZAC) et la taxe locale d'équipement (TLE) • **1968** division des départements de la Seine et de la Seine-et-Oise • **1972** création des conseils régionaux • **1975** loi de réforme du régime administratif de la ville de Paris transformant la capitale en ville-département • **1976** le District de la région parisienne devient la Région Île-de-France • **1976** approbation officielle du Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région Île-de-France (SDAURIF) • **1977** loi réformant le prêt à l'accession à la propriété suite au rapport Barre (1975) • **1981** création de la commission nationale pour le développement social des quartiers (naissance de la politique de la ville) • **1983** lois de décentralisation confiant aux communes l'élaboration de leur document d'urbanisme et de délivrer les autorisations d'utilisation du sol si elles disposent d'un POS ; création du Fonds d'aménagement de la région Île-de-France (FARIF) • **1984** création du Fonds social urbain (FSU) • **1989** création des contrats pour le développement social des quartiers (ancêtres des contrats de ville puis contrats urbains de cohésion sociale) • **1991** création du Fonds de solidarité des communes de la région Île-de-France (FSRIF) et de la dotation de solidarité urbaine (DSU) ; lois d'orientation pour la ville (premiers objectifs de mixité sociale) • **1992** loi sur l'administration territoriale de la République (début de la démocratie participative locale et approfondissement de la coopération intercommunale avec la création des communautés de communes) • **1993** création de la Conférence permanente des présidents des conseils régionaux du grand bassin parisien • **1994** approbation du SDRIF • **1995** loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire, qui transfère la compétence d'élaboration du SDRIF au conseil régional Île-de-France • **1999** loi relative au renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale créant les communautés d'agglomération • **2000** loi SRU stipulant le remplacement des schémas directeurs par les schémas de cohérence territoriale et remplacement des plans d'occupation des sols par les plans locaux d'urbanisme et une obligation d'un pourcentage de 20 % de logements sociaux • **2003** création de l'ANRU • **2005** transfert du STIF de l'État aux collectivités locales • **2006** réunion de la première conférence métropolitaine • **2008** adoption du projet de SDRIF par le conseil régional Île-de-France • **2009** approbation du Plan de mobilisation pour les transports en Île-de-France • **2009** création du syndicat mixte d'études Paris Métropole • **2009** loi Grenelle 1 introduisant des mesures dans les domaines de l'énergie et du bâtiment, des transports, de la biodiversité et des milieux naturels, des risques environnementaux et de la santé • **2010** loi Grenelle 2 portant « engagement national pour l'environnement », réformant les documents d'urbanisme dans l'optique du développement durable et créant de nouveaux documents comme les schémas régionaux du climat de l'air et de l'énergie (SRCAE) et de cohérence écologique (SRCE) • **2010** loi relative au Grand Paris prévoyant la création du métro automatique du Grand Paris Express et l'élaboration de Contrats de développement territorial (CDT) • **2011** protocole d'accord entre l'État et la Région relatif aux transports publics en Île-de-France et en particulier à la réalisation du métro automatique du Grand Paris Express et des opérations du Plan de mobilisation • **2011** loi visant à faciliter la mise en chantier des projets des collectivités locales Île-de-France permettant une mise en œuvre du SDRIF de 2008 grâce à un régime dérogatoire, et prévoyant les conditions d'aboutissement de la révision du SDRIF • **2011** décret portant approbation du Schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris et valant nouvelle mise en révision du schéma directeur de la région Île-de-France • **2013** approbation du SDRIF révisé. ■

Île de France 2030 le schéma directeur

Ancrée sur un territoire empreint de diversités, fondée sur la réalité économique et sociale, considérant les attentes et les besoins des citoyens, envisageant les perspectives des décennies à venir, la planification place le quotidien des Franciliens au cœur de sa démarche. Dans un contexte de mondialisation, l'Île-de-France doit assurer son rayonnement et sa compétitivité, au travers d'un réseau de transport efficace, d'un dynamisme économique refondé ou encore d'une offre culturelle audacieuse. Contrairement à la fragmentation observée de certaines métropoles internationales, l'Île-de-France présente des atouts déterminants. Ils sont à mobiliser en faveur d'un partage des richesses et des espaces, de mixités emboîtées et fertiles, d'un «ré-enchantement» du territoire régional. Cette mutation représente un pari, moteur de développement pour tous. L'Île-de France est aussi un territoire où vivent 11,5 millions d'habitants. Une population qui bénéficie des avantages offerts par la région métropolitaine : l'accès à la culture, aux sports et aux loisirs grâce à un grand nombre d'équipements, l'accès à la formation et au travail par l'offre d'enseignement et d'apprentissage et les nombreux pôles d'emplois, l'accès à de grands espaces naturels pour s'évader. Mais cette population subit aussi les inconvénients de la vie métropolitaine : la difficulté d'accès au logement et la cherté du foncier et des loyers, les personnes sans emploi toujours trop nombreuses, les déplacements domicile-travail souvent contraints, l'enclavement et la ségrégation de certains territoires, les pollutions et les nuisances diverses qui altèrent la qualité de vie.

Le conseil régional en ouvrant le débat, avec tous ses partenaires, autour de la révision du SDRIF entre 2004 et 2008 a permis l'émergence d'un consensus autour de principes fondamentaux pour l'aménagement et le développement durables de la région métropolitaine : intensification de la ville, articulation des développements urbains avec ceux des transports collectifs, mise en relation au niveau régional des espaces naturels. La complexité du système métropolitain, la multipolarité, et la nécessité de la coopération sont apparues à la rencontre des nombreuses prises de position, la planification spatiale permettant de faire dialoguer les différentes politiques publiques sectorielles. ■

4

AGIR POUR LE QUOTIDIEN D'AUJOURD'HUI ET DE **DEMAIN**

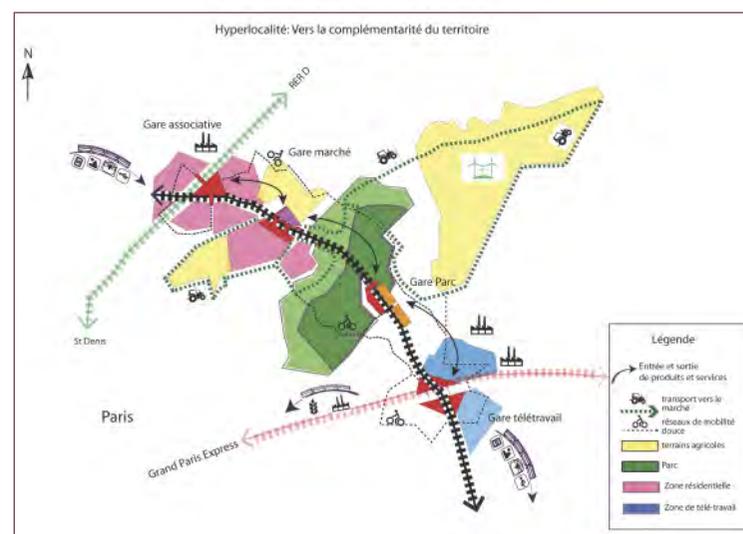
4.1 La proximité	56
4.2 La solidarité.....	58
4.3 L'attractivité et l'innovation	60
4.4 La soutenabilité et la robustesse	62
4.5 La souplesse et l'adaptabilité	64

4.1 LA PROXIMITÉ

Le réseau de transport public connaîtra dans les années à venir des transformations et des améliorations considérables. Il a été conçu pour offrir un maillage bénéficiant à l'ensemble du territoire. Qu'il s'agisse du réseau de lignes à grande vitesse, du renouvellement de l'organisation aéroportuaire, du transport fluvial, du métro automatique du Grand Paris Express, de l'amélioration du réseau métropolitain, ou d'une meilleure insertion urbaine des voiries structurantes, tout doit concourir à faciliter la mobilité des personnes et des marchandises. Afin de faire face à la croissance des déplacements et garantir l'accès à la mobilité pour tous, il convient également de compléter le réseau routier francilien qui ne pourra s'affranchir d'actions en faveur d'une meilleure intégration environnementale de ses infrastructures, d'une requalification progressive du réseau en faveur d'un partage de la voirie et du développement des modes actifs.

Le développement soutenable de la région repose aussi sur une meilleure intégration des grands services urbains qui constituent un réseau tout aussi structurant pour un bon usage de l'espace, la gestion et la fourniture de l'eau, la gestion des déchets, la fourniture d'énergie et la logistique. Tous ces systèmes plus ou moins bien intégrés dans l'espace connaissent une pression foncière et sociale, qui fait peser un risque de réduction des emprises, des menaces sécuritaires, et ont un rôle non négligeable sur la consommation d'espace. De même, il s'agit

d'opérer un meilleur traitement des emprises foncières désaffectées. Ainsi, de nouveaux modes de conception environnementale et urbaine intégrée, de regroupement et de gestion sont à inventer, ils sont tout autant facteurs d'attractivité que les pôles d'excellence. Le développement de secteurs fondés sur les principes de l'économie circulaire ou de fonctionnalité doit être encouragé, *a minima* leurs expérimentations facilitées. ■



Hyperlocalité



Micromobilité



Éco-urbanisme dans le Parc naturel régional du Gâtinais français, Maise (91)

VILLE POUR TOUS VILLE DU
 QUOTIDIEN POLYCENTRISME
 ARTICULATION AMÉNAGEMENT-
 TRANSPORT **PÔLES DE GARE**
 STRUCTURANT MOBILITÉ MICROMOBILITÉ
 HYPERMOBILITÉ **COMPACTÉ INTENSITÉ**
 DENSITÉ ACCESSIBILITÉ MIXITÉ

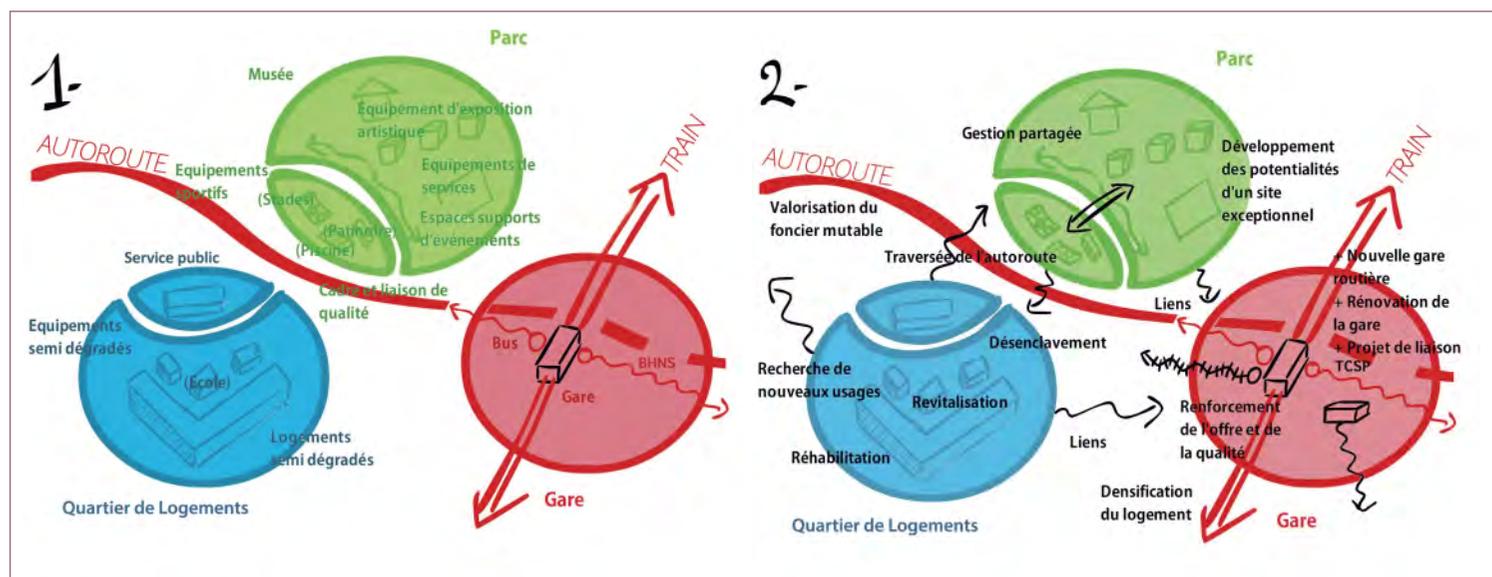


Mutation de la RN3

4.2 LA SOLIDARITÉ

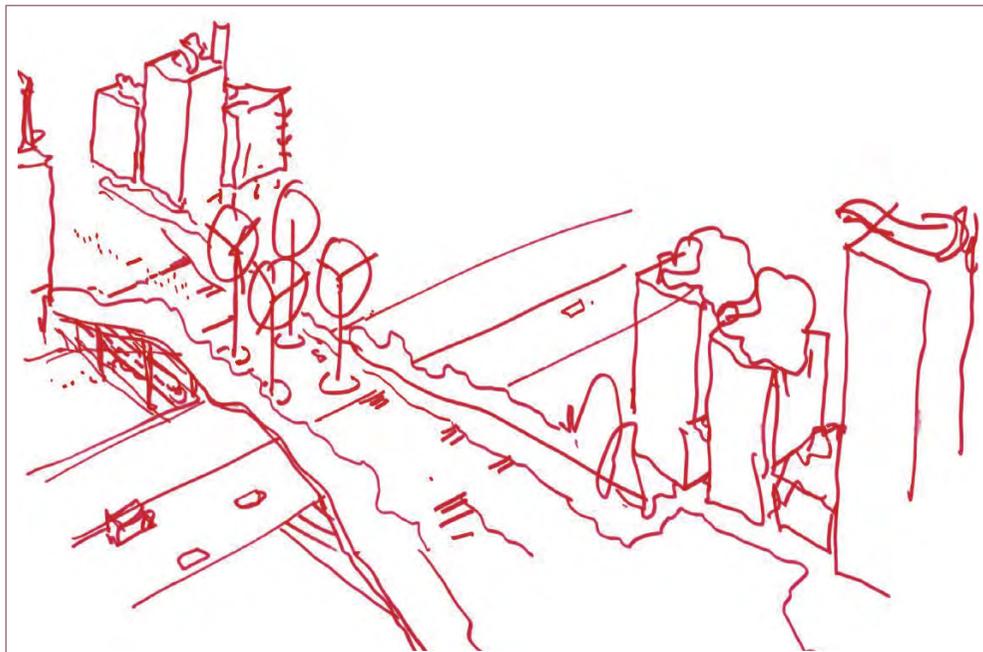
L'équité sociale et territoriale repose sur une refonte de l'attractivité résidentielle et constitue un des fondements majeurs du rayonnement international de la région métropolitaine. La production de logements, en panne depuis de nombreuses années, doit être aidée et accompagnée du financement d'équipements et de portage foncier. Il s'agit de permettre la régénération du tissu existant et des développements urbains nouveaux, dans des conditions qualitatives et économiques satisfaisantes pour la création d'une offre urbaine (logements, emplois, équipements et services) pour tous les Franciliens. En matière de santé, il convient d'offrir un accès équitable aux soins et aux services sociaux, à tous les territoires. L'enjeu démographique du vieillissement de la population est fondamental, tant d'un point de vue de l'adaptation des espaces que dans l'avènement de nouveaux liens sociaux intergénérationnels. Enfin, de nombreux territoires continuent

de cumuler inégalités sociales, économiques et environnementales. Ces territoires socialement et écologiquement prioritaires doivent bénéficier d'une attention particulière. ■



Enjeux spécifiques d'un territoire

COHÉSION SOCIALE
SOLIDARITÉ TERRITORIALE
 COMPLÉMENTARITÉS **TERRITOIRES**
CONTRIBUTIFS ÉQUILIBRE *TERRITORIAL*



Pont terrestre



Lieux de rassemblement à l'échelle du quartier

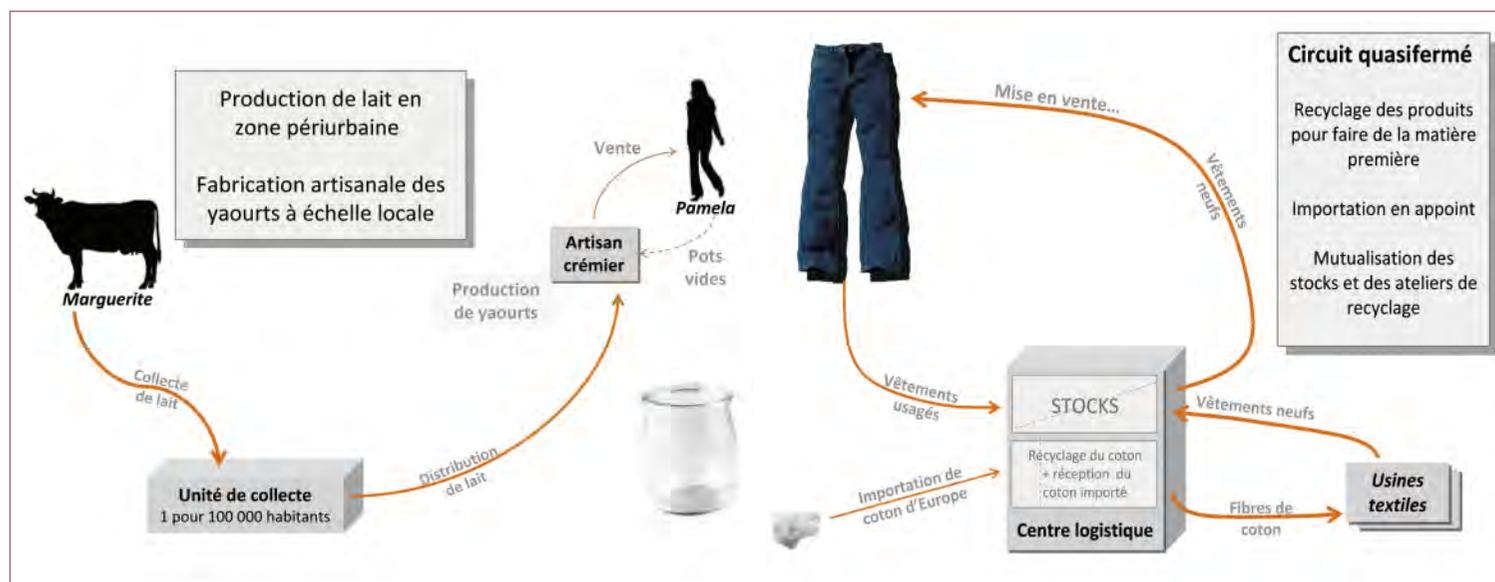


Création d'un parcours de santé

4.3 L'ATTRACTIVITÉ ET L'INNOVATION

Il est indispensable de conforter la place économique et l'attractivité internationale de l'Île-de-France : en s'appuyant sur la diversité, la robustesse et la richesse de son économie d'une part et en l'inscrivant à l'échelle régionale d'autre part. Ainsi, les flux économiques profitent à l'ensemble du territoire et de ses habitants. Dans le domaine de l'emploi et de l'innovation, l'enjeu est d'apporter une réponse à la crise économique, notamment par la réindustrialisation et la relocalisation d'activités, et de réussir la transition écologique de l'économie francilienne pour les grandes entreprises comme pour les plus petites ou les moyennes. Mais l'aide aux structures sera insuffisante sans la formation des générations futures et la poursuite du développement de territoires moteurs pour lesquels la Région s'engage avec un objectif d'exemplarité et d'ouverture vers le monde.

De même, la recomposition universitaire en lien avec la structuration de réseaux tel que les communautés d'universités et établissements est située au cœur des enjeux d'aménagement, de recherche et d'enseignement supérieur. Les nouvelles technologies de l'information et de la communication sont également un atout mais en leur absence ou insuffisance, des disparités se creusent et des handicaps s'installent. L'Île-de-France doit devenir une métropole totalement connectée pour que tous les Franciliens puissent mieux communiquer. Enfin, la dimension culturelle est un enjeu grandissant. La créativité est à l'origine d'innovations et de valeur ajoutée en s'intégrant de plus en plus à la production industrielle. Susciter la créativité de tous en se mettant à l'écoute des talents procurera un épanouissement aux Franciliens et renforcera les compétences propres à la région y compris dans le domaine économique. ■



La chaîne logistique du yaourt

RÉVOLUTION **NUMÉRIQUE**
 INNOVATION PARTAGÉE
 CRÉATIVITÉ CULTURE FUTUR
 TRANSITION **ÉCOLOGIE**



Totem interactif



La gare multimodale

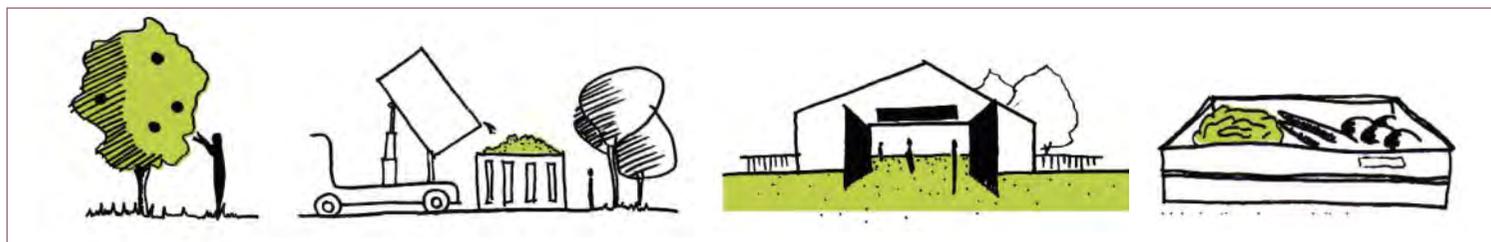


Quartier d'affaires

4.4 LA SOUTENABILITÉ ET LA ROBUSTESSE

La complémentarité entre ville et nature est nécessaire et doit faire l'objet d'une recomposition qui dépasse les préjugés et l'opposition entre ville dense et secteurs périurbains, voire ruraux. Les atouts et richesses des territoires sont à partager. Au même titre que les pôles économiques doivent profiter à l'ensemble de la région, il ne peut être envisagé de passer sous silence l'attractivité et les développements futurs des grands espaces agricoles, des forêts et des bois, des parcs naturels régionaux et des villages franciliens, constitutifs de ressources diverses et contributifs d'une intensité urbaine et d'ouvertures paysagères remarquables. C'est une condition *sine qua non* de la qualité de vie pour l'ensemble des Franciliens. Il s'agit de considérer la nature, comme un « partenaire » de développement et non comme une variable d'ajustement et d'intégrer les activités humaines en lien avec la nature dans toutes ses diversités, car ce sont aussi ces liens qui composent et dessinent le territoire dans son ensemble. Enfin, c'est un enjeu incontournable pour permettre le développement d'une région métropolitaine résiliente, soutenable et qui s'adapte aux changements climatiques.

Il existe également un enjeu fort autour du partage des valeurs culturelles qui se manifestent notamment à partir de Paris, ville lumière au cœur d'une région métropolitaine qui saura révéler toutes les richesses de son patrimoine et toutes les complémentarités des territoires qui la composent. La culture ne peut être seulement examinée à l'aune du monumental : elle est porteuse d'identité à l'échelle locale comme à l'échelle régionale ou nationale. Elle est aussi facteur de développement personnel et de cohésion sociale. De nouveaux emblèmes sont à identifier et à concevoir pour enrichir la métropole francilienne. L'enjeu est le même pour ce qui relève des équipements sportifs, touristiques ou de loisirs qui se révèlent de véritables outils d'aménagement et de développement durable des territoires. ■

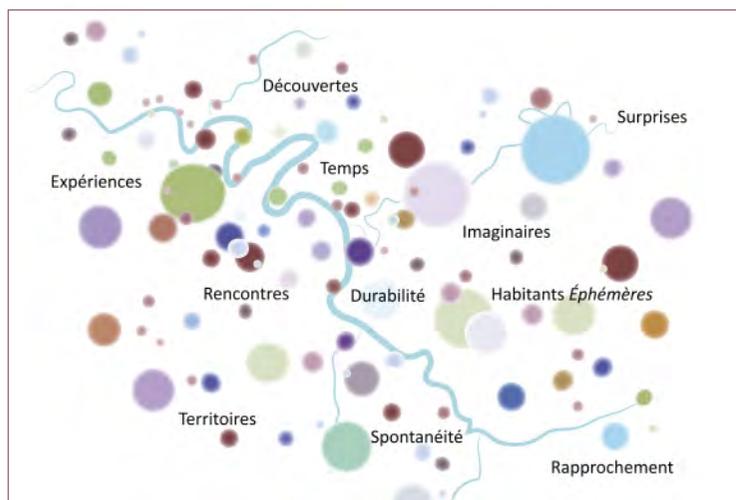


Zones d'activités agricoles et circuits courts

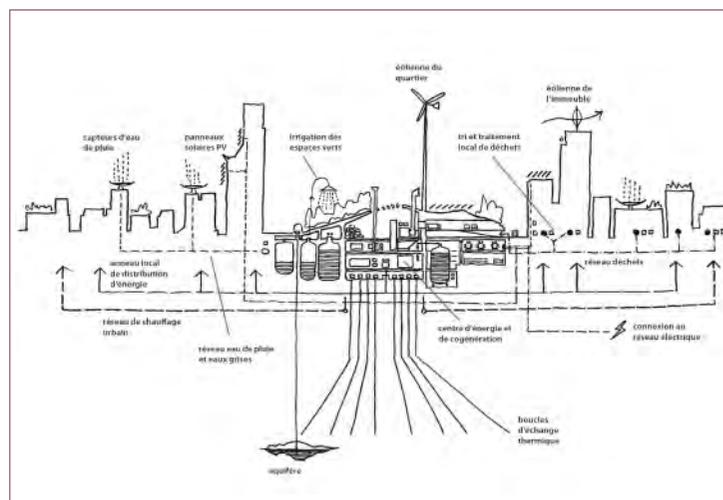
PATRIMOINE PAYSAGES
 IDENTITÉ ENVIRONNEMENT
 OPTIMISATION FONCIÈRE
 SOBRIÉTÉ ÉNERGÉTIQUE



Agriculture urbaine



Éphémères durables



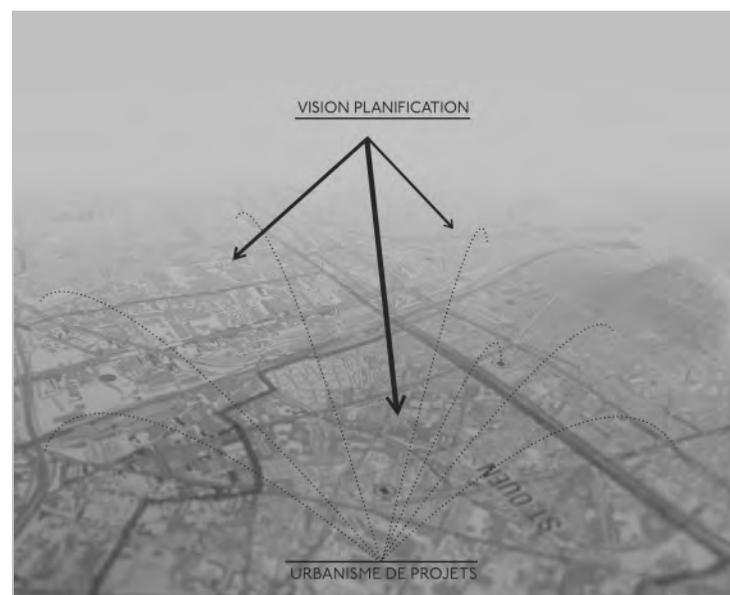
Centres techniques de gestion d'énergie et de ressources

4.5 LA SOUPLESSE ET L'ADAPTABILITÉ

Il faut pouvoir faire vivre le projet Île-de-France 2030. Ce défi impose de prendre en compte les différentes échelles du territoire, la pluralité des acteurs mais également les différentes temporalités des projets. Ainsi, le lien ou le rapport au temps est une dimension incontournable du projet d'aménagement porté par la Région. Les temps du projet sont en effet nombreux : ébauche, maturation, faisabilité, négociation, exposition au public, financement sont autant d'étapes nécessaires pour aboutir à un projet cohérent et partagé. En fonction de l'urgence des besoins, de la technicité de sa réalisation, de l'unanimité prononcée, de la disponibilité des financements, un principe de phasage se met en place. Les échéances sont données à « court terme » (deux à cinq ans), « moyen terme » (10 à 15 ans) ou « long terme » (au-delà de 20 ans). Elle dépend aussi des impondérables : pollution du site, évolution des financements, question de gouvernance, nouvelle législation, etc.

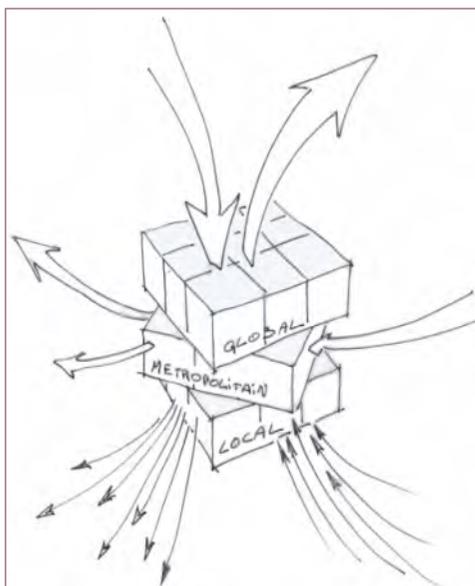
Le cours d'un projet, quelles que soient son échelle et son ambition, n'est pas linéaire. La réalisation n'est pas la finalité unique ; elle est

assortie d'enjeux tels la pérennité d'un équilibre, l'indispensable adaptation des projets en cours, le caractère réversible d'une intervention. Les orientations d'aménagement du SDRIF s'exposent encore davantage à ces contingences compte tenu de la multiplicité des composantes (législation, territoires, acteurs, temps, etc.) qui impactent sa mise en œuvre. Aussi, mesurer les effets obtenus, identifier les inflexions nécessaires, adapter les objectifs et les orientations au contexte, sont des démarches nécessaires pour permettre une bonne adéquation entre le sens de la planification régionale, la réalité des territoires et l'évolution du contexte social, économique et environnemental. ■



Vision planification et urbanisme de projets

FLEXIBILITÉ ADAPTATION
 PÉRENNITÉ *RÉVERSIBILITÉ*
PHASAGE COURT TERME
 MOYEN TERME LONG
 TERME ÉVOLUTION
RÉSILIENCE FAISABILITÉ



Concept de « commutateur »



Opération de densification sur les toits

INDEX

Termes techniques	68
Crédits photographiques	70

TERMES TECHNIQUES

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

VR Vision régionale - Préambule
 DPSO Défis, projet spatial régional et objectifs
 OR Orientations réglementaires

EE Évaluation environnementale
 MO Propositions pour la mise en œuvre - Annexe

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

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

CRÉDITS PHOTOGRAPHIQUES

Foule – © IAU ÎdF
Jardins d'Éole, Paris (75) – © P. Lecroart / IAU ÎdF
Marché, Aulnay-sous-Bois (93) – © Région Île-de-France
Source : Ateliers de création urbaine, session 2012 - ÎdF 2030.
Les scénarios qui bousculent
Paris au lever du jour (75) – © B. Basset / IAU ÎdF
Ambiance urbaine et usage des lieux – © Région Île-de-France
Source : Ateliers de création urbaine, session 2008 – Futurs possibles
Foule d'employés, La Défense (92) – © J.-C. Pattacini/Urba Images/ IAU ÎdF
Réseau à multiples vitesses : assumer la lenteur – © Région Île-de-France
Source : Ateliers de création urbaine, session 2011
Destination Île-de-France 2030
RoissyBus et Vélib', Paris (75) – © ARD/Gilles Coulon/Tendance Floue
Station Stade de France-Saint Denis (93) © ARD/Gilles Coulon/Tendance Floue .
Navette fluviale, Aubervilliers (93) – © C. Tarquis/IAU ÎdF
Terrasse Le Nôtre, Saint-Germain-en-Laye (78) –
© J.-C. Pattacini/ Urba Images/IAU ÎdF
Université Paris Orsay Sud XII (91) – © ARD / Derouault Michel
CNIT, La Défense (92) – © ARD / Derouault Michel
Champs-Élysées, Paris (75) – © M. Naudin/ IAU ÎdF
La Grande-Borne, Grigny (94) – © J.-C. Pattacini/ Urba Images/ IAU ÎdF
Primeur, Paris (75) – © F. Dugény/ IAU ÎdF
Fête de l'Huma, parc de la Courneuve (93) –
© J.-C. Pattacini/ Urba Images/ IAU ÎdF
Fonctions et territoires selon une logique de Rubik's Cube ©
© Région Île-de-France
Source : Ateliers de création urbaine, session 2009 – L'eau urbaine
Base de loisirs, Bois-le-Roi (77) – © C. Degrémont/ IAU ÎdF
Forêt régionale de Bondy, Clichy-sous-Bois (93) – © C. Legenne/ IAU ÎdF
Nouveaux lieux de production et d'échanges commerciaux –
© Région Île-de-France
Source : Ateliers de création urbaine, session 2010 – Ville.commerce
Bons plans Île-de-France – © Région Île-de-France
Source : Ateliers de création urbaine, session 2011 –
Destination Île-de-France 2030
École La Cigogne (ancienne soufflerie de l'usine Hispano-Suiza),
Bois-Colombes (92) – © A. Darley/IAU ÎdF

Dessin d'enfant – © P. Lecroart/IAU ÎdF
Le Jardin du Couchant, Vincennes (94) – © C. Legenne/IAU ÎdF
Quartier Masséna, Paris (75) – © F. Prévost/IAU ÎdF
Berges habitées – © Région Île-de-France
Source : Ateliers de création urbaine, session 2009 – L'eau urbaine
Vélos – © DR - Delphine Bonamy
Gare de Massy TGV (91) – © ARD/Derouault Michel
Péage de Saint-Arnoult-en-Yvelines (78) –
© J.-C. Pattacini/Urba Images/IAU ÎdF
Port de Gennevilliers (92) – © ARD/Thierry Ardouin/Tendance Floue
Quai de RER, Paris (75) – © ARD/Gilles Coulon/Tendance Floue
Entrée de métro, Paris (75) – © DR - Delphine Bonamy
Aéroport d'Orly (94) – © C. Doutre/BaSoH/IAU ÎdF
Quartier de Surville, Montereau (77) – © Région Île-de-France ADAGP
La Défense (92) – © J.-C. Pattacini/Urba Images/IAU ÎdF
Botte de paille – © Anne-Claude Barbier/Région Île-de-France
Gare de triage de Villeneuve-Saint-Georges (94) – © Région Île-de-France ADAGP
Tour Eiffel, Paris (75) – © Région Île-de-France Médiathèque/Frédéric Menissier
Belloy-en-France (95) – © ARD/Derouault Michel
Cité des 4000, La Courneuve (93) – © Région Île-de-France ADAGP
Château de Maisons-Laffitte (78) – © Région Île-de-France ADAGP
Rocquencourt (78) – © C. Abron/Amphirion/IAU ÎdF
Coteau de la Frette-sur-Seine (95) – © DR
Îlots au sud de la cathédrale, Meaux (77) – © Région Île-de-France ADAGP
Cité Allende, Stains (93) – © F. Huijbregts/IAU ÎdF
Centre-ville de Saint-Quentin-en-Yvelines (78) – © ARD/Derouault Michel
Berges de la Seine, Choisy-le-Roi (94) – © J.-C. Pattacini/Urba Images/IAU ÎdF
Porte des Lilas, Paris (75) – © Région Île-de-France ADAGP
Moulins de Pantin (93) – © Région Île-de-France ADAGP
Fresque par DaCruz et Artof Popof, Vitry sur Seine (94) –
© Région Île-de-France ADAGP
Usine thermique, Vitry-sur-Seine (94) – © Région Île-de-France ADAGP
Esplanade de la Défense (92) – © C. Doutre/BaSoH/IAU ÎdF
Rue commerçante, Saint-Denis (93) – © C. Loudier/IAU ÎdF
Champs d'horticulture, Vitry-sur-Seine (94) –
© J.-C. Pattacini/Urba Images/IAU ÎdF
Jardin partagé, Paris (75) – © DR - Delphine Bonamy

Rurbanité en Île-de-France – © Hervé Dez/le bar Floréal.photographie.....

Rurbanité en Île-de-France – © by Caplio GX100 User

Place du pas, Chanteloup-les-Vignes (78) – © Région Île-de-France ADAGP

Vauréal (95) – © Région Île-de-France ADAGP.....

Parc André-Citroën, Paris (75) – © D. Lacombe/IAU ÎdF

La Marne, Chelles (77) – © E. Bordes-Pages/IAU ÎdF

La Seine à Paris (75) – © Marcel Vergnolle/Région Île-de-France

Usine d'épuration (77) – © ARD/Gilles Coulon/Tendance Floue.....

Anciens entrepôts de la CCIP, Pantin (93) – © Région Île-de-France ADAGP.....

Brétigny-sur-Orge (91) – © J.-C. Pattacini/Urba Images/IAU ÎdF

Paris (75) – © DR - Delphine Bonamy.....

Boussole – © IAU ÎdF

Carte des Chasses du Roy (XVII^{ème}) – © IAU Îdf

Extrait de la Table de Peutinger (XV^{ème}) – © BNF.....

Carte des Environs de Paris à trois lieues à la ronde (1790) – © IAU Îdf.....

Avenue de l'Opéra, soleil, matinée d'hiver, Camille PISSARRO (1830-1903) –

© RMN-Grand Palais/Gérard Blot

Napoléon III remettant au Baron Haussmann le décret d'annexion des communes limitrophes le 16 février 1859, Adolphe YVON (1817-1893) –

© Musée Carnavalet/Roger-Viollet.....

Le canal du Loing, Alfred SISLEY (1839-1899) –

© RMN-Grand Palais (Musée d'Orsay)/Hervé Lewandowski.....

«Actualités». *La ville de Paris cherchant à englober la banlieue, Charles VERNIER (1831-1887) –*

© Musée Carnavalet/Roger-Viollet

Frise planification – © Région Île-de-France - conception Wedodata

Assemblée régionale – © Bertrand Guiton/Région Île-de-France.....

Ateliers de création urbaine, session 2008 – Futurs possibles

© Région Île-de-France.....

Plan de déplacement urbain – © Région Île-de-France.....

Plan de la région parisienne : 1857, 1906 et 1964 (extrait du SDAURP) – © IAU ÎdF ..

Perspective aérienne de la région francilienne en 2030 – © Groupe Descartes.....

Tables rondes citoyennes, juin 2012 – © DR – Région Île-de-France

Conférence territoriale régionale, novembre 2011 – © DR – Région Île-de-France .

Logo ÎdF 2030 – © Région Île-de-France – conception Anatome

Mutation de la RN 3 – © Région Île-de-France

Source : Ateliers de création urbaine, session 2009 – L'eau urbaine

Micromobilité – © LIN

Éco-urbanisme dans le Parc naturel régional du Gâtinais français, Maise (91) –

© PNR GF.....

Hyperlocalité – © Région Île-de-France

Source : Ateliers de création urbaine, session 2012 - ÎDF 2030.

Les scénarios qui bousculent

Création d'un parcours de santé – © Région Île-de-France

Source : Ateliers de création urbaine, session 2010 – Ville.commerce

Enjeux spécifiques d'un territoire - © Région Île-de-France. Source : d'après les

Ateliers de création urbaine, session 2008 – Futurs possibles

Pont terrestre – © Équipe Rogers Stirk Harbour

+ Partners/London School of Economics/Arup

Lieux de rassemblement à l'échelle du quartier –

© Jean Nouvel/Jean-Marie Duthilleul /Michel Cantal-Dupart

La gare multimodale – © Région Île-de-France

Source : Ateliers de création urbaine, session 2010 – Ville.commerce

La chaîne logistique du yaourt – © Région Île-de-France

Source : Ateliers de création urbaine, session 2010 – Ville.commerce

Totem interactif – © Région Île-de-France

Source : Ateliers de création urbaine, session 2010 – Ville.commerce

Quartier d'affaires – © Groupe Descartes

Zones d'activités agricoles et circuits courts – © Groupe Descartes

Éphémères durables – © Région Île-de-France – Source : Ateliers de création

urbaine, session 2011 – Destination Île-de-France 2030

Agriculture urbaine – © Groupe Descartes

Centres techniques de gestion d'énergie et de ressources – © Équipe Rogers

Stirk Harbour + Partners/London School of Economics/Arup

Opération de densification sur les toits – © Jean Nouvel/Jean-Marie Duthilleul/

Michel Cantal-Dupart

Vision planification et urbanisme de projets – © l'AUC

Concept de «commutateur» – © Atelier Christian de Portzamparc

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

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

La révision du SDRIF a été menée en association avec les services de l'État

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

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

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

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

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

La coordination générale a été assurée par :

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

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

La coordination générale a été assurée par :

- Le Département Planification et Aménagement durables, dirigé par Vincent Fouchier, directeur général adjoint, directeur délégué au SDRIF, puis placé sous l'autorité directe de François Dugeny, directeur général,
- L'équipe projet conduite par Sandrine Barreiro, chef de projet de la révision du SDRIF, et composée de Emmanuel Blum, Marie Carles, Laurie Gobled, Anne-Claire Davy, Elisabeth Faguer, Ludovic Faytre, Nicolas Laruelle, Corinne Legenne, Julie Missonnier, Muriel Naudin, Laurence Nologues, Dorothée Palayan, Dominique Riou, Anne-Marie Roméra, Florian Soulard, Sophie Tabuteau, Angélique Templier, Marion Tillet, Yann Watkin,
- Avec l'appui technique de Adelaïde Bardon, Karim Ben Meriem, Etienne Berthon, Laure de Biasi, Elisabeth Bordes-Pages, Simon Carrage, Bernard Cauchetier, Valérie Constanty, Erwan Cordeau, Olivier Cransac, Guillemette Crozet, Amélie Darley, Carole Delaporte, Régis Dugué, Anca Duguet, Audrey Gauthier, François Gorrand, Pascale Guery, Sandrine Gueymard, Brigitte Guigou, Sabine Host, Eric Huybrechts, Emilie Jousseau, Paul Lecroart, Hervé Lerolle, Martine Liotard, Marie-Angèle Lopes, Philippe Louchart, Edouard Massonneau, Cécile Mauclair, Philippe Montillet, Lydia Mykolenko, Danièle Navarre,

Claire Peuvergne, Laetitia Pigato, Corinne Praznocy,
Manuel Pruvost-Bouvattier, Corinne Ropital, Victor Said, Jean-François
Saigault, Indira Sivasoubramaniane, Daniel Thépin, Frédéric Theulé,
Pierre-Marie Tricaud, Pauline Zeiger, Gwenaëlle Zunino.

Avec les contributions :

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

En liaison avec :

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

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

Au sein de l'Unité aménagement durable :

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

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

- Le Département Démographie habitat équipement et gestion locale,
dirigé par Christine Corbillé puis Catherine Boillot,
- Le Département Economie et développement local, dirigé
par Anne-Marie Roméra,
- Le Département Environnement urbain et rural, dirigé par
Christian Thibault,
- Le Département Mobilité et transport, dirigé par Alain Meyere puis
Elisabeth Gouvernal,

- Le Département Urbanisme, aménagement et territoires, dirigé
par Jean-Pierre Palisse puis Fouad Awada, directeurs généraux adjoints,
- Le Département Information, documentation, multimédia, dirigé par
Philippe Montillet,
- Le Département Studio, création, édition, dirigé par Frédéric Theulé,
- Le Département du Système d'information géographique régional, dirigé
par Michel Hénin,
- Le département Système d'information, dirigé par Jean-Marie Lesens,
- La Mission Etudes sécurité, dirigée par Sylvie Scherer,
- L'observatoire régional de la santé, dirigé par Nathalie Sénécal-Garnier,
- L'Institut régional de développement du sport en Île-de-France, dirigé
par Gérard Lacoste.

Et de Gérard Lacoste, directeur général adjoint, en charge de la Stratégie
et du développement.

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

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

Couvertures : Rampazzo

Imprimeur : Imprimerie de Compiègne



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