

Rapport pour le conseil régional
SEPTEMBRE 2011

Présenté par
Jean-Paul Huchon
Président du conseil régional
d'Ile-de-France

ILE-DE-FRANCE : QUEL PROJET D'AMENAGEMENT POUR DEMAIN ?
PRINCIPES POUR LA REVISION DU SCHEMA DIRECTEUR

Sommaire

COMMUNICATION.....	4
1. Confirmer les objectifs du SDRIF de 2008.....	5
2. Prendre en compte le nouveau contexte et les nouveaux projets.....	8
3. Renouveler la conduite de la révision.....	12
4. Renouveler la composition du document.....	15
5. Le cadre juridique et le calendrier de la révision.....	15
ANNEXE AU RAPPORT N°1	17
ANNEXE AU RAPPORT N°2	31

COMMUNICATION

En 2008 le Conseil régional adoptait pour la première fois sous sa responsabilité un projet de Schéma directeur de la région Ile de France (SDRIF). Ce document, à la fois projet politique d'aménagement du territoire régional et document d'urbanisme opposable aux plans locaux d'urbanisme et schémas de cohérence territoriale est, depuis lors, le cadre de cohérence des politiques publiques régionales.

La procédure de révision, en l'absence de décret d'approbation, se poursuit. Le Conseil régional, dont c'est la compétence, a aujourd'hui l'opportunité de lui donner une nouvelle ambition pour une Ile-de-France plus durable, plus humaine et plus solidaire.

Légitimées par un travail de concertation sans précédent avec l'Etat, juridiquement associé à la révision, les Départements, le CESER, les chambres consulaires, mais aussi avec l'ensemble des élus franciliens, les forces vives régionales et les Franciliennes et les Franciliens, les orientations du Schéma directeur conservent leur actualité. Il s'agit donc aujourd'hui de poursuivre les réflexions et la concertation déjà menées pour cette révision. Mais le contexte a changé et le Schéma directeur doit lui être adapté.

D'abord, les défis pour l'aménagement d'une métropole durable que sont l'enjeu climatique et énergétique, la réduction des inégalités sociales et le développement économique connaissent une acuité de plus en plus aigüe. Nous devons tirer les enseignements de la catastrophe de Fukushima et mettre en œuvre une politique d'aménagement sobre en énergie notamment. De la même manière qu'il faudra répondre à la crise financière et économique que nous connaissons, annoncée comme sans précédent. Leurs conséquences sur le fonctionnement de la métropole, même si elles sont encore difficiles à prévoir, seront réelles. L'ampleur de la tâche est considérable tant l'incertitude est grande, mais c'est aussi une opportunité pour envisager d'autres modèles. Le schéma directeur pourrait être, pour ce qui le concerne, c'est-à-dire l'aménagement territorial, un des outils de cette prise de conscience.

Ensuite, la prise de conscience que les territoires franciliens font ensemble métropole et qu'ils ont à cet égard un destin commun s'est accrue ces dernières années. Il ne s'agit plus d'opposer des centres à des périphéries, des espaces urbains à des espaces ruraux, des collectivités locales entre elles, mais de tisser des relations et des réseaux entre eux. La création de Paris Métropole ou de l'Atelier international du Grand Paris en sont des illustrations.

A cet égard la Région a un rôle particulier à jouer, au-delà de sa compétence légale relative au schéma directeur. Par son échelle affranchie des périmètres institutionnels départementaux ou communaux, par son importance économique et démographique pour la nation, par les nombreuses politiques publiques qu'elle mène, par son poids politique, la Région a un rôle fédérateur très important. La révision du SDRIF doit être l'occasion de le renforcer, par la définition d'un projet concerté pour être au final partagé entre les collectivités et l'Etat.

Le débat sur le type de développement que nous souhaitons pour une métropole durable, humaine et solidaire devra être mené et approfondi.

Depuis 2008 et notamment lors des débats publics sur le schéma de transport du Grand Paris et les négociations qui les ont suivis, la Région a combattu la vision d'un aménagement du territoire basé sur l'exclusivité de quelques territoires d'excellence supports de compétitivité économique internationale, qui tireraient le développement de l'ensemble des territoires.

Avec les élus locaux, elle y a opposé un projet qui prône, tout en renforçant les grands pôles économiques franciliens, le développement de tous les territoires avec la volonté de réduire les déséquilibres historiques, de renforcer l'attractivité du cœur d'agglomération, de dynamiser les centralités de grande couronne, de préserver les espaces ouverts, avec comme unique volonté l'amélioration des conditions de vie des Franciliens. Le schéma de transport du Grand Paris a été fondamentalement a été modifié à cette aune.

En poursuivant les travaux menés entre 2005 et 2008, en étant animé de la même volonté de concertation et de persuasion, la révision du schéma directeur peut être l'occasion de mûrir un nouveau modèle de développement, à la croisée d'un nécessaire rayonnement international et de l'amélioration de la qualité de vie. Un projet exemplaire de conversion sociale et écologique du territoire dont les Franciliens seraient le cœur.

1. Confirmer les objectifs du SDRIF de 2008

1.1. Confirmer les ambitions régionales

Le SDRIF adopté en septembre 2008 constitue le socle de la révision, négocié et partagé avec de nombreux acteurs locaux. Les enjeux territoriaux, les objectifs et les principes d'aménagement ont été validés en 2008 et n'ont pas été remis en cause. Le SDRIF relève trois défis pour une métropole durable, solidaire et humaine :

- favoriser l'égalité sociale et territoriale et améliorer la cohésion sociale : vers une région plus solidaire ;
- anticiper et répondre aux mutations ou crises majeures, liées notamment au changement climatique et au renchérissement des énergies fossiles ;
- développer une Île-de-France dynamique maintenant son rayonnement mondial.

Aujourd'hui encore plus qu'hier, ces défis sont d'actualité et ils font l'unanimité parmi tous les élus, tous les acteurs socioéconomiques, tous les professionnels de l'architecture et de l'urbanisme, et toute la communauté scientifique. Il faut maintenant que cela rentre dans les faits. La loi du 15 juin 2011 a pris acte du caractère irréversible de cet acquis.

Le SDRIF fixe cinq objectifs fondamentaux, qui fondent la cohérence d'ensemble de l'action régionale :

- offrir un logement à tous les Franciliens et Franciliennes ;
- accueillir l'emploi et stimuler l'activité économique, garantir le rayonnement international ;
- promouvoir une nouvelle approche stratégique des transports au service du projet spatial régional ;
- préserver, restaurer, valoriser les ressources naturelles et permettre l'accès à un environnement de qualité ;
- doter la métropole d'équipements et de services de qualité.

Ces ambitions fondent d'ores et déjà la cohérence d'ensemble de l'action régionale.

Elles devront être à nouveau analysées à la faveur des évolutions démographiques depuis 2004, de l'aggravation de la crise économique actuelle et de la dette nationale, des catastrophes écologiques récentes. Les prévisions quantitatives du SDRIF devront être tout à la fois ambitieuses et réalistes. Un travail sera mené avec l'Etat en ce sens.

1.2. Affirmer le projet d'aménagement spatial

Le SDRIF est à la fois un document de planification spatiale opposable aux documents d'urbanisme locaux qui doivent en respecter les orientations et un document prospectif d'aménagement du territoire. C'est ce qui fait sa force. Son projet spatial révèle une vision stratégique pour l'Île de France en 2030 sachant tenir compte de tous les territoires franciliens.

A cet égard, les partis pris du projet spatial ont depuis été légitimés par l'ensemble des travaux des dix équipes ayant participé à la consultation sur le Grand Paris.

Son objectif fondamental est de renforcer les solidarités territoriales et de permettre à chaque territoire, compte-tenu de ses spécificités, de participer au fonctionnement de la métropole et d'en tirer les fruits. A cet égard, il vise à :

- équilibrer à l'échelle régionale le développement du territoire en proposant une action priorisée dans les territoires disposant d'un important potentiel trop peu exploité. C'est notamment le cas dans une large partie Est de l'agglomération (Val d'Oise, Seine-Saint-Denis, Val-de-Marne, Seine-et-Marne) ;
- renforcer l'attractivité du cœur d'agglomération, c'est-à-dire Paris et ses environs, autour de plusieurs centralités, armature d'un développement économique, d'une offre importante de logements et d'une offre de services diversifiés, dans une volonté de lutter contre la spécialisation des territoires. Ces centralités doivent permettre de diffuser finement le développement dans l'ensemble des territoires grâce au réseau de transport ;
- promouvoir en grande couronne l'émergence de centralités au sein de territoires d'une superficie importante dans lesquels les Franciliens pourraient accéder à des emplois, des logements et des services diversifiés, notamment grâce au développement des transports de proximité. C'est l'enjeu d'une moindre dépendance au cœur d'agglomération et d'une meilleure réponse aux spécificités des territoires ruraux aux frontières de l'Île-de-France ;
- valoriser les grands espaces agricoles et naturels, dans leurs fonctions économiques, écologiques, sociales et de loisirs, avec la volonté d'un développement urbain maîtrisé. C'est notamment l'objet des parcs naturels régionaux dont plusieurs sont en projet.
- accroître le rayonnement de l'Île-de-France par la modernisation ou la création de grands équipements (culture, universités, sports, transport...) et de lieux d'événements (loisirs, congrès, tourisme...) à vocation nationale et internationale. Ce sont des supports de développement territorial dont la localisation est privilégiée dans les secteurs carencés à fort potentiel et à proximité des transports en commun.

Pour ce faire, le SDRIF de 2008 définit plusieurs territoires stratégiques structurants pour le développement régional. Leur répartition s'organise entre l'agglomération centrale et les territoires ruraux :

A l'Ouest

- Batignolles/Paris-La Défense - Seine-Arche
- Gennevilliers/Boucle des Hauts-de-Seine
- Mantes/Les Mureaux/Vallée de la Seine Aval/Poissy
- Cergy-Pontoise
- Vexin français/Haute vallée de Chevreuse/Pays houdanais

Au Nord

- Paris Nord-Est/Plaine Saint-Denis
- Arc de la Tangentielle Nord/Le Bourget
- Secteur Paris Nord-Est/RN3/Canal de l'Ourcq
- Roissy et abords/Plaine de France
- Persan-Beaumont/Oise - Pays de France

A l'Est

- Paris Est/Bobigny/Canal de l'Ourcq/Territoire de l'Est parisien
- Val de Fontenay/Noisy-le-Grand
- Marne La Vallée/Val d'Europe
- Est de la Seine-et-Marne (Meaux, Coulommiers, Provins)/Brie et Deux Morin

Au Sud-Est

- Paris-Bercy Rive Gauche/Orly-Rungis-Seine Amont
- Créteil/Plaine centrale
- Sénart/Melun Val de Seine/Fontainebleau
- Montereau-Fault-Yonne
- La Bassée-Montois/Nemours/Val de Loing

Au Sud

- Paris Sud/Val-de-Seine Vallée scientifique de la Bièvre
- Massy-Palaiseau-Saclay-Versailles-Saint-Quentin-en-Yvelines
- Évry/Centre Essonne-Seine Orge
- Étampes/Dourdan/Milly-la-Forêt/Gâtinais français/Rambouillet

1.3. Conforter les fondamentaux des projets urbains

Le SDRIF de 2008 propose plusieurs leviers et outils, déclinés dans le document en plusieurs orientations opposables aux plans locaux d'urbanisme et aux schémas de cohérence territoriale.

Ils constituent aujourd'hui les fondamentaux de la mise œuvre d'un projet d'aménagement durable :

- priorité aux transports en commun et aux déplacements doux dans le cadre d'un réseau de transport hiérarchisé entre différents modes : RER, métro, tram-train, tramway, bus à haut niveau de services TZen, sites propres sur voirie ;
- compacité de l'agglomération, densification urbaine maîtrisée et frein à l'étalement, urbanisme et architecture durables ;
- articulation des aménagements urbains avec les liaisons en transports en commun et mise en œuvre de projets urbains multifonctionnels (logement, activités, services) autour des gares ;
- amélioration du lien entre ville et nature, traitement des « lisières urbaines » et définition de limites à l'urbanisation ;
- intégration des risques et des nuisances naturelles et technologiques dans les projets afin de réduire la vulnérabilité ;
- valorisation de l'agriculture notamment périurbaine, d'un point de vue économique, fonctionnel et paysager ;

- préservation des espaces naturels et forestiers comme refuges de biodiversité et lieux d'agrément, création de corridors écologiques et création de nouveaux espaces verts ;
- mise en valeur du réseau fluvial et de ses berges, comme support de développement économique, de projets urbains, de lieux d'agrément et de préservation de la biodiversité.

2. Prendre en compte le nouveau contexte et les nouveaux projets

2.1. Les outils des lois « Grenelle I et II »

Le SDRIF a été précurseur en bien des domaines : lutte contre le changement climatique, lutte contre l'étalement urbain, préservation de la biodiversité, priorité aux transports en commun, développement du transport ferré et fluvial pour les marchandises, protection des captages d'eau potable, dispositif de suivi...

Les lois « Grenelle » ont par la suite conforté ces avancées, notamment en rénovant le contenu des documents d'urbanisme locaux (SCoT et PLU) pour en faire des outils au service d'un aménagement durable.

La loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement a également introduit des évolutions importantes, telles la création du schéma régional de cohérence écologique (trames vertes et bleues), le schéma régional climat air énergie ou encore le plan de gestion des risques inondations, qui viendront enrichir le SDRIF. La révision permettra ainsi de traiter pleinement ces problématiques environnementales globales dans le cadre d'une vision stratégique du territoire, en lien avec le Schéma régional des espaces ouverts et les parcs naturels régionaux d'Ile-de-France.

Par ailleurs, la loi de modernisation de l'agriculture et de la pêche insiste sur les enjeux de lutte contre l'étalement urbain et de préservation des espaces agricoles, principes fondateurs du projet spatial régional, revêtant une importance singulière au regard de l'accroissement de la consommation d'espace des dernières années.

2.2. Le schéma de transports du Grand Paris Express et les contrats de développement territorial

Les débats publics de l'hiver 2010 et les négociations menées entre le Gouvernement, la Région et les Départements jusqu'à l'été 2011 ont permis de modifier le projet proposé par le Gouvernement et la Société du Grand Paris.

D'une logique initiale essentiellement orientée vers « l'exclusivité territoriale » et la compétitivité économique de quelques pôles hyperspécialisés, les réflexions ont permis d'aboutir à une logique d'une plus grande « diffusion territoriale », permettant aux infrastructures de transports d'être un réel levier de développement et de renouvellement urbains pour tous les territoires. Ce débat est désormais derrière nous.

En effet, la prise en compte des opérations du Plan de mobilisation pour les transports, prévues au SDRIF de 2008, le bouclage de la rocade en proche couronne, l'amélioration de la desserte d'une grande moitié Est de l'Ile-de-France et le principe d'une desserte fine du territoire rendent compatible le schéma de transport avec le projet d'aménagement régional. Les territoires desservis par le futur réseau de transport correspondent désormais davantage aux territoires stratégiques du SDRIF, notamment à l'Est.

Le décret du 24 août 2011 a entériné le schéma de transport du Grand Paris adopté à l'unanimité le 26 mai 2011. La loi du 15 juin 2011 prévoit que le SDRIF intègre ce schéma. Sa réalisation dépend en effet aussi de sa prise en compte dans les documents d'urbanisme des collectivités franciliennes, dont le SDRIF au premier chef.

La loi prévoit également que la révision du SDRIF porte s'il y a lieu sur la mise en œuvre des contrats de développement territorial. Dix-sept contrats sont en cours d'élaboration sous l'égide du Préfet de Région, qui souhaite en faire l'outil structurant de l'intervention de l'Etat en faveur des projets urbains. Ils sont situés dans les territoires stratégiques et prioritaires du SDRIF de 2008.

La Région doit être garante d'une cohésion territoriale et des grands équilibres territoriaux, et d'un projet d'aménagement spatial de long terme. A cet égard, elle doit fédérer l'ensemble des acteurs autour d'elle dans la définition d'un projet partagé. L'addition de projets urbains locaux ou d'opérations immobilières ne font pas en soi un projet d'aménagement de la métropole. La tentation que l'aménagement de la métropole se réduise à cela devra être combattue. Il faut en effet permettre que les projets se réalisent dans le cadre d'une cohérence d'ensemble, articulés sur le projet d'aménagement régional et la géographie stratégique prioritaire : il s'agit ainsi de permettre à l'Ile-de-France d'être un « territoire métropolitain de projets ».

C'est une des leçons de la consultation internationale du Grand Paris : le SDRIF ne peut être seulement un document réglementaire, il doit être « l'incubateur » de projets locaux et rendre leur mise en œuvre possible. A cet égard, les CDT devraient être une déclinaison opérationnelle, pour la géographie stratégique du SDRIF, des orientations du schéma directeur.

Il y a là un enjeu majeur de cohérence et d'articulation pour la prochaine révision qui devra être appréhendé tant dans les instances de pilotage du SDRIF que dans celles de pilotage des CDT, d'autant que les calendriers d'élaboration seront parallèles. Il devra être assuré autant par l'Etat que par la Région.

2.3. Actualiser les prévisions en matière de logement et de développement économique

La prise en compte du schéma de transport du Grand Paris Express aura des incidences non seulement sur les hypothèses de compacité et de densité, mais aussi sur les projections quantitatives en matière de logements, d'emploi et de consommation d'espace qu'il faudra évaluer. Le rééquilibrage entre la croissance de l'emploi et celle de l'habitat est rendue absolument nécessaire dans un objectif de rééquilibrage territorial.

Les cadrages quantitatifs en matière de démographie, de logements, d'emplois sont indispensables à l'exercice de planification. Comme le montrent les grandes tendances pour l'Ile-de-France depuis 2008 (Cf. annexe n°1 du rapport), ces dernières années ont montré une amélioration de la production de logements sociaux et il s'agit là d'un objectif majeur de la Région en matière de résorption des inégalités sociales. Mais d'autres éléments sont plus préoccupants : le rythme de construction des logements privés n'a pas augmenté aussi vite que nécessaire. Depuis l'adoption du SDRIF, les constructions en logements diminuent, et sont de plus, inégalement réparties dans l'espace régional. La consommation d'espace reste également problématique : par rapport à 1999-2003, la période récente a vu une consommation d'espace plus importante, mais une construction de logements en baisse. Une réflexion et une action sur les ZAE devront être menées afin de penser leur rénovation, leur densification afin de limiter leurs impacts sur les terres agricoles.

La loi relative au Grand Paris fixe l'objectif de créer 70 000 logements par an. Pour atteindre l'objectif du SDRIF 2008 de 1,5 million de logements à l'horizon 2030 (soit la création de 60 000 logements par an) et compte tenu du retard dans les niveaux de construction enregistrés depuis 2005 en Ile-de-France, le niveau de construction moyen sur la période 2010-2030 pour atteindre

les 1,5 million de logements devrait être porté à 67 000 logements par an. Le SDRIF peut donc faire sien l'objectif de 70 000 logements au motif du rattrapage du déficit de construction sur les premières années. En revanche, la révision du SDRIF doit également permettre de préciser la territorialisation des objectifs de logement, non seulement au regard des projets connus des territoires mais aussi en fonction du projet spatial régional.

Par ailleurs, au-delà du nombre de logements construits, dans le contexte de crise immobilière que nous connaissons, alors que l'accès au logement est une préoccupation première des Franciliens, que le pouvoir d'achat ne cesse d'être dégradé, et que 75% des Franciliens pourraient prétendre à un logement social compte-tenu de leurs revenus, le débat sur la qualité, la forme et le type de logements doit être mené. La Région défend, dans sa politique en faveur du logement, un effort sans précédent pour le logement locatif social et se fixe un objectif de 30% de logements sociaux à l'échelle régionale à l'horizon 2030.

L'objectif de création d'emplois sera également évalué et mis à jour dans le cadre de cette révision. En termes d'emploi, les évolutions récentes correspondent aux prévisions du SDRIF adopté en 2008. Les nouvelles projections devront donc être à la fois ambitieuses et réalistes : l'ensemble des experts économiques s'accordent à dire que nous connaissons une crise économique profonde et durable. Conjuguée aux enjeux écologiques de la réduction de l'empreinte énergétique, de l'économie d'énergie, de l'après pétrole, elle doit être saisie comme une opportunité pour imaginer un modèle de développement vertueux.

Ainsi, outre les prévisions statistiques et la localisation équilibrée des pôles économiques et d'emplois, le SDRIF, en s'appuyant sur la stratégie régionale de développement économique et de l'innovation et les débats menés dans le cadre des états généraux de la conversion écologique et sociale de l'économie, devra intégrer la réflexion sur les filières économiques à développer, créatrices d'emplois et de progrès écologique et social. La spécialisation économique exacerbée de quelques territoires n'est pas garante d'un développement équilibré de l'Île-de-France. La crise financière et les enjeux climatiques et environnementaux nécessitent de réinterroger le modèle d'urbanisation des grands ensembles tertiaires. Ainsi la Région défend notamment le principe d'une économie diversifiée, la création de nouvelles filières industrielles durables, l'innovation numérique, le développement de productions locales.

2.4. Compléter le projet régional par l'intégration de nouvelles thématiques et nouveaux projets

En lançant les Etats généraux de la conversion écologique et sociale et la stratégie régionale de développement économique et d'innovation, en définissant de nouvelles politiques légitimées par le résultat des dernières élections, la Région entend se doter de nouveaux instruments et de nouveaux dispositifs pour que l'ambition forte de l'éco-région de 2030 se concrétise un peu plus chaque jour.

Ainsi, le renforcement de l'intervention de la Région dans plusieurs politiques publiques, depuis 2010, permettra d'enrichir le Schéma directeur. Il s'agira notamment de définir leurs implications territoriales.

A cet égard, la géographie stratégique et prioritaire du SDRIF pourra être revue à la faveur de la définition, en cours, des territoires écologiquement prioritaires. Ces territoires cumulent en effet les inégalités sociales, économiques et environnementales et doivent bénéficier d'une attention spécifique dans le cadre de la poursuite de cette révision.

Cette géographie devra également tenir compte de la mise en œuvre des projets de renouvellement urbain actuellement en cours dans de nombreux quartiers d'Île-de-France, dont la Région est partie prenante.

Au-delà, plusieurs thématiques devront ainsi être actualisées et précisées :

- **L'enseignement supérieur et la recherche**

La recomposition universitaire en lien avec la structuration de réseaux tel que les pôles de recherche et d'enseignement supérieur est située au croisement des enjeux d'aménagement, de recherche et d'enseignement supérieur.

En matière d'enseignement supérieur il convient de doter la région d'une carte des formations équilibrée à l'échelle de son territoire. En matière de recherche, partant du principe que l'excellence de la recherche se situe à l'échelle du territoire régional dans son ensemble, il convient de favoriser la mise en réseau de tous les acteurs de la recherche francilienne.

Enfin, les étudiants franciliens continuent de rencontrer des difficultés majeures d'accès au logement et des conditions de transports très variables aussi, les conditions de vie et d'études à travers ces deux aspects doivent être une des priorités de la révision du SDRIF.

- **Les technologies de l'information et de la communication**

L'Ile-de-France connaît de grandes disparités dans l'accès au haut et très haut débit, entre le cœur d'agglomération et les territoires ruraux. Il y a là un enjeu particulier de solidarité territoriale et de développement local.

A cet égard une réflexion approfondie doit être menée afin de bien articuler les schémas départementaux d'aménagement numérique et la stratégie de cohérence régionale pour l'aménagement numérique.

- **La santé**

Les récentes réformes gouvernementales en matière de santé et d'accès aux soins sont particulièrement injustes d'un point de vue social et créent de graves déséquilibres territoriaux : la fermeture d'équipements de santé ou de services hospitaliers a en effet des conséquences locales importantes, y compris en termes de déplacements.

L'enjeu d'un accès équitable aux soins et aux services sociaux et médico-sociaux, notamment en faveur de la petite enfance, des personnes handicapées, des personnes âgées ou en situation d'exclusion, de l'échelle de proximité et du quotidien à l'échelle métropolitaine, doit à cet égard aussi relever du Schéma directeur.

- **La culture et le patrimoine**

Il existe un enjeu fort autour des valeurs culturelles, qui se traduit notamment par Paris, ville lumière au cœur d'une métropole qui saura révéler toutes les richesses de son patrimoine (agricole, industriel, urbain) et toutes les complémentarités entre la diversité des territoires qui la composent. La culture ne peut être seulement examinée à l'aune du monumental : elle est porteuse d'identité, de sens et d'épanouissement personnel également à l'échelle locale. Dès lors, la question de l'accessibilité culturelle est majeure lorsque l'on doit traiter de l'égalité territoriale et ce quels que soient les secteurs (spectacle vivant, cinéma, arts plastiques, livre et lecture). De nouveaux emblèmes sont à identifier et à concevoir pour enrichir la métropole francilienne, d'où une réflexion autour de fabriques de la culture structurantes en termes de création et d'accessibilité sur les territoires.

- **Le tourisme et les loisirs**

Ce sont de véritables outils d'aménagement et de développement durable des territoires. Les grands sites touristiques, les bases de loisirs, les centres de congrès, etc., sont en effet d'importants vecteurs de développement et de rayonnement. A cet égard, le Schéma régional du

Tourisme en cours d'élaboration permettra d'enrichir considérablement le SDRIF sur cette thématique.

- **Le sport**

L'Ile-de-France est tout à la fois concernée par des équipements de rayonnement international, national et local, ces derniers ayant une importance particulière pour le développement de l'accès aux pratiques sportives. Plusieurs territoires sont largement carencés en équipements de proximité structurants à l'échelle locale, et plusieurs projets d'envergure, structurants à l'échelle régionale, sont en cours d'élaboration.

Les réflexions menées pour l'élaboration d'un futur schéma régional des équipements sportifs permettront d'alimenter le SDRIF.

- **Le commerce**

La multiplication de vastes emprises commerciales est profondément déstructurante pour le tissu économique local mais aussi pour l'aménagement du territoire, en termes de déplacements et de consommation foncière.

L'Ile-de-France souffre d'un manque de régulation des implantations commerciales. Une proposition de loi actuellement débattue propose de maintenir cette régulation au seul niveau des communes franciliennes. C'est un non sens qui va à l'encontre du SDRIF, puisque le Code prévoit qu'il « *détermine la localisation des activités commerciales* ». Un dispositif ad hoc de niveau régional pourrait donc être réfléchi dans le cadre de la révision.

- **La sécurité**

Les équipements pénitentiaires, tant par leur emprise que par les périmètres de protection qui les entourent, sont également fortement consommateurs d'espaces. Des réflexions gouvernementales sont en cours pour modifier la carte pénitentiaire. Dans le cadre de la révision du SDRIF, la Région devra être y associée.

2.5. Renforcer la dimension Bassin parisien

Le Bassin parisien est une échelle indispensable à considérer pour l'aménagement du territoire de la métropole francilienne. Les interactions sont nombreuses entre ce vaste espace de plus de 25 millions d'habitants et les problématiques spécifiquement franciliennes, ce qui impose une coordination des actions dépassant les strictes limites régionales.

La révision du SDRIF sera ainsi l'occasion de prendre en compte les objectifs de la Conférence des présidents de région du Bassin parisien. C'est en effet à cette grande échelle, qu'il est possible de construire pleinement une stratégie de développement partagée autour de l'Axe Seine et l'Axe Marne, consolider les réseaux entre grandes villes, mieux maîtriser la périurbanisation, organiser le transport de marchandises, maintenir les continuités écologiques, traiter les trames vertes et bleues, ou encore gérer durablement les ressources.

3. Renouveler la conduite de la révision

3.1. Les instances de pilotage et de suivi

La révision est organisée autour de plusieurs instances de pilotage et de suivi qu'il est proposé de réactiver, en les adaptant au contexte institutionnel francilien.

Le comité de pilotage est composé du Président du conseil régional, du Préfet de Région, du Président du Conseil économique, social et environnemental régional (CESER) et du Vice-président en charge de l'aménagement du territoire. Il est présidé par le Président du Conseil régional. Le comité de pilotage arrête les objectifs et orientations politiques poursuivis et valide les grandes étapes de la démarche.

Il peut siéger à chaque grande étape en formation élargie, avec les personnes publiques associées (Conseils généraux, Chambres consulaires) et l'Association des maires d'Ile-de-France, afin de rendre compte des travaux et d'entendre leur point de vue.

Il est proposé d'y associer, durant l'ensemble de la procédure, le syndicat mixte Paris Métropole. Aujourd'hui fort de ses 193 membres, il est devenu un acteur reconnu du débat métropolitain. Il a en effet participé aux débats relatifs aux transports franciliens et s'est saisi des enjeux fondamentaux de l'aménagement en Ile-de-France, au premier rang desquels le logement. Réunissant la majorité des maires de l'agglomération parisienne, il pourra être pour la Région un relais intéressant dans la prise en compte des spécificités de la zone dense.

Le comité technique réunit les services de la Région, et de la Direction régionale interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement, ainsi que l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Ile-de-France, le CESER, et associe en tant que de besoin les autres directions de l'administration régionale et organismes associés. Il est présidé par le Directeur général des services ou son représentant, et se réunit de façon quasi-hebdomadaire pour traiter de l'ensemble des questions et des sujets relevant du schéma.

3.2. L'association d'un nouvel acteur : l'Atelier international du Grand Paris

La consultation internationale sur le « Grand Pari(s) de l'agglomération parisienne », à laquelle la Région a participé tant au sein de son comité de pilotage qu'au sein de son comité scientifique, a connu un franc succès. Les réflexions des architectes ont été pour tous très stimulantes. En outre, le large spectre de représentations produites par les dix équipes a permis au francilien de se saisir des problématiques d'aménagement et de planification de son territoire.

En associant l'AIGP, il s'agit ainsi de tenir compte de nouvelles expertises façonnées par les dix équipes d'architectes dans le cadre de la consultation internationale « Le Grand Pari(s) de l'agglomération parisienne ». Elles ont confirmé les ambitions inscrites dans le projet régional d'une ville plus intense, dans une relation renouvelée avec la nature, où la mobilité est facilitée. Mais ces équipes ont aussi et surtout montré que la méthode est essentielle à toute visée stratégique ; dans le prolongement de ces travaux et dans le cadre de la nouvelle révision du SDRIF une réflexion pluridisciplinaire est à inventer avec ces équipes.

L'Atelier International du Grand Paris sera donc mis à contribution dans la révision du SDRIF sur la traduction plus concrète de l'application des objectifs et orientations du SDRIF dans le cadre législatif qui est le sien, ou aux possibilités de mise en œuvre d'un urbanisme de projet (dans la zone centrale, jusqu'aux bourgs et villages). Le moment est venu de la mise en œuvre du projet spatial régional à différentes échelles. Il s'agit de révéler cet imaginaire métropolitain. Un premier séminaire d'échanges a eu lieu avec les architectes de l'AIGP le 17 septembre 2011.

3.3. L'association des forces vives de l'Ile-de-France et des citoyens

Le SDRIF adopté en septembre 2008 a fait l'objet d'un processus de concertation inédit et très important. La Région s'est appuyée sur la richesse des analyses de l'ensemble des partenaires

institutionnels, des professionnels de l'aménagement, mais aussi de la société civile. Près de cinquante ateliers thématiques et territoriaux ont été organisés, des forums et des états généraux, un sondage et des conférences de citoyens, puis dans le cadre de la procédure réglementaire, l'une des plus importantes enquêtes publiques de France.

Les enjeux territoriaux, les objectifs et les principes d'aménagement, partagé et négocié avec l'ensemble des acteurs franciliens ont été validés en 2008 et n'ont pas été remis en cause. Dès lors, la concertation est une condition de réussite de l'ensemble de la démarche. Il s'agit donc de la relancer afin que chacun puisse prendre part à l'évolution du projet.

3.3.1. La conférence territoriale régionale

Le projet de SDRIF adopté en 2008 prévoyait les conditions de son suivi, de sa mise en œuvre et finalement de son actualisation en proposant d'organiser une Conférence territoriale régionale. Installée le 26 novembre 2010, la séance plénière de la conférence territoriale régionale s'inscrivait déjà dans la perspective de la révision du schéma directeur en montrant une vision dynamique de son territoire. C'est fort logiquement, qu'elle sera le cadre de la concertation avec les collectivités et l'ensemble des acteurs des territoires franciliens.

Plusieurs rencontres territoriales seront organisées par la Région, à l'échelle des grands territoires (la vallée de la Seine, le grand Roissy, le Cône sud francilien de l'innovation, l'Est francilien...). Elles réuniront les élus locaux mais aussi les forces vives des territoires.

3.3.2. Les Assises régionales

Depuis 2010, la Région a engagé la réforme de son intervention sur plusieurs politiques publiques. Ces réflexions sont menées de manière partenariale, avec les élus et les acteurs socioéconomiques concernés, notamment avec la réunion d'Assises thématiques. Ces rencontres sont autant de lieux de concertation et de débat thématique qui permettront d'enrichir le contenu du Schéma directeur.

Les Assises du Logement, celles de l'Université et de la Recherche, celles du Fret se sont déjà réunies. La Stratégie régionale de développement économique et de l'innovation a également fait l'objet d'une concertation. Il s'agira d'en tirer les enseignements. D'ici la fin de l'année, les Assises régionales de la Santé, celles du Sport et celles du Renouveau urbain seront tenues et seront autant de lieux de débat. Une concertation spécifique aura également lieu pour la localisation des « Fabriques » de la culture.

3.3.3. La participation des citoyens

L'association des citoyens à l'élaboration d'un projet aussi fondateur qu'un Schéma directeur pour leurs propres conditions de vie future est une condition indispensable de sa réussite et de la définition d'un consensus.

A cet égard, la Région organisera pour cette révision une enquête publique de grande ampleur, à l'échelle de l'ensemble de l'Île-de-France. Placée sous l'égide d'une commission indépendante, elle permettra à l'ensemble des Franciliens qui le souhaitent de donner leur avis sur le projet régional et de l'amender.

Le SDRIF de 2008 avait fait l'objet d'une consultation très ambitieuse qui a permis de recueillir des milliers d'observations. Ce fut alors l'une des plus larges enquêtes publiques jamais menées en France. Ses conclusions avaient permis de construire un consensus sur les grands principes de

l'aménagement de l'Ile-de-France : densité, articulation urbanisme-transport, priorité aux transports collectifs, système régional des espaces ouverts.

La Région pourra s'appuyer sur ses résultats pour organiser cette nouvelle séquence avec les mêmes ambitions. Des actions de communication grand public, afin de favoriser la participation à l'enquête publique, devront être imaginées.

4. Renouveler la composition du document

Au-delà des questions de fond, la forme est un enjeu fondamental de cette nouvelle séquence de révision du schéma directeur. La révision sera ainsi l'occasion de s'interroger sur la forme du document (aujourd'hui composé d'un rapport, d'une évaluation environnementale et d'une carte de destination générale des différentes parties du territoire) pour renforcer sa lisibilité et sa clarté et ainsi faciliter son usage par les collectivités locales.

La réponse à ces enjeux passe par une forme renouvelée du document qu'il s'agit de resserrer notamment dans sa partie dédiée à la « portée réglementaire » : moins de texte, plus précis, plus ciblé, et mieux illustré. Le document pourrait ainsi s'organiser autour de livrets ou de fascicules.

La révision du SDRIF pose également avec acuité la question de la représentation territoriale. Les principes de la carte générale du territoire seront maintenus. En revanche, pour renforcer la visibilité du projet régional, il est indispensable de produire des représentations cartographiques et des illustrations des concepts du schéma directeur, innovantes, ambitieuses et communicantes. La question de la pédagogie territoriale est une des clés du débat métropolitain régional en cours et à venir.

Ces expressions graphiques renouvelées seront majoritairement destinées à un public de professionnels, en tant qu'outil indispensable à leur travail. Mais elles se devront d'être suffisamment claires et pédagogiques pour que les Franciliens puissent se saisir des problématiques d'aménagement futur de leur territoire de vie. Le rôle de l'AIGP pourrait être essentiel sur ces questions.

5. Le cadre juridique et le calendrier de la révision

Entre 2004 et 2008, en se saisissant pour la première fois du champ de la planification, la Région a élaboré en association avec l'Etat, un projet pour l'ensemble du territoire régional, mobilisant une démarche basée sur le consensus, le partage et la concertation. Le SDRIF adopté le 25 septembre 2008 par l'Assemblée régionale a ainsi durablement marqué la planification en Ile-de-France. Le respect de la subsidiarité et des compétences des élus locaux, maires et présidents d'EPCI, principe fondateur de ce premier schéma directeur élaboré par une collectivité territoriale, est désormais incontournable.

La loi n°2011-665 du 15 juin 2011 visant à faciliter la mise en chantier des projets des collectivités locales d'Ile-de-France a donné une existence juridique au SDRIF adopté en 2008 en permettant sa mise en œuvre grâce à un régime dérogatoire valable jusqu'au 31 décembre 2013, date à laquelle le SDRIF devra être approuvé.

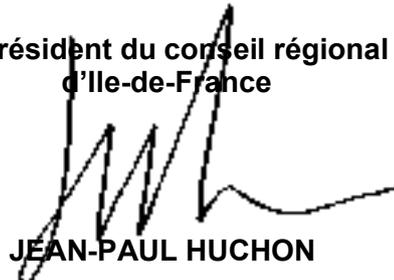
Elle précise que le décret n°2011-1011 du 24 août 2011 portant approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris « *vaut nouvelle mise en révision du schéma directeur de la région d'Ile-de-France* ». Cette révision « *porte au moins sur la mise en œuvre [de ce] décret et, s'il y a lieu, sur la mise en œuvre des contrats de développement territorial* ».

Les objectifs assignés au SDRIF et son contenu sont énoncés par l'article L141-1 du code de l'urbanisme qui précise notamment que « *la région d'Ile-de-France élabore en association avec l'Etat un schéma directeur portant sur l'ensemble de cette région. Le schéma directeur de la région d'Ile-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.* »

Dans son analyse du projet de SDRIF, le Conseil d'Etat a proposé en octobre 2010 des « *pistes pour poursuivre la mise au point juridique du texte du rapport en s'efforçant dans la mesure du possible de ne pas modifier l'économie générale du projet.* » Bien que l'avis défavorable du Conseil d'Etat au projet de décret soit essentiellement dû à un « *changement dans les circonstances de droit et de fait* » lié au vote de la loi Grand Paris, il pointe un certain nombre de « *défauts au demeurant amendables* » et d'insuffisances qu'il s'agira tout naturellement de prendre en compte. A ce titre, le Conseil d'Etat a été sollicité par le Président et le Vice-président du Conseil régional afin que soit nommé un pré-rapporteur.

Le Conseil régional, dont c'est la compétence, a aujourd'hui l'opportunité de concrétiser ses ambitions pour l'ensemble du territoire francilien au travers de cette révision. Aux côtés des collectivités territoriales qu'il s'agit de fédérer pour un projet d'avenir, c'est également l'occasion de mobiliser nos divers dispositifs en faveur de la construction d'une métropole mondiale mais également durable, humaine et solidaire.

**Le président du conseil régional
d'Ile-de-France**



JEAN-PAUL HUCHON

ANNEXE AU RAPPORT N°1

Bilan du projet de SDRIF adopté en 2008
Les grandes tendances pour l'Ile-de-France depuis 2008
(Extrait du journal du SDRIF - Conférence territoriale régionale du 26 novembre 2010)



Cinq objectifs pour un développement durable de l'Île-de-France

- Accroître la construction de logements d'ici 2030
- Stimuler l'emploi et diversifier l'économie
- Une approche stratégique des transports pour une mobilité raisonnée, fluidifiée et facilitée
- La biodiversité et des ressources naturelles préservées, restaurées et valorisées
- Des équipements et des services de qualité qui visent la proximité et confortent l'attractivité de la métropole

Accroître la construction de logements d'ici 2030

➔ Une ambition forte en matière de logements



+C. Baudier / Le bar florentin / région IDF

le choix de privilégier le développement de l'offre de logements en zone dense.

L'offre de logements reste largement insuffisante

Le retournement du marché, repéré avant 2008 à travers la décélération du volume des transactions, résulte de la forte pression de la demande (alimentée par la croissance de la population combinée à une croissance plus rapide du nombre des ménages) par rapport à une offre largement insuffisante et devenue de plus en plus éloignée des capacités financières des ménages.

Deux nouvelles lois renforcent les objectifs de construction de logements

La loi de mobilisation pour le logement et de lutte contre l'exclusion, dite loi « Molle », promulguée le 25 mars 2009, a pour ambition de relancer la construction de logements. Elle prévoit la mobilisation de tous les acteurs, un programme national de requalification des quartiers anciens dégradés, la lutte contre l'exclusion, et des mesures relatives à l'hébergement et à l'accès au logement... Les programmes locaux de l'habitat, désormais obligatoires dans les communes de plus de 20 000 habitants, doivent être opérationnels en mars 2011. C'est donc l'occasion d'accroître localement les objectifs de construction, en lien avec l'impératif régional. La loi Grand Paris du 3 août 2010 porte l'objectif de construction de logements à 70 000 par an. Au regard du retard enregistré depuis 2005 dans les niveaux de construction en Île-de-France et du nécessaire rattrapage qui en découle, cet objectif apparaît compatible avec les objectifs du projet de SDRIF 2008.

LE LOGEMENT EN 2030 LES OBJECTIFS DU PROJET DE SDRIF DE 2008

1,5 million de nouveaux logements d'ici 2030

Pour répondre à la demande des nouveaux ménages, rattraper le déficit cumulé de 160 000 logements depuis 1990, maintenir une disponibilité et fluidifier le marché, le projet de SDRIF 2008 fixe un objectif de construction de 1,5 millions de nouveaux logements d'ici 2030.

Mobiliser tous les territoires en faveur du logement social

Pour renforcer l'offre locative sociale particulièrement dans le cœur de l'agglomération, un objectif de 30 % de logements locatifs sociaux dans la totalité du parc à l'horizon 2030, est visé. Dans les communes rurales, l'objectif est d'atteindre 10 % de logements sociaux.

Tendre vers une géographie du logement plus cohérente

Chaque territoire de l'Île-de-France se mobilise pour répondre à ses besoins locaux et contribuer à l'effort régional de logement, en vue de réduire les inégalités sociales et territoriales.

La localisation des nouveaux logements est aussi l'occasion de viser un meilleur équilibre entre l'habitat et l'emploi et une réelle qualité du bâti.

TENDANCES

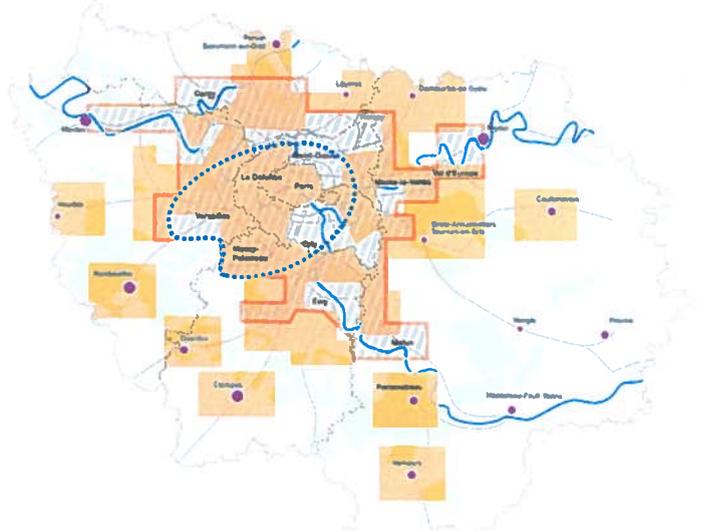
Les évolutions démographiques récentes confirment les besoins en logements

Les données 2006 du Recensement général de la population (RGP) montrent une forte croissance démographique, la poursuite de la baisse de la taille des ménages, la sensible réduction de la vacance...

Les dernières projections démographiques (réalisées par l'IAU Île-de-France) sur la base de l'enquête régionale de recensement 2006

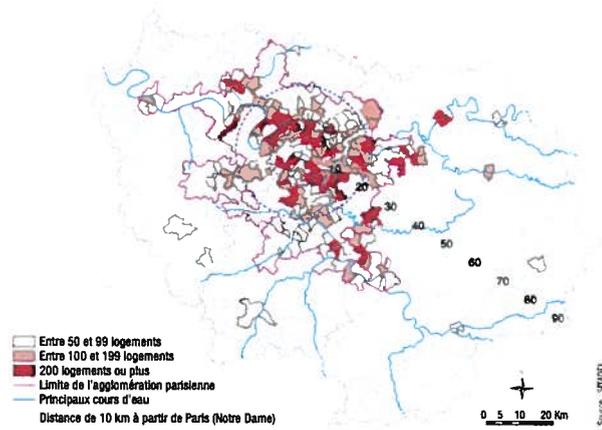
révèlent que l'Île-de-France compterait 12,78 millions d'habitants en 2030, en cohérence avec les prévisions du SDRIF (hypothèse médiane de 12,6 millions). En revanche, avec 1 million de ménages supplémentaires à l'horizon 2030, les projections s'écartent plus sensiblement de celles du SDRIF (870 000 ménages). Les données 2006 du RGP mettent en évidence le recentrage de la croissance démographique sur le cœur d'agglomération, notamment aux abords de la capitale. Elles confortent ainsi

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



➤ Des objectifs de construction de logements confrontés à la crise

La construction à son plus bas niveau depuis trente ans



Communes qui ont construit en moyenne 50 logements ou plus par an entre 2005 et 2008
 La quasi-totalité des 181 communes qui ont construit 50 logements ou plus en moyenne chaque année entre 2005 et 2008, appartient à l'agglomération parisienne, essentiellement au nord et à l'est du cœur de l'agglomération.

Les objectifs de construction de logements du projet de SDRIF 2008 sont loin d'être atteints. Le regain enregistré jusqu'en 2007 (37 400 logements ordinaires mis en chantier) ne s'est pas confirmé et a même été suivi par une

forte baisse à mettre en relation avec la crise économique et financière qui affecte l'Île-de-France. Le nombre de logements mis en chantier est retombé à moins de 32 000 en 2009.

Évolution de la construction de logements ordinaires, 2005-2009



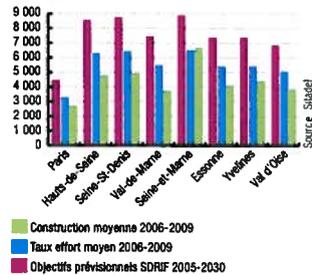
Entre 2005 et 2009, la construction annuelle régionale a représenté 80 % de l'objectif attendu pour atteindre progressivement les objectifs du projet de SDRIF 2008. Cependant, la courbe de la construction de logements s'écarte de plus en plus du taux d'effort nécessaire. Le retard en matière de construction, entre 2006 et 2009, s'élève déjà à plus de 35 000 logements, soit l'équivalent d'environ un an de production moyenne actuelle. 181 communes ont réalisé les trois quarts de la construction francilienne totale de la période 2005 à 2008. Globalement, 4 logements sur 5 ont été construits dans l'agglomération parisienne et 3 sur 5 dans un rayon de 20 km autour du centre de Paris.

Objectifs prévisionnels départementaux : des niveaux de construction encore faibles et des disparités

Paris obtient un taux de réalisation (nombre de logements construits en regard de l'augmentation nécessaire pour atteindre les objectifs du SDRIF fixés pour la période 2005-2030) supérieur à 80 %. Les Hauts-de-Seine et la Seine-Saint-Denis atteignent un taux supérieur à 76 %. Le Val de Marne est quant à lui légèrement plus éloigné de l'objectif avec 68 % du nombre de loge-

ments attendus par le SDRIF. Les Yvelines dépassent les 81 % de l'objectif, tandis que les départements de l'Essonne et du Val-d'Oise sont ceux qui restent le plus en deçà de leurs objectifs avec des taux de réalisation de 76 % et 77 %. Seule la Seine-et-Marne atteint les objectifs de montée en puissance.

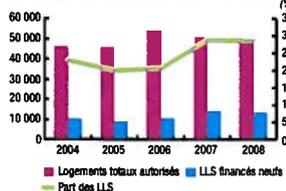
Comparaison de la construction de logements avec les objectifs prévisionnels départementaux du SDRIF



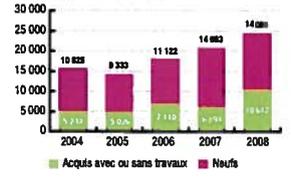
Le logement social : 40 % de la construction neuve autorisée

Sur les cinq années 2004-2008, le nombre de logements financés (hors ANRU et Association foncière logement - AFL) a fortement progressé de 15 900 à 24 700. La part des logements neufs sociaux financés représente 31 % du nombre total de logements autorisés en 2008, contre 25 % en 2004. En ajoutant les 4 116 logements sociaux neufs financés dans le cadre de l'ANRU et ceux de l'AFL (environ 1 600), la part du logement social atteint 40 %. Cependant, les logements financés comportent une part élevée (36 %) d'acquisition avec ou sans travaux.

Part du logement social dans la construction totale



Nombre de logements sociaux financés neufs ou acquis avec ou sans travaux



Une forte progression des logements en résidence pour répondre aux besoins d'habitats spécifiques

Les logements en résidence (étudiants, personnes âgées, handicapés, résidences de tourisme, résidences hôtelière, résidences sociales...), beaucoup moins nombreux que les logements ordinaires, voient cependant leur part augmenter fortement dans la

construction neuve : quasiment nulle au début des années quatre-vingt-dix, elle a atteint son plus haut point (9 %) en 2005 et représente 8 % de la construction totale autorisée en 2008, soit près de 4 000 logements.



Stimuler l'emploi et diversifier l'économie

➔ Une stratégie économique pour l'Île-de-France



© C. Pottier / Uiba Images / ANI IdF

TENDANCES

Une crise économique et financière durable

L'Île-de-France est entrée tardivement dans la crise, soit début 2009. Elle a pu maintenir jusqu'à présent un écart substantiel avec le taux de chômage national, mais le nombre de demandeurs d'emplois y augmente plus rapidement. Si la région affiche une situation globalement meilleure que le reste du pays, elle le doit pour partie à la surreprésentation des grandes entreprises et des sièges sociaux. Les Indicateurs relatifs aux PME traduisent une situation plus préoccupante.

Une amorce de reprise

Depuis la fin 2009, la conjoncture semble s'améliorer. La concentration des destructions d'emplois dans l'industrie permet d'imaginer que la crise pourrait être moins grave pour la région que pour le reste du pays. L'Île-de-France est en partie préservée par sa taille, son ouverture internationale et la diversité de son système productif.

Des mouvements d'emplois de grande ampleur

Le développement de l'immobilier de bureaux aux portes de Paris et sur quelques pôles péri-centraux entraîne une nouvelle géographie de l'emploi avec des gains importants sur certains territoires : Nanterre (+ 9 500 emplois), Montrouge (+ 8 000), Massy (+ 6 500)... Près des deux tiers des bureaux qui verront le jour d'ici 2014 sont localisés à l'ouest de Paris, ce qui va accentuer le déséquilibre entre l'est et l'ouest.

**L'ÉCONOMIE EN 2030
LES OBJECTIFS DU PROJET DE SDRIF DE 2008**

Accueillir 28 000 emplois supplémentaires par an d'ici 2030
Pour parvenir en 2030 à un total de 6,05 millions d'emplois occupés en Île-de-France, l'objectif de croissance moyenne de situe à 28 000 emplois nouveaux par an.

Une stratégie de développement pour rééquilibrer les pôles d'affaires
L'ambition est de favoriser le renouvellement du parc immobilier des pôles d'affaires de l'ouest et de prévoir le développement de nouveaux pôles à l'est. Il s'agit aussi de renforcer l'armature des pôles d'emplois régionaux, confortés comme centres économiques de vastes bassins de vie.

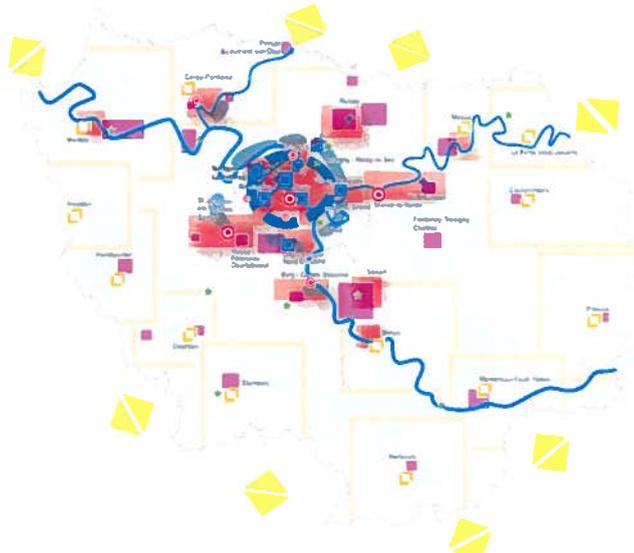
Favoriser la diversité de l'emploi par une offre renouvelée de locaux et d'emprises d'activités
L'objectif est de contenir et d'organiser l'offre de terrains urbanisables. Il s'agit d'inciter à la redynamisation d'emprises d'activités anciennes en faveur des TPE/PME, au maintien de la mixité des activités économiques, à la requalification d'anciens sites industriels, mais aussi à la promotion d'éco-sites d'intérêt régional, à la préservation des emprises d'activités le long de la voie d'eau ou l'organisation des grands sites logistiques indispensables à l'approvisionnement de l'Île-de-France.

Affirmer une stratégie territoriale pour l'innovation, la recherche et l'enseignement supérieur
Le SDRIF prône une dynamique de pôles d'excellence autour de projets innovants, à proximité des sites universitaires et de recherche. L'offre universitaire sera améliorée par la modernisation, le regroupement géographique et la coopération des établissements d'enseignement supérieur.

Assurer le maintien du développement du secteur agricole
Les objectifs sont de maintenir le potentiel productif des espaces agricoles face aux pressions de l'urbanisation, en particulier en zone périurbaine, et de favoriser le maintien ou l'accueil d'entreprises liées à l'agriculture.

Accueillir l'emploi et stimuler l'activité économique

- un meilleur cadre de vie (environnement, transports, services, équipements, etc.)
- Doter l'Île-de-France de pôles d'affaires attractifs
 - offrir un cadre de vie attractif (environnement, transports, services, équipements, etc.)
 - proposer des locaux et des emprises adaptés à l'activité
 - améliorer le cadre de vie (environnement, transports, services, équipements, etc.)
- Affirmer une stratégie d'offre territoriale pour l'innovation
 - promouvoir l'innovation (recherche, développement, etc.)
 - améliorer le cadre de vie (environnement, transports, services, équipements, etc.)
- Concevoir le développement économique à l'échelle de vastes bassins de vie
 - développer le cadre de vie (environnement, transports, services, équipements, etc.)
- Renouveler et organiser l'offre de locaux et d'espaces d'activités
 - améliorer le cadre de vie (environnement, transports, services, équipements, etc.)
 - proposer des locaux et des emprises adaptés à l'activité
- Renouveler le cadre de vie (environnement, transports, services, équipements, etc.)



➤ Un développement prometteur et fidèle aux prévisions, mais ralenti par la crise

Une attractivité internationale confirmée

S'implanter en Île-de-France constitue un choix stratégique pour les groupes étrangers. Les implantations d'entreprises étrangères en Île-de-France sont en hausse de 6 % sur les trois dernières années (2007-2009 par rapport à 2004-2006) alors qu'elles ont été stables à l'échelle nationale. Les emplois induits ont encore plus fortement progressé sur cette période (hausse de 19,5 % en moyenne en Île-de-France entre 2007

et 2009) alors que les implantations au niveau national ont été moins créatrices d'emplois (-3 %). Les enquêtes internationales récentes placent toujours la région Île-de-France au premier plan des régions économiques mondiales en termes d'attractivité et d'image (qualité des conditions de vie et des transports, disponibilité de la main d'œuvre).



Thomas Gagny / Coca-Cola Enterprises

Une réelle dégradation des emplois du fait de la crise

Les fortes progressions de l'emploi enregistrées de 2005 à 2008 se déclinent par des taux de croissance annuels de + 1 % par an à Paris, + 2,5 % par an en zone dense, et + 2 % par an hors agglomération centrale. Jusqu'au dernier trimestre de l'année 2008, l'Île-de-France a connu une période de pro-

gression de l'emploi et de régression marquée du chômage avec un gain de près de 250 000 emplois en trois ans. Depuis le dernier trimestre 2008, la situation s'est inversée. L'année 2009 a été synonyme de destructions massives d'emplois (-1,4 % en Île-de-France contre - 1,5 % en France),

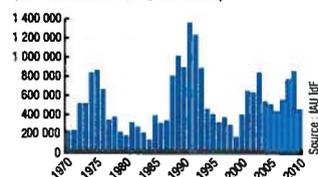
soit près de 60 000 emplois salariés détruits en un an, dont plus d'un tiers dans l'industrie. L'emploi industriel est le premier touché, en diminution de 4,8 %.

Immobilier de bureaux : creusement des écarts entre la production et la demande

Depuis 2005, le contexte de marché a été porteur et la production de bureaux soutenue. De 2006 à 2008, 650 000 m² de bureaux ont été produits chaque année (création nette), soit un rythme supérieur aux objectifs de 500 000 m² de construction du SDRIF. Les volumes mis en chantier avant septembre 2008 et livrés sur la période 2009-2011 (750 000 m² en moyenne annuelle) excèdent la capacité d'absorption du marché. Les créations nettes de bureaux sur la pé-

riode 2005-2012, en considérant l'ensemble des bureaux construits depuis 2005 et ceux actuellement en chantier qui seront livrés d'ici 2012, totalisent 4,5 millions de m². Le repli de la demande, l'excès de l'offre et la crise du crédit vont retarder ou remettre en cause de nombreux projets, et notamment les opérations d'aménagement dont l'équilibre financier repose sur la vente de charges foncières pour du bureau ; les secteurs qui viennent de s'ouvrir au marché des bureaux sont les plus fragiles.

Production de bureaux en Île-de-France (constructions nouvelles, en m² utiles)



Source : BULIF

De nouveaux pôles de compétitivité

Deux nouveaux pôles de compétitivité ont été labellisés en juillet 2007 : le pôle aéronautique ASTech et le pôle Finance Innovation à dimension mondiale. Ils viennent s'ajouter aux cinq pôles de compétitivité qui existent depuis 2005 : Cap Digital (industries culturelles et multimédia), Medicen

Paris Région (biotechnologies et santé), Systematic (logiciels et systèmes complexes), Mov'eo (automobile, aéronautique, ingénierie routière et transports collectifs), Villes et mobilité durables (ville, habitat et mobilité des personnes). Preuve de leur dynamisme, chacun de ces

pôles associe chaque année un nombre croissant d'établissements. Plus de 1 110 établissements, totalisant 222 300 salariés, étaient membres de ces pôles de compétitivité en 2008 (810 établissements, 189 400 salariés en 2007).

Agriculture, deux tendances parallèles : concentration de la production et diversification de la commercialisation



U. Pasquiers / Le Bar Horticole / Fugon Bif

En 2007, l'Île-de-France se classe en tête des régions françaises, contribuant pour 11 % à la valeur nationale des industries agroalimentaires et générant un chiffre d'affaire de 3,3 milliards d'euros. Dans un contexte de forte pression urbaine, l'agriculture francilienne se maintient en terme de superficie avec 576 300 ha (-0,3 % depuis 2005), mais connaît une baisse plus significative en nombre d'exploitations (5 310 ; -5,0 % depuis 2005).

Depuis quelques années, la dynamique d'installation vient surtout de petites structures maraîchères, inférieures en surface à 5 ha. Nombreuses sont celles qui choisissent comme mode de commercialisation l'approvisionnement de groupes en AMAP (Association pour le maintien d'une agriculture paysanne). L'agriculture biologique apparaît comme une nouvelle filière pour l'agriculture francilienne dans un contexte de forte croissance de la demande (+10 % par an depuis dix ans).

Une approche stratégique des transports pour une mobilité raisonnée, fluidifiée et facilitée

➔ Un lien optimal entre transports et urbanisme



Bernard Staud / Mandiem

tation des architectes sur le Grand Pari(s) de l'agglomération parisienne.

Des besoins de déplacements toujours plus importants

Les évolutions démographiques attendues à l'horizon 2020 se traduisent par une croissance globale des populations et des emplois de 6 à 8 % qui devraient se concentrer sur le cœur d'agglomération. Parallèlement à ces prévisions, l'amélioration de l'offre de transports conjuguée à la hausse du prix des carburants et à la congestion routière devraient conduire d'ici 2020 à une croissance de l'ordre de 7 % des déplacements, tous modes de déplacements confondus, à l'échelle de la région et en particulier à :

- une forte croissance des déplacements en cœur d'agglomération, favorable à l'usage des transports collectifs (à noter que les déplacements dans Paris intra-muros devraient se stabiliser pour la même période);
- une forte croissance dans le reste de l'agglomération centrale, plus favorable à la voiture.

LES TRANSPORTS EN 2030 LES OBJECTIFS DU PROJET DE SDRIF DE 2008

Optimiser l'articulation entre transports collectifs, routiers et modes doux
Le développement d'une offre en transports collectifs mieux structurée est la pièce maîtresse du projet spatial régional. Ce développement vise à réduire les inégalités sociales et territoriales, à favoriser le développement économique et à répondre aux enjeux environnementaux en facilitant les déplacements de banlieue à banlieue.

Renforcer l'accessibilité nationale et internationale de l'Île-de-France
L'amélioration de l'accessibilité aérienne dans une logique de croissance modérée des trafics et de gestion des nuisances induites permettra de conforter le positionnement international de l'Île-de-France. Le SDRIF prévoit la création de nouvelles lignes et interconnexions, accompagnées de nouvelles gares TGV hors de Paris.

Valoriser le potentiel des transports de marchandises et de la logistique
Le SDRIF vise la préservation des sites logistiques desservis par le réseau ferré, l'aménagement des infrastructures fluviales et la préservation des grands sites multimodaux.

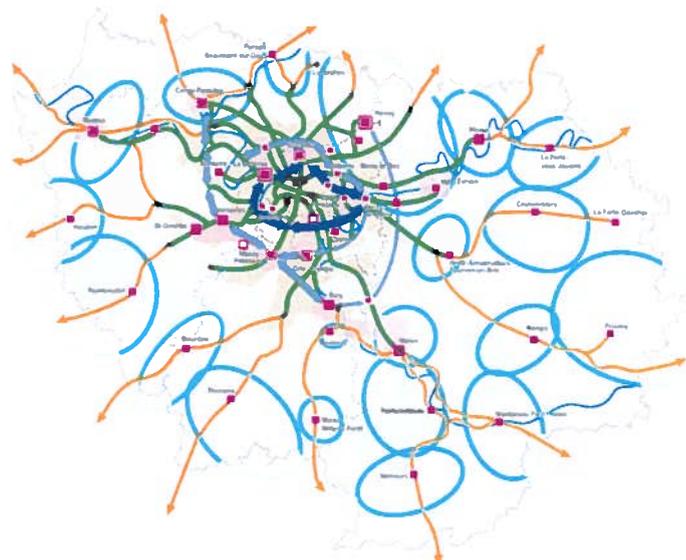
TENDANCES

Mobilité et transport, au cœur des débats publics
La question d'une meilleure articulation entre transports et urbanisme est au cœur de l'actualité. C'est ce qui fonde le schéma

d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris, approuvé par le décret du 24 août 2011, et l'ensemble des nouvelles infrastructures prévues au Plan de mobilisation pour les transports. Cet objectif, très présent dans les lois « Grenelle », a également été au centre des travaux de la consul-

Développer et faciliter une mobilité raisonnée des personnes et un transport durable des biens

- Réorganiser et renforcer les services ferroviaires radiaux
 - Renforcer les services de proximité au sein des agglomérations
 - Améliorer la desserte des zones de banlieue
 - Créer de nouvelles liaisons
- Mettre les transports collectifs par des lignes structurantes de rocade
 - Renforcer les services de proximité au sein des agglomérations
 - Créer de nouvelles liaisons
- Développer les transports collectifs en site propre sur voie
 - Renforcer les services de proximité au sein des agglomérations
 - Créer de nouvelles liaisons
- S'appuyer sur les polarités existantes et en développer
 - Renforcer les services de proximité au sein des agglomérations
 - Créer de nouvelles liaisons

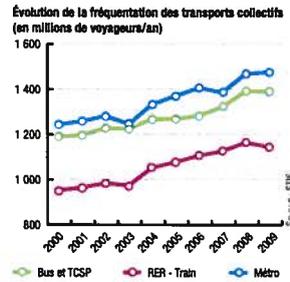


➤ Des modes de déplacement en mutation

Une fréquentation en hausse des transports collectifs

Résultat de la forte extension des réseaux et d'un meilleur maillage de l'agglomération, l'usage des transports collectifs en Île-de-France connaît ces dernières années une forte croissance (+ 8 % depuis 2005) qui vient conforter la tendance à la hausse observée depuis le début des années 2000. Tous les modes de transport sont concernés mais ce sont les modes ferrés qui ont connu les croissances les plus fortes. Les déplacements en banlieue représentent 70 % des déplacements mais seulement 40 % s'effectuent en transports collectifs. L'augmentation des déplacements des Franciliens en dehors des heures de pointe révèle une diversification des motifs tels que l'accès aux équipements de loisirs ou aux com-

merces. Les déplacements d'entreprises à entreprises représentent moins de 3 % des flux. Malgré un fort développement des infrastructures, et des réductions sur les temps de déplacement, la forte sollicitation des réseaux de transports collectifs se traduit par des difficultés : saturation de certaines lignes de métro ou RER aux heures de pointe, irrégularité accrue sur le réseau ferré, situation d'inconfort pour les usagers... Les efforts engagés ces dernières années par le Syndicat des Transports d'Île-de-France en faveur du développement du réseau (nouvelles lignes, extension) et la modernisation des matériels visent à améliorer cette offre de transport pour la rendre encore plus attractive.



Des évolutions notables dans l'usage de la voiture... et des modes doux

La voiture reste le mode de déplacement le plus utilisé par les Franciliens, et ce, quasiment pour tous les motifs. Sa domination est d'autant plus forte que l'on s'éloigne de Paris, 80 % des déplacements sont le fait des déplacements internes à la banlieue et en particulier internes à la grande couronne. Même si le trafic reste globalement orienté à la hausse, la circulation routière diminue de manière significative à Paris (-20 % entre 2000 et 2005) et connaît une crois-

sance limitée en proche banlieue (+2 %). Parallèlement, l'utilisation des modes alternatifs aux déplacements motorisés dans le cœur d'agglomération connaît un nouvel essor. Cette évolution est illustrée par le fort développement du réseau francilien de pistes cyclables (2 185 km en 2009 contre 638 km en 2005) et par le succès du Vélib lancé en juillet 2007 à Paris et étendu dès 2009 à une trentaine de communes riveraines de la proche banlieue.



Augmentation de la part du transport routier pour le fret

L'évolution des fonctions logistiques depuis une quinzaine d'années se traduit par le développement de vastes zones dédiées à la mono-activité, localisées en zones périurbaines et rurales, au contact des grandes infrastructures routières et autoroutières. On constate une consommation d'espace de plus de 290 hectares entre 2003 et 2008.

Pour les volumes concernant l'Île-de-France, la part de la route dans le transport des marchandises s'accroît, passant de 82 % en 1996 à 89 % en 2000 et 90 % en 2006. Toutes les projections montrent que cette proportion est encore appelée à augmenter si aucune mesure forte de report modal n'est mise en œuvre.



Les perspectives encourageantes de la voie d'eau

Si le trafic fret ferroviaire peine à se développer, contraint par la forte concurrence du trafic voyageurs sur les infrastructures (grandes lignes et Transilien), les perspectives apparaissent plus favorables pour la voie d'eau. Dans un contexte économique morose, le trafic fluvial a progressé de 3,2 % en 2009 pour atteindre 20,2 millions de tonnes. Le transport de conteneurs connaît une véritable explosion (128 900 équivalent

vingt pieds contre 52 000 en 2005). Avec la mise en service de Port 2000 au Havre et le projet de Canal Seine Nord le transport de marchandises par voie d'eau sur la Seine pourrait tripler en quinze ans. La diversification des filières, illustrée par le transport des déchets ménagers ou la logistique urbaine pour le secteur de la grande distribution, révèle un autre potentiel de croissance.



La biodiversité et des ressources naturelles préservées, restaurées et valorisées

➔ Une approche systémique de l'environnement



C. Pinaud / ANU/SDRIF

Il s'agit d'un texte d'application, de territorialisation et de mise en œuvre de six chantiers majeurs :

- l'amélioration énergétique des bâtiments et l'harmonisation des outils de planification favorisant un urbanisme économe en ressources foncières et énergétiques ;
- la mise en cohérence d'ensemble de la politique de transports, pour les voyageurs et les marchandises, respectueuse des engagements écologiques (renforcement des transports collectifs urbains, mise en place de nouvelles autoroutes ferroviaires et maritimes...);
- la réduction des consommations d'énergie et du contenu en carbone de la production pour réduire radicalement les émissions de gaz à effet de serre ;
- la préservation de la biodiversité pour assurer un bon fonctionnement des écosystèmes et retrouver une qualité écologique des eaux (élaboration d'une trame verte et bleue d'ici 2012, réduction de la consommation d'espaces agricoles et naturels...);
- la maîtrise des risques, le traitement des déchets et la préservation de la santé ;
- la mise en œuvre d'une nouvelle gouvernance écologique.

L'ENVIRONNEMENT EN 2030
LES OBJECTIFS DU PROJET DE SDRIF DE 2008

Structurer un Système régional des espaces ouverts

Les espaces ouverts franciliens (espaces agricoles, forestiers, naturels et espaces verts urbains) comportent des entités cohérentes reliées entre elles par des continuités écologiques fonctionnant en système. Le Système régional des espaces ouverts (SREO) du SDRIF a pour objet d'assurer la fonctionnalité de ces espaces et leur mise en relation, en maintenant et restaurant les continuités. Le SREO s'organise à la fois de manière concentrique et radiale, depuis le cœur d'agglomération jusqu'au Bassin parisien. Il entend répondre durablement à une série de défis : qualité de vie, mutations climatiques et énergétiques et robustesse des écosystèmes, en particulier de la biodiversité.

Gérer les ressources naturelles

Le SDRIF innove en prenant en compte la biodiversité à l'échelle régionale. La gestion durable des écosystèmes et des ressources naturelles (eau, sol et sous-sol, matériaux, air et énergie) est un enjeu fort pour lequel le SDRIF préconise le principe de proximité en matière de collecte, d'utilisation et de traitement.

Réduire les inégalités environnementales, la vulnérabilité aux risques et l'exposition aux nuisances

Les objectifs visent à offrir à tous les Franci-

liens un cadre de vie de qualité en confortant la « trame verte » d'agglomération, en réduisant les nuisances sonores et la pollution atmosphérique, ainsi que la vulnérabilité aux risques naturels, technologiques et à la pollution des sols.

Garantir la cohérence du système régional des espaces verts (SREO)

Développer et renforcer la trame verte d'agglomération, pour l'équilibre écologique et le bien-être des Franciliens

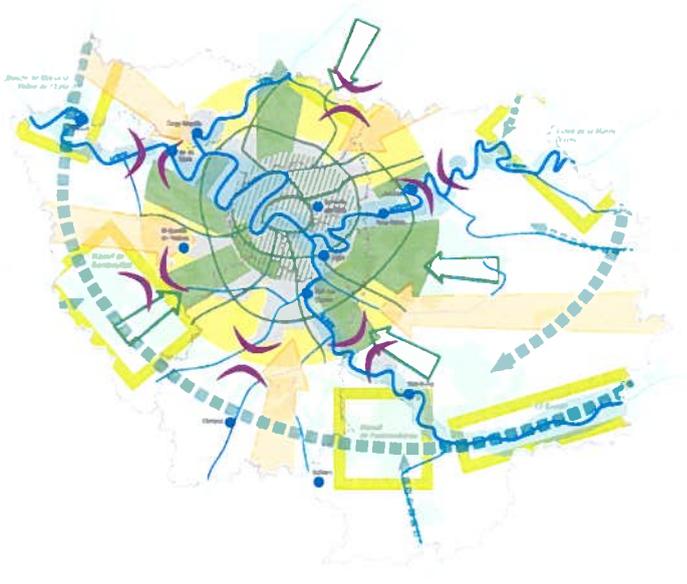
33 km de trame verte d'agglomération

11 km de trame verte d'agglomération

TENDANCES

Le Grenelle 2 renforce le lien entre documents d'urbanisme et documents de planification relatifs à l'environnement
Faisant suite au Grenelle 1, la loi portant engagement national pour l'environnement dite Grenelle 2, adoptée en juillet 2010, consti-

Les Schémas de cohérence territoriale et les Plans locaux d'urbanisme doivent être compatibles avec les directives de protection et de mise en valeur des paysages, et prendre en compte les Plans Climat-Energie territoriaux et les Schémas régionaux de cohérence écologique.

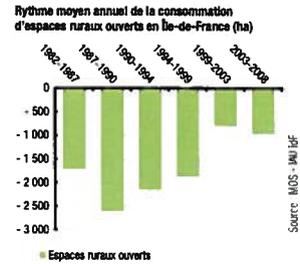


➤ Une prise de conscience environnementale

Une reprise de la consommation d'espaces ouverts corrélée à celle de la construction

Avec 996 ha consommés chaque année sur la période 2003-2008 contre 778 ha sur la période 1999-2003, le rythme de la consommation d'espaces ouverts agricoles, boisés et naturels par l'urbanisation connaît une hausse sensible (+21 %) en Île-de-France. Cette pression s'exerce largement sur les espaces agricoles qui connaissent les régressions les plus fortes et dans une moindre mesure sur les espaces boisés. Cette évolution récente est à rapprocher de la hausse de la construction de logements et de locaux d'équipements et d'activité qui a

progressé du même ordre de grandeur sur cette période (+23 % pour les SHON mises en chantier). La pression sur les espaces ouverts s'exerce largement sur les territoires périurbains, en particulier autour des pôles de Roissy et de Disneyland Paris. Si le rythme actuel de la consommation d'espaces ruraux reste très inférieur à celui enregistré dans les décennies 1980 et 1990 (2000 à 2500 ha par an), c'est cependant encore l'équivalent de la superficie de Paris qui disparaît tous les dix ans.



Une biodiversité mieux prise en compte et protégée

La biodiversité régionale, qualifiée de moyenne au regard des critères internationaux, peut être considérée comme remarquable compte tenu des fortes pressions urbaines qui s'exercent à l'échelle d'une région de plus de 11 millions d'habitants. Les zones d'intérêt écologique inventoriées couvrent des surfaces de plus en plus importantes. Avec 304 640 ha, elles représentent près de 25 % de la superficie régionale. Le SDRIF, anticipant le Grenelle de l'Environnement, préconise une meilleure prise en compte de ces zones dans les réflexions d'aménagement, les documents d'urba-

nisme locaux et les politiques publiques. Un nombre croissant de zones est également protégé au titre du patrimoine naturel. Ainsi, avec les coteaux de la Seine classés en 2009 qui viennent s'ajouter aux sites géologiques de l'Essonne, à celui de la Bassée et aux étangs de Saint-Quentin-en-Yvelines, l'Île-de-France compte quatre réserves nationales (1 233 ha). Ce réseau est complété par une dizaine de réserves naturelles régionales (843 ha) qui se sont substituées depuis 2006 aux réserves naturelles volontaires, et par 39 arrêtés de protection de biotope (1 592 ha).



Plus de 50 millions de tonnes équivalent CO₂ émises chaque année, majoritairement par le parc immobilier ancien

Les émissions directes de gaz à effet de serre (GES) en Île-de-France étaient de 51,1 millions de tonnes équivalent CO₂ en 2005 (soit 4,6 teqCO₂/hab). Entre 2000 et 2005, les progrès sur le parc de véhicules

ont permis de stabiliser les émissions du trafic routier (- 2 %). Pourtant, les émissions directes tous secteurs confondus de GES en Île-de-France ont augmenté pendant cette période de 3 %. Ce constat montre l'ampleur

de la tâche pour espérer atteindre une réduction de 75 % des émissions avant 2030, notamment par la modernisation du parc immobilier.

Le bruit, première source de nuisance citée par les habitants

71 % des Franciliens se déclarent gênés par le bruit, souvent ou en permanence. Cette gêne augmente avec le degré d'urbanisation. Cette perception est confirmée par les cartes de bruit établies dans le cadre de la directive européenne. Environ 20 % de la population de l'agglomération parisienne, soit

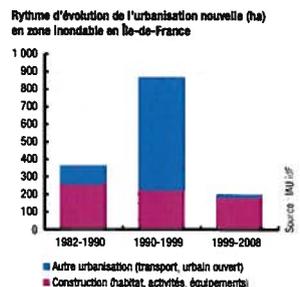
2 millions d'habitants, seraient potentiellement exposés à des niveaux de bruit en façade de leur habitation jugés excessifs au regard des valeurs réglementaires, toutes sources de bruit des transports confondues. La principale source de cette pollution sonore est la circulation routière, responsable

de 75 % des expositions potentielles excessives au bruit (de l'ordre de 1,5 million d'habitants); viennent ensuite le trafic aérien pour 20 % (environ 400 000 personnes) et les circulations ferroviaires pour 5 % environ.

Un ralentissement du rythme de l'urbanisation en zones inondables

Sur un territoire régional fortement exposé aux risques d'inondations (46300 ha) et pour ne pas accroître la vulnérabilité des personnes et des biens, l'adaptation de l'urbanisation en zones inondables constitue un enjeu important. Sur la période 1999-2008 avec 203 ha dont 184 ha d'espaces construits (habitats, activités, équipements), le rythme de l'urbanisation nouvelle apparaît en diminution sensible par rapport aux deux décennies précédentes, résultat de la mise

en œuvre progressive, depuis la fin des années 1990 des Plans de prévention des risques inondations. Mais les processus de renouvellement et de mutation de l'espace urbain (de l'activité vers de l'habitat, d'espaces ouverts urbains vers des équipements...) au cours de la même période, essentiellement dans le cœur de l'agglomération, conduisent parallèlement à une forte augmentation des enjeux humains et économiques en zones inondables.



➤ L'expression de nouveaux besoins

Un recul de l'exercice libéral des professions de santé et une modification de l'organisation de l'offre de soins

Si la région est bien lotie en matière de santé (équipements, personnels), d'importants disparités subsistent au niveau infra-départemental en matière de « présence » médicale ou para-médicale, de permanence de soins, de proximité et d'accessibilité des services liés à la santé.

Les départements de la petite couronne, où se concentre l'offre hospitalière, accueillent le plus de médecins (800 médecins pour 100 000 habitants à Paris contre environ 250 en Seine et Marne). Cette tendance à la concentration, qui se fait au détriment des zones péri-urbaines et rurales, devrait s'accroître à l'avenir. Depuis 2001, le nombre de

professionnels libéraux de santé a en effet diminué de 13,4 %. En 2009, 76 % des nouveaux professionnels de santé ont fait le choix d'exercer en tant que salarié et plus particulièrement dans le secteur hospitalier. Cette absence d'attractivité va créer des tensions pour la transmission de l'activité des professionnels de proximité dans des petites unités urbaines ou en milieu rural, qui ne sera pas compensée par des centres ou pôles de santé.

La densité médicale, si elle reste aujourd'hui bien supérieure à la moyenne nationale, devrait également se dégrader à l'avenir. Les projections réalisées pour les dix prochaines



KMS / Wikipedia

années révèlent une baisse des effectifs de médecins de 10 % (largement imputable à des départs en retraite) alors que l'allongement de la durée de vie, les efforts de prévention et de dépistage..., induiront une hausse des besoins de soins.

L'essor de l'e-commerce

Même si le e-commerce ne tient encore qu'une place réduite dans la consommation (2 à 3 % des dépenses en biens et services des ménages), son essor depuis une dizaine d'années est considérable. Le chiffre d'affaires en France s'est élevé à 30 milliards d'euros en 2009, en hausse de 26 % par rapport à l'année précédente alors même que les autres secteurs du commerce de détail ont stagné, voire régressé.

Le niveau d'équipements en ordinateur et d'accès à l'Internet haut débit des ménages franciliens, le poids démographique et le profil de la population (plus d'urbains, de jeunes, d'actifs mieux formés) placent l'Île-de-France en tête des régions les plus cyber-consommatrices.

La progression de l'usage d'Internet, le développement de nouvelles technologies, l'interpénétration croissante des réseaux de distribution physiques et virtuels, etc., devraient encore augmenter à l'avenir la part de l'e-commerce avec des impacts sur l'emploi et l'organisation spatiale du commerce. L'enjeu logistique de cette croissance est particulièrement fort. Pour répondre au problème de la livraison au dernier kilomètre, le développement des points relais apparaît comme une solution. Adapté au rythme des Franciliens, ils permettent également d'éviter de congestionner davantage le trafic, tout en diminuant les émissions polluantes. Il s'agit aujourd'hui d'engager des réflexions autour du développement d'espaces commerciaux,

accueillant ces points relais, dans les lieux de transit des passagers tels que les gares. Cette mesure permettrait en outre de valoriser de nouveaux territoires marchands.



A. Lacroix / ANJ IdF

Le tourisme, vecteur majeur du développement régional

Avec 62,3 millions de nuitées en 2009, Paris et l'Île-de-France se maintiennent au premier rang mondial des destinations touristiques. Les caractéristiques du tourisme ont connu de profondes évolutions entre 1999 et 2009, que ce soit en termes de fréquentation (nombre et origine des touristes), de moyens de transports, d'hébergements. Dans ce domaine, les capacités hôtelières de la région ont fortement pro-

gressé (+20 %) passant d'environ 125 000 à près de 150 000 chambres, réparties dans plus de 2 300 établissements. Si Paris concentre encore les deux tiers des hôtels et plus de 50 % des chambres, d'autres pôles émergent; les communes limitrophes de Paris, Roissy-Charles de Gaulle, le quartier d'affaires de La Défense ou le secteur de Disneyland ont vu leur capacité augmenter de 30 à 50 %.

La fréquentation touristique de l'Île-de-France reste très concentrée autour de Paris, Versailles et Disneyland. Afin de diffuser les flux touristiques sur l'ensemble du territoire régional, la Région, l'État et les départements ont initié depuis plusieurs années une politique de soutien sur huit pôles touristiques régionaux prioritaires.

Gestion des déchets, une approche régionale pour plus de cohérence

En 2008, 5,61 millions de tonnes de déchets ménagers et assimilés ont été collectés en Île-de-France, soit 481 kg/hab/an. Si les quantités globales collectées se stabilisent depuis le début de la décennie (+0,05 %), en revanche, le ratio par habitant et par an a diminué de 6 % sur la période 2000-2008. Cette baisse peut s'expliquer par de multiples paramètres: efforts menés en termes de prévention, impact de la conjoncture économique, évolution des comportements des consommateurs... 58 % des déchets collectés sont destinés à l'incinération et 14 % à la décharge de déchets non dangereux.

En matière de recyclage, les apports en déchèteries plus faibles en Île-de-France (55 kg/hab/an en 2008) que dans le reste de la France (170 kg/hab/an) s'expliquent par la faible densité du parc (une déchèterie pour 69 000 habitants contre une pour 14 000 habitants) et une moindre mobilité des usagers (taux de motorisation inférieur à la moyenne nationale). Par ailleurs, avec 56 kg/hab/an, les quantités de recyclables secs collectés (emballages, journaux/magazines, verre) en Île-de-France sont inférieures de près de 20 kg/hab/an à la moyenne nationale.



J. E. C. / Numind / ANJ IdF

**ANNEXE AU RAPPORT
N°2
Le calendrier indicatif de la procédure de révision**

Le calendrier indicatif de la procédure de révision

2011	Septembre Communication en Conseil régional
	Octobre – décembre Concertation
2012	Janvier – avril Elaboration du projet de SDRIF
	Juillet – septembre Arrêt du projet de SDRIF par le Conseil régional Recueil des avis des personnes publiques associées
	Septembre – octobre Constitution du dossier d'enquête publique
	Novembre – décembre Enquête publique
2013	Janvier-mars Rapport de la commission d'enquête et mémoire en réponse
	Avril-juin Ajustement du projet suite à enquête publique
	Juillet Adoption du SDRIF par le Conseil régional
	Septembre Envoi du projet au gouvernement pour transmission au Conseil d'Etat
	Septembre – décembre Examen par le Conseil d'Etat
	Décembre Approbation du SDRIF par décret en Conseil d'Etat