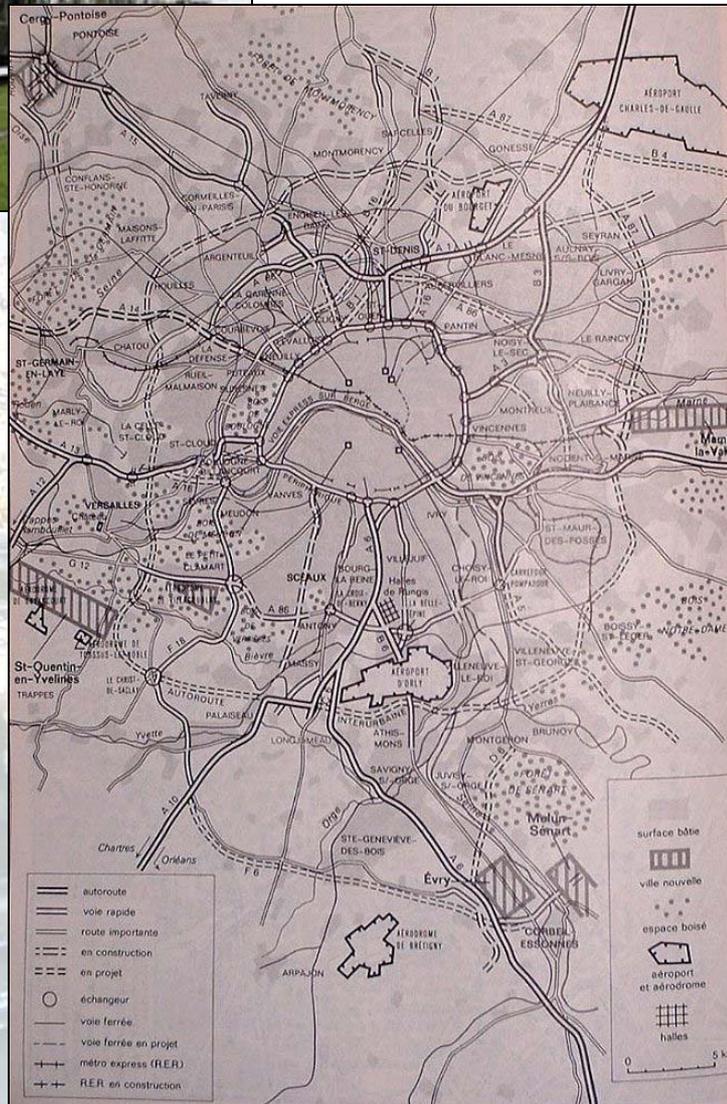
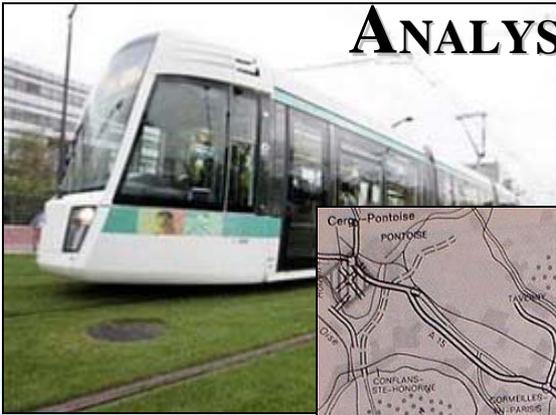


**Université de Marne La Vallée, bâtiment Lavoisier
5 boulevard Descartes Champs Sur Marne 77454
Master 2 Génie Urbain
Spécialité développement urbain durable**

Projet de fin d'études

ANALYSE DU  2007



Master 2 Génie Urbain,
Spécialité Développement Urbain Durable

Promotion année 2006/2007

Etudiants

AUGISEAU Vincent
BENAZETH Matthias
BISSON Damien
BOUZGARROU Inès
CHARDONNIERAS Laure
CHOPIN Nathanaël
DE LA CROIX Thibault
DELAUNAY Thierry
GAOUR Wafaa
KIM Eunhye
LE MINEZ Guillaume
LEROY Olivier
LI Ying
LIENARD Bertrand
MARTIN Jean-Michel
PERON Hélène
TEL Monique
VERRRECCHIA Julie
VOISIN Nicolas

Enseignants

BARROCA Bruno
DIAB Youssef
MONJAL François

SOMMAIRE

I. INTRODUCTION	6
A. PRESENTATION DE L'ILE-DE-FRANCE	6
1. L'Ile-de-France mégapole	7
B. LE SDRIF	8
C. BILAN DU SDRIF DE 1994	9
D. LE CONTEXTE HISTORIQUE DU SDRIF	10
E. LE CONTEXTE LEGISLATIF DU SDRIF	12
1. Les engagements internationaux	12
2. Les directives européennes	12
3. La décentralisation de 1982	13
4. Le SDRIF soumis à trois principales lois	13
5. Des cadres juridiques plus particuliers	13
6. La compatibilité du SDRIF avec d'autres documents, les outils	13
7. Les acteurs participants	14
F. ENJEUX, OBJECTIFS, PROBLEMATIQUES	14
1. Les enjeux du SDRIF	14
2. Les objectifs du SDRIF	15
3. Les problématiques	17
a) Le SDRIF dans une perspective de développement durable	17
b) Les principaux axes de la politique	17
II. ANALYSE THEMATIQUE	19
A. ECONOMIE	19
1. Développement et attractivité économique, potentiel recherche	19
a) Bilan du SDRIF 1994 en termes de développement économique, compétitivité et recherche	19
b) Les propositions du Conseil Régional concernant l'attractivité économique de l'Ile-de-France dans le cadre de la révision du SDRIF	20
c) Les objectifs du SDRIF concernant l'enseignement supérieur et la recherche	22
d) L'attractivité européenne de la région Île-de-France	23
e) La force et la faiblesse de l'Ile-de-France en terme d'attractivité	25
f) Recherche	27
g) Enseignement supérieur	28
B. AMENAGEMENT	30
1. Mégapolisation	30
a) Introduction	30
b) L'Ile de France ou un village planétaire dans une perspective de mondialisation	31
c) Comparaison avec les autres mégapoles mondiales	32
d) Société locale de 11 millions d'habitants	34
e) L'Ile de France un mégapole tout en conservant l'esprit de « village »	34
f) Des disparités sociales difficiles à résorber qui handicapent le bon développement de l'Ile de France	35
2. Place de Paris	36
a) Le « cœur d'agglomération » de Paris, la place de la ville dans le SDRIF	36
b) Le SDRIF de 1994 : bilan	37
c) Le SDRIF 2007 : objectifs et moyens	37
d) Une fonction en demi teinte	38
3. Place des villes nouvelles	39
a) Création	39
b) Evolution des villes nouvelles	40
c) Problématiques actuelles et prospections nouvelles	41
C. DEVELOPPEMENT URBAIN	44
1. Etalement urbain et densification	44
a) SDRIF 1994 : le bilan	44
b) SDRIF 2007 : objectifs	45
c) Moyens et outils de la densification	46
2. Renouvellement urbain	46
a) Bilan du SDRIF de 1994 et renouvellement urbain en Ile de France	47
b) Objectifs et moyens du nouveau SDRIF pour le renouvellement urbain	48

c)	Analyse de trois opérations de renouvellement urbain	48
3.	Logement et mixité	50
a)	SDRIF 1994 : Bilan	50
b)	SDRIF 2007 : Objectifs	51
c)	Le SDRIF 2007 : Moyens	53
D.	TRANSPORTS	54
1.	Déplacements	54
a)	Introduction :	54
b)	SDRIF 1994 :	54
c)	Le SDRIF 2007 :	55
d)	Paris, une ville unique	56
2.	Transport de marchandises	59
a)	Situation actuelle	59
b)	Prédominance de la route	60
c)	Utilisation actuelle de la voie d'eau	60
d)	Voie ferrée	61
e)	Réduire la dépendance du mode routier	62
f)	Utiliser les atouts du fleuve	62
g)	Préserver les zones à vocation logistique et l'organisation hiérarchique des plateformes	62
h)	Favoriser le recours au mode ferroviaire	63
3.	Péage urbain	63
a)	Historique du péage londonien	64
b)	Les objectifs du péage londonien	64
c)	Le bilan du péage londonien	65
d)	Historique du péage suédois	66
e)	Les objectifs du péage suédois	66
f)	Bilan du péage suédois	66
g)	Où en est-on en France et plus particulièrement à Paris	67
E.	ENVIRONNEMENT	69
1.	Dépendance énergétique	69
a)	Présentation	69
b)	Orientations nouvelles du futur SDRIF	69
c)	Objectifs affichés par le SDRIF 2007	69
d)	La dépendance énergétique régionale	70
2.	Energies renouvelables	72
a)	Part des différentes sources d'énergies dans la consommation totale	72
b)	Part des différents secteurs d'activités dans la consommation d'énergie.	73
c)	Les différentes sources d'ENR (Energies Renouvelables)	73
d)	Etat actuel et potentiel de développement des ENR en Ile-de-France	74
e)	Les objectifs du SDRIF 2007	75
f)	Evolution des consommations et perspectives	76
g)	Pistes de réflexions	76
3.	Gestion des déchets	77
a)	Bilan du SDRIF de 1994 pour la gestion des déchets	77
b)	Bilan global	77
c)	L'impact positif des contrats Terres Vives	78
d)	Le développement du parc d'unités de traitement	78
e)	Les objectifs du SDRIF et les actions pour améliorer la gestion des déchets	78
f)	L'objectif global de gestion écologique des déchets	78
g)	Les autres objectifs du SDRIF	79
4.	Gestion des espaces en eaux	80
a)	Etat initial	80
b)	Le SDRIF 2007	83
5.	Biodiversité	87
a)	Bilan du SDRIF 1994	87
b)	Politique du Conseil régional d'Île-de-France	88
c)	Analyse du SDRIF 2007	89
d)	Comparaison avec deux autres métropoles d'importance équivalente	90
e)	Analyse critique	92
f)	Prospective : la biodiversité en IDF en 2030	92
F.	DEMOCRATIE	94
1.	Gouvernance	94
a)	Introduction	94
b)	Bilan du SDRIF de 1994	94
c)	SDRIF 2007 : une large concertation	95
d)	Exemple de déroulement d'un atelier	96
2.	Indicateurs	98

a)	Définition	98
b)	Bilan 1994 et état actuel	99
c)	Analyse du SDRIF 2007 :	100
d)	Réflexion de L'IAURIF, un outil en formation.	101
e)	Prospectives	102
3.	<i>Empreinte écologique</i>	104
a)	Qu'est ce que l'empreinte écologique ?	104
b)	L'empreinte écologique et la bio capacité	105
c)	L'empreinte écologique et l'indicateur de développement humain	105
d)	Calcul de l'empreinte écologique	106
e)	L'empreinte écologique :	107
f)	L'empreinte écologique en IDF	108
g)	Synthèse	109
h)	L'avenir de l'empreinte écologique en IDF	110

III. ANALYSE CRITIQUE DU SDRIF..... 111

A.	ATTRACTIVITE	111
1.	<i>Pertinence des objectifs</i>	111
a)	Par rapport aux besoins et aux enjeux de la région	111
b)	Par rapport au développement durable	111
2.	<i>Organisation, dispositifs et moyens mis en place (la mise en œuvre des préconisations du SDRIF)</i>	112
a)	Organes d'exécution, articulation politique	112
b)	Dispositifs réglementaires	112
c)	Financements	113
B.	AMENAGEMENT DE L'ESPACE REGIONNAL	113
1.	<i>Pertinence des objectifs</i>	113
a)	Par rapport aux besoins et aux enjeux	113
b)	Par rapport au développement durable	115
2.	<i>Organisation, dispositifs et moyens mis en place (la mise en œuvre des préconisations du SDRIF)</i>	116
a)	Organes d'exécution, articulation politique	116
b)	Dispositifs réglementaires	116
c)	Financements	116
C.	DEVELOPPEMENT URBAIN	117
1.	<i>Pertinence des objectifs</i>	117
a)	Par rapport aux besoins et aux enjeux de la région	117
b)	Par rapport au développement durable	118
2.	<i>Organisation, dispositifs et moyens mis en place (la mise en œuvre des préconisations du SDRIF)</i>	119
a)	Organes d'exécution, articulation politique	119
b)	Dispositifs réglementaires	119
c)	2.3. Financements	120
D.	TRANSPORTS	120
1.	<i>Pertinence des objectifs</i>	120
a)	Par rapport aux besoins et aux enjeux	121
b)	Par rapport au développement durable	121
2.	<i>Organisation, dispositifs et moyens mis en place (la mise en œuvre des préconisations du SDRIF)</i>	122
a)	Organes d'exécution, articulation politique	122
b)	Dispositifs réglementaires	123
c)	Financements	123
3.	<i>Conclusion</i>	123
E.	ENVIRONNEMENT	123
1.	<i>Pertinence des objectifs</i>	123
a)	Rappel des objectifs du SDRIF pour l'environnement	123
b)	Pertinence des objectifs par rapport aux besoins et aux enjeux de la région	124
2.	<i>Organisation, dispositifs et moyens mis en place (la mise en œuvre des préconisations du SDRIF)</i>	126
a)	Organes d'exécution, articulation politique	126
b)	Dispositifs réglementaires	127
c)	Financements	127
F.	POLITIQUE	128
1.	<i>Pertinence des objectifs</i>	128
a)	Par rapport aux besoins et aux enjeux	128
b)	Par rapport au développement durable	129
2.	<i>Organisation, dispositifs et moyens mis en place (la mise en œuvre des préconisations du SDRIF)</i>	130
a)	Organes d'exécution, articulation politique	130
b)	Dispositifs réglementaires	131

IV. ANALYSE PROSPECTIVE SUR LA REGION ILE DE FRANCE EN 2030133

A. « ECO-REGION SOLIDAIRE ET ATTRACTIVE »	133
a) L'économie de la région :	133
b) Le développement urbain :	134
c) Les transports :	134
d) L'environnement sauvegardé :	135
e) La participation citoyenne :	135
B. REGRESSION DURABLE	137
a) La centralité comme schéma directeur :	137
b) Des transports marqués par l'échec de l'individualisme :	137
c) Un déséquilibre spatial affirmé :	138
d) Une dégradation écologique à effet repoussoir :	138
e) Une gestion des déchets au jour le jour :	138
f) Un débat public inexistant :	138
C. IDF (IDEES DU FUTUR)	139
a) Une économie polarisée et spécialisée	139
b) Le logement :	139
c) Le renouveau des transports :	140
d) Un environnement remarquable :	140
e) Une gouvernance participative exemplaire :	141
D. BAISSA DE L'EMPREINTE ECOLOGIQUE SELON DIFFERENTS SCENARIOS	142
1. <i>Optimisation du parc de logement</i>	<i>142</i>
a) Amélioration du chauffage	142
b) Logement collectif pour tous	143
c) Optimisation des technologies et logement collectif pour tous	143

V. CONCLUSION

A. LES CONCLUSIONS DU SDRIF DE 1994	146
B. LE SDRIF 2007	146
a) Analyse des objectifs du SDRIF au regard des trois piliers du développement durable :	147
2. <i>Environnement</i>	<i>147</i>
3. <i>La solidarité</i>	<i>147</i>
4. <i>Economie</i>	<i>148</i>
5. <i>Gouvernance</i>	<i>148</i>
C. SYNTHESE DES SCENARIOS	149
1. <i>Le scénario positif, une éco-région solidaire et attractive</i>	<i>149</i>
2. <i>Le scénario négatif, la régression durable</i>	<i>149</i>
3. <i>IDF, idée du futur</i>	<i>150</i>
D. QUELQUES PISTES DE REFLEXIONS	151
1. <i>Application du SDRIF et nouveau rôle de la Région</i>	<i>151</i>
2. <i>Les limites de l'appropriation du SDRIF</i>	<i>151</i>
3. <i>Les limites de l'application du SDRIF</i>	<i>151</i>
4. <i>Europe et disparités régionales</i>	<i>152</i>

VI. ANNEXES

a) Annexes renouvellement urbain	154
b) Annexes logement et mixité	155
c) Annexes mégapolisation	158
d) Annexes déplacement	161
e) Annexes transports de marchandise	168
f) Annexe Péage urbain	170
g) Annexes énergies renouvelables	172
h) Annexes gestion des espaces en eau	173
i) Biodiversité	179
2.	<i>179</i>
3. <i>Démocratie</i>	<i>180</i>
a) Gouvernance	180
b) 186	
c) Annexe empreinte écologique	186

VII. BIBLIOGRAPHIE

1.	<i>Economie</i>	189
	a) Développement et attractivité économique, potentiel recherche	189
2.	<i>Aménagement</i>	189
	a) Mégapolisation	189
	b) Place de Paris	190
	c) Place des villes nouvelles	190
3.	<i>Développement urbain</i>	190
	a) Etalement urbain	190
	b) Renouvellement urbain	190
	c) Logement	191
4.	<i>Transports</i>	191
	a) Déplacements	191
	b) Transport de marchandises	191
	c) Péage urbain	192
5.	<i>Environnement</i>	192
	a) Dépendance énergétique	192
	b) Energies renouvelables	192
	c) Déchets	192
	d) Gestion des espaces en eau	193
	e) Biodiversité	193
6.	<i>Démocratie</i>	194
	a) Gouvernance	194
	b) Indicateurs	194
	c) Empreinte écologique	194

I. INTRODUCTION

A. Présentation de L'Ile-de-France

L'Ile-de-France concentre 20 % de la population française sur 2 % de la surface du territoire. Dotée de nombreux atouts tels que sa population, son positionnement économique mondial, elle doit tout de même faire face aux changements qui la fragilisent.

Au plan démographique la population s'est stabilisée depuis 40 ans, tandis que la croissance de la capitale est constante, et qu'elle est en perte de vitesse sur l'ensemble du reste du territoire. La population francilienne reste jeune et porteuse de dynamisme et Paris et sa Région continuent d'être un pôle d'attractivité. Parmi ses 22 régions, l'Ile-de-France reste la première destination pour les populations migrantes.

L'Ile-de-France maintient son rang mondial pour son potentiel économique. Les filières de l'aéronautique, de l'automobile, des sciences et techniques de l'information, du tourisme sont ses potentiels principaux. C'est aussi le pôle de décision économique majeur, avec 38 % des sièges sociaux des entreprises françaises. Elle devient ainsi la région possédant le parc immobilier d'entreprises le plus important d'Europe.

En matière d'habitat, la proportion des appartements prédomine (75 %). De plus, le parc des logements sociaux représente 25 %, part cependant insuffisante et inégalement répartie. Face à la forte demande de logements, la réponse en terme de construction apparaît insuffisante.

L'Ile-de-France possède un patrimoine naturel et culturel très important qu'il est primordial de conserver. Possédant des richesses écologiques, 85 % des espaces en Ile-de-France sont naturels, et par conséquent ni bâtis ni imperméabilisés. Plus de la moitié du territoire est constituée d'espaces agricoles, un quart est entièrement boisés. Malgré une production de déchet plus élevée, la consommation énergétique par habitant y est nettement moindre.

La Région concentre 22 % des emplois de la Métropole. Le taux de chômage est légèrement inférieur à la moyenne nationale mais ne cesse d'augmenter. L'offre d'emploi reste insuffisante et variable sur le territoire. Le secteur industriel est toutefois performant et le tertiaire apporte une grande dynamique. Les pôles d'excellence (enseignement supérieur et recherche) s'y concentrent.

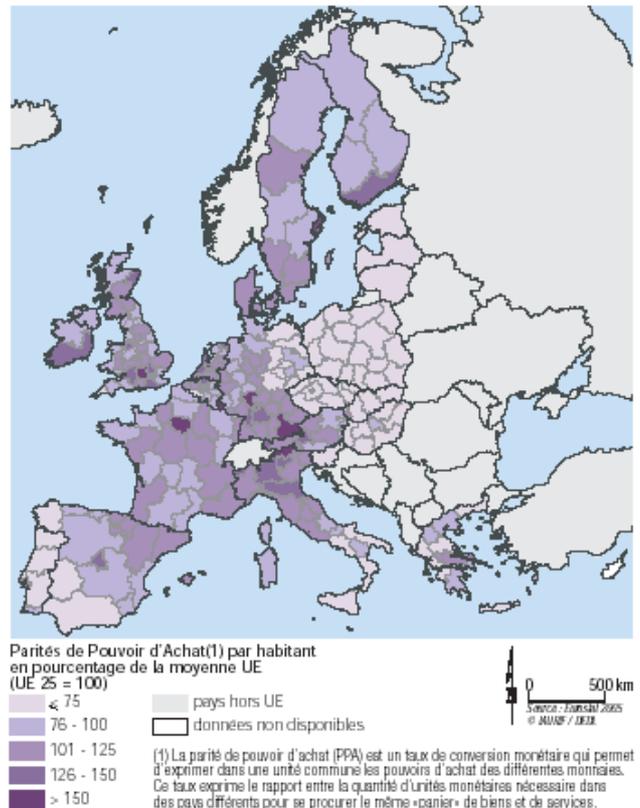
Dans le domaine des transports, le maillage des transports communs est faible. Le système des réseaux est radial et converge vers le centre, impliquant aussi des problèmes de liaison de banlieues à banlieues. La Région reste un noeud de communication national et international.

Les principales faiblesses du territoire résident dans les disparités sociales et territoriales. Les inégalités sociales vont de paire avec les inégalités territoriales, elles sont relatives aux accès à l'emploi, au logement, aux transports et aux services publics (santé, éducation). Spatialement, les oppositions entre nord-est/sud-ouest et centre/périphérie s'accroissent.

1. L'Ile-de-France mégapole

Composée de mille communes et de plus de 11 millions d'habitants, l'Ile-de-France est considérée comme une mégapole selon la définition de l'ONU (agglomération dont le seuil est fixé à 8 millions d'habitants). La région a perdu de ses pleins pouvoirs administratifs depuis la décentralisation, mais continue de gérer l'urbanisme et les politiques de proximité. Mais Paris garde toutefois un fort pouvoir de décision. La Région possède un poids économique important soit 30 % du PIB national. Le dynamisme des activités tertiaires, les compétences du secteur industriel, la concentration des pôles d'excellence et son attrait touristique lui confèrent la deuxième position en Europe après Londres avec une qualité de vie comparable. La croissance démographique régionale reste modérée mais une grande diversité culturelle lui apporte une richesse supplémentaire.

Produit intérieur brut des régions de l'Union européenne en 2002



Depuis treize siècles Paris est la capitale de la France. C'est une capitale politique, religieuse, intellectuelle, artistique et économique.

Au niveau national, Paris est le centre industriel, détient la 1ère place du commerce et la 1ère place bancaire ; c'est aussi le 1er centre de gestion des affaires. Elle est le cœur du réseau routier, ferroviaire et fluvial, et est une plaque tournante du réseau aérien.

Paris avec tous ces atouts occupe une place centrale et pèse sur l'activité des autres départements franciliens. En 2000, elle était classée 21ème agglomération du monde. Elle recense aujourd'hui plus de 11 millions d'habitants dont 2,1 millions intra-muros et représente 22 % de la population urbaine de la Métropole. La population est jeune, mais aussi plus qualifiée et diplômée par rapport aux autres métropoles provinciales. Les foyers sont petits : 2,4 personnes en moyenne, le taux de fécondation est faible et les personnes seules sont nombreuses.

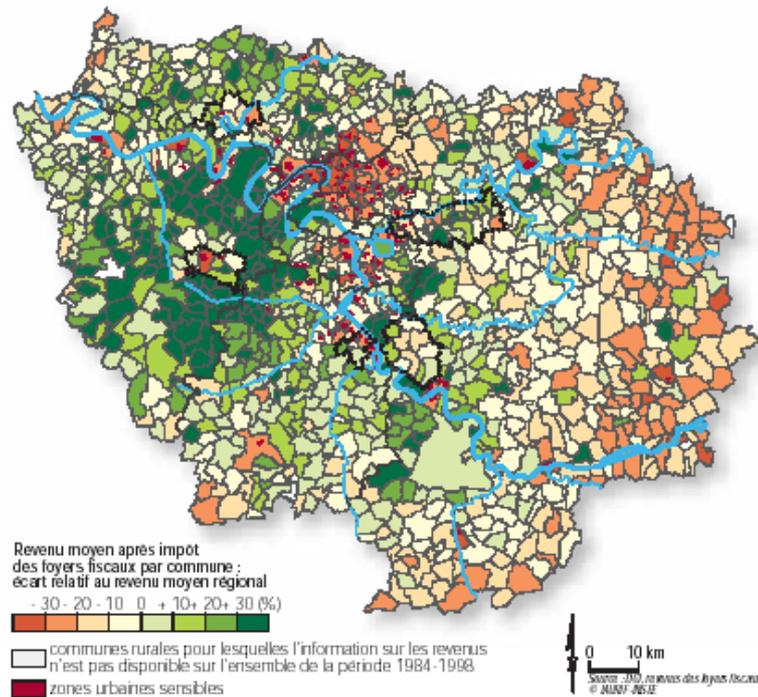
Si la croissance démographique a été rapide, l'extension spatiale l'a dépassée.

Pendant les 30 glorieuses, les années de plein emploi, les disparités sociales s'étaient atténuées. Dès la fin de cette période les inégalités réapparaissent et un processus de ségrégation fort se confirme. Les densités sont disparates et l'espace social présente une configuration sectorisée :

- du centre de Paris vers l'Ouest/Sud-Ouest, (direction Versailles et Saint-Germain en Laye) concentre les classes favorisées
- du nord-est de Paris en couvrant la banlieue en direction de Roissy Charles de Gaulles se sont installées les classes populaires
- dans les autres secteurs les classes moyennes sont prédominantes

Les oppositions les plus fortes ne s'appréhendent plus par faisceaux mais par quartiers, avec d'un côté les beaux quartiers et de l'autre les quartiers sensibles. Ces derniers sont essentiellement constitués de grands ensembles et d'immeubles collectifs datant de 1970 environ (Banlieue nord et la vallée de la Seine en amont et en aval de Paris). Les immeubles sont de qualité modérée et souvent peu entretenus. Mals insérés dans le tissu urbain et donc souvent enclavés, ces quartiers ne s'illustrent pas par la mixité sociale. Ils concentrent un taux de chômage élevé et des populations à faibles revenus.

Revenu moyen des foyers fiscaux par commune :
écart relatif au revenu moyen régional (1984 - 2002)



Le titre «*Paris et le désert Français*» de J-F Gravier illustre la prédominance parisienne. Sphère de pouvoir décisionnel, elle a cependant été contestée et la position des villes satellites ou métropoles d'équilibre (Lyon, Marseille...) s'est affirmée. De même la politique des villes nouvelles mise en place en 1965, inscrite dans le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne (S.D.A.U.R.P.) devait participer au rééquilibrage de la région et atténuer le poids de la zone centrale. Moins imposantes et plus vertes, constituées de petites unités urbaines séparées les unes des autres, les villes nouvelles ont rompu avec le modèle traditionnel de la grande ville. La construction de ces cinq villes (Cergy-Pontoise, Evry, Marne-la-Vallée, Saint-Quentin-en-Yvelines et Sénart) a permis d'absorber un certain poids démographique sans pour autant atténuer l'attractivité et le pouvoir de Paris.

Faire de Paris et de sa Région une capitale compétitive et attractive au niveau mondial reste cependant un objectif majeur dans la politique régionale mais aussi nationale.

B. Le SDRIF

Le schéma directeur de la région d'Ile de France (SDRIF) détermine les orientations des actions à mener sur le long terme. Etabli pour maîtriser spatialement le territoire, il planifie

stratégiquement le développement de la région et l'aménagement du territoire en tenant compte de tous les secteurs (économie, habitat, transports, environnement...).

Aujourd'hui, il doit répondre aux problématiques de disparités spatiales, sociales et économiques, apporter des solutions en matière de mobilité, et préconiser des actions visant à la préservation des zones rurales et naturelles.

Le SDRIF de 1994 était une politique instiguée par l'état ; le SDRIF 2007 est élaboré par la région Ile de France en partenariat avec l'Etat. Afin de concevoir un schéma plus cohérent, la région pratique une politique de concertation qui offre la possibilité à tous les acteurs de participer.

C. Bilan du SDRIF de 1994

Le manque d'anticipations du SDRIF 1994 vis à vis des évolutions économiques, sociales et environnementales conduit à sa révision. De nombreux objectifs déterminés dans le SDRIF précédent sont encore d'actualité. Son bilan présente des résultats très mitigés.

Le tableau ci-dessous présente les résultats à l'issue du SDRIF 1994.

PRÉCONISATIONS	RÉALITE
53 000 constructions de logements/an	43 000 réalisés en moyenne. La construction nouvelle n'a pas atteint les objectifs, les besoins restent élevés. Le prix du foncier a augmenté.
Diminution de la consommation annuelle d'espaces verts dans la ceinture verte	Consommation accrue et non maîtrisée. L'extension urbaine empiète sur les espaces verts à proximité des grandes villes. Disparition de nombreux écosystèmes faunistiques et floristiques.
Limitation de l'urbanisation dans les villages	Urbanisation grandissante. Les villages de campagne subissent l'expansion pavillonnaire (Grande couronne)
Stabilisation des surfaces dédiées aux centres commerciaux	Accroissement des surfaces de centres commerciaux. Implantations éloignées des villes, création d'infrastructures routières lourdes pour leur accès.
Rééquilibrage des pôles de l'enseignement universitaire et supérieur - renouveau de la recherche en Île-de-France	Résultats insuffisants. Restent sectorisés dans le centre. Peu de développement des universités périphériques. Compétitivité des grandes écoles.
Réduction des inégalités sociales et territoriales	Renforcement des inégalités sociales et territoriales entre le sud-ouest tertiarié et économiquement fort avec le nord-est anciennement industrialisé et sa population en difficulté.
Rééquilibrage Est/Ouest	Non atteint, même si efforts entrepris

	(notamment en terme de transport : bouclage de l'A86)
Désengorgement de la zone centrale de l'agglomération	Saturation routière en zone centrale Absence de liaisons de transport en commun en rocade et de ville à ville.

La croissance économique de la Région s'est affaiblie et la compétitivité de l'Île-de-France a perdu de la vitesse.

La demande en logement exerce une forte pression, mais les objectifs fixés dans le SDRIF 1994 n'ont pas été atteints et seuls 43 000 logements nouveaux sont sortis de terre. En matière d'habitat une politique de renouvellement urbain a été mise en place, dont le principal frein à la mise en oeuvre de programmes de construction est consécutif dans une large mesure à l'augmentation des coûts du foncier. La maîtrise du prix du foncier est également un facteur à prendre en compte dans l'objectif de cohésion sociale.

L'ancien SDRIF préconisait la réduction des inégalités flagrantes nord-est / sud-ouest (la continuité de la politique des villes nouvelles) ; cependant les résultats présentent un bilan mitigé : les disparités existent toujours et restent ancrées malgré les actions menées.

De même les problèmes de congestion routière et de liaison banlieue/banlieue ne sont pas résorbés.

D. Le contexte historique du SDRIF

L'aménagement de la région parisienne fait l'objet d'une planification obligatoire depuis 1932. De ce fait, le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne n'est pas à proprement parler un document nouveau. Depuis lors, à quatre reprises des documents de planification se sont succédés de manière ininterrompue afin d'adapter la région capitale aux nouvelles exigences socio-économiques, au nouveau contexte législatif et réglementaire ainsi qu'aux évolutions du territoire et de la société.

1934 : L'architecte Henri Prost propose un premier plan d'aménagement de la région Parisienne au 1/50000. On retrouve déjà les grands principes des SDRIF successifs : communication radiale et orbitale, zone protégée, zone urbanisable...

1939 : Plan d'aménagement de la région Parisienne (PARP). Ces deux documents sont les héritiers directs du plan Prost. Tous deux voulaient être des documents de contrôle de l'extension de l'agglomération après la vague déferlante du pavillonnaire de l'entre-deux guerres.

1960 : le Plan d'aménagement et d'organisation générale (PADOG) prévoit de développer des villes situées à la périphérie de l'agglomération parisienne.

1965 : le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région de Paris (SDAURP), qui suit la création de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Île-de-France, est adopté sous la direction du préfet Paul Delouvrier.

Au début des années soixante, trois constatations conduisaient à aborder de front le problème de l'aménagement de l'agglomération parisienne :

- *l'explosion urbaine* : Celle-ci imposait un nouvel état d'esprit et exigeait de nouvelles solutions pour faire face dans l'avenir aux conséquences de l'accroissement démographique, et surtout de l'évolution économique, caractérisée par l'augmentation des revenus et la croissance des besoins.

- *la situation de la banlieue* : Les problèmes de la banlieue avaient été aggravés par le développement de cités-dortoirs à la périphérie pour faire face à la crise du logement. Ceci nécessitait un renversement de la politique de localisation des équipements, mais aussi des activités.

- *l'opposition entre « Paris et le désert français »* : Elle inspirait la politique d'aménagement du territoire donnant ainsi une nouvelle dimension à toute tentative de contrôler la croissance de l'agglomération parisienne.

C'est à partir de ce triple constat que le rapport de 1965 proposait pour l'aménagement de la région de Paris un schéma fondé sur trois principes :

- la création de centres urbains nouveaux : des centres renforcés, diversifiés, rénovés dans la banlieue existante, et des centres nouveaux dans les zones d'extension ;
- un développement de l'agglomération canalisé selon des axes préférentiels sur lesquels la croissance progressive des villes nouvelles ;
- l'unité urbaine de la région qui devait permettre d'offrir à la population une liberté de choix, de l'emploi, du type de logement, de loisirs.

En réalité, le présent document traduit un projet métropolitain ambitieux et sert de base à l'action de l'Etat pendant les deux dernières décennies qui vont suivre ; bien que n'ayant aucune valeur juridique ; les moyens développés pour sa mise en œuvre en feront le document qui a permis à la Région d'entrer dans l'ère des métropoles d'échelle européenne.

Le projet de création des villes nouvelles impulsé par Delouvrier, préfet de l'époque apparaît comme une alternative au freinage de la croissance démographique et économique de la région francilienne. Par ailleurs, le SDAURP impulse la création du réseau express régional (RER) et des autoroutes de banlieues afin de répondre à la croissance rapide de l'agglomération parisienne au cours des 30 glorieuses.

- 1976 : le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région Ile-de-France (SDAURIF) révisé à la baisse les objectifs du SDAURP de 1965 en période de crise économique : premier choc de 1973 ; la réduction de la croissance démographique et économique. Cette attitude prudente de l'Etat constitue un revirement après la période de libération qui a marqué le début des années 70.

L'actuel schéma impose, en autres, de limiter l'étalement urbain qui trouve son origine dès les années 50-60 avec le choix du tout automobile, de l'infrastructure et de la maison individuelle.

- 1994 : Le Schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF). D'une conception proche du SDAURIF de 1976, le SDRIF de 1994 cadre ses objectifs sur l'aménagement du territoire en donnant un rôle central à la délimitation des zones urbanisables. En effet, pour équilibrer le développement démographique et l'évolution de l'emploi ; il prône la solidarité de la région capitale avec le Bassin parisien et confirme l'ambition d'excellence européenne et mondiale de l'Ile-de-France. Il prend en compte la sauvegarde des espaces naturels. Le SDRIF prévoit la mise en place de réseaux de transports en commun efficace en banlieue, dont certains éléments ont été

construits (extension du RER, lignes T1, T2 de tramway). Il poursuit l'approche multipolaire des plans précédents en établissant une hiérarchie entre des centres d'importances différentes. C'est également le SDRIF 1994 qui annonce la création de la ligne 14 et du RER E pour décharger le RER A ;

- 1995 : la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire du 4 février 1995 confie au conseil régional d'Ile-de-France la compétence d'élaboration du schéma directeur régional, en association de l'Etat ;

- 2005-2006 : révision du SDRIF. Pour combattre les inégalités sociales et territoriales et préparer l'Ile-de-France aux grandes échéances planétaires, à la crise énergétique et au changement climatique, la région décide de réviser le SDRIF.

Le futur schéma directeur régional devra tenir compte des nouvelles dispositions légales apparues depuis la création du SDRIF de 1994. Par conséquent, le prochain SDRIF devra porter un nouveau regard sur l'urbanisation et surtout encourager une démarche de développement durable afin de :

- combiner la qualité de vie urbaine à une densité raisonnable ;
- lutter contre les inégalités territoriales en posant clairement les enjeux en matière de logement, de transport, d'emploi et de cadre de vie ;
- favoriser les conditions d'un développement partagé et équilibré avec l'ensemble des régions du grand Bassin, parisien ;
- valoriser les potentiels et les savoir-faire de la région pour un rayonnement européen et international.

E. Le contexte législatif du SDRIF

1. Les engagements internationaux

Il est évident que le SDRIF doit prendre en compte les engagements pris par la France suite aux conférences internationales. En 1992, la convention cadre sur les changements climatiques et celle sur la protection de la préservation de la biodiversité sont approuvées lors du Sommet de la Terre de Rio. L'objectif principal est de stabiliser les émissions de gaz à effet de serre. En 1997, le protocole de Kyoto engage les pays signataires à réduire de 5,2 % les émissions de CO₂ entre 2008 et 2012 par rapport aux émissions de 1992. C'est ainsi que les principes du développement durable doivent à présent s'intégrer à part entière au schéma directeur de la région.

2. Les directives européennes

Le SDRIF doit répondre aux objectifs déterminés par les Directives européennes dans les délais fixés. Il est concerné par les directives se rapportant aux politiques régionale, sociale et environnementale (développement de la cohésion économique et social sur le territoire, atténuation des inégalités de développement, principe de précaution, principe du pollueur-payeur...)

Pour exemple : la Directive de mai 1991 sur la lutte contre les pollutions de l'air et de l'eau demandait que pour 2005 les communes de plus de 2 000 habitants soient dotées de stations d'épuration. Par conséquent, le SDRIF de 1994 affirmait sa volonté de traiter la pollution au plus près de la source en matière d'assainissement.

3. La décentralisation de 1982

Les grands principes de la décentralisation influent sur les conditions de mise en place du SDRIF. Il s'agit d'une des plus grandes réformes institutionnelles de ces vingt dernières années. Elle a supprimé la tutelle administrative : le préfet exerce depuis un contrôle à posteriori, **le pouvoir exécutif a été transféré au département et à la région**, et la région a été transformée en collectivité territoriale, celle-ci se décline en trois niveaux : région, département et commune.

Désormais, la région a les compétences en matière de transport, l'aménagement et notamment sur l'éducation (lycées).

4. Le SDRIF encadré par trois principales lois

La loi d'orientation sur l'aménagement et le développement durable du territoire dite la loi Voynet 1999 met en place les notions de pays ou d'agglomération, ces entités doivent être porteuses de projets qui définissent des orientations de développement économique ou de développement d'aménagement urbain. Elle redéfinit les conditions de passation des contrats de ville et complète la définition des schémas de services collectifs.

La loi Chevènement 1999 relative au renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale donne moyen aux communes de se regrouper en communauté de communes, en communauté d'agglomération ou en communauté urbaine selon des seuils de population et dans le but de réaliser un projet commun.

La loi SRU 2000 introduit de nouveaux outils tels que : les SCOT, les PLU ou les cartes communales. La loi SRU est indissociablement liée à la loi Voynet et à la loi Chevènement par les thèmes se rapportant à l'intercommunalité, le développement durable, l'urbanisme, l'aménagement, les schémas de services collectifs ou les PADD (Plan d'Aménagement Développement Durable).

5. Des cadres juridiques plus particuliers

L'élaboration du schéma directeur régional est prescrite dans le Code de l'urbanisme. Depuis la dernière révision du SDRIF en 1994 beaucoup de réformes dans le cadre juridique et le développement de la région ont eu lieu ; notamment la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire, 4 février 1995, qui a donné la compétence à la région pour élaborer le schéma directeur en association avec l'Etat.

6. La compatibilité du SDRIF avec d'autres documents, les outils

Le schéma Directeur Régional de l'Île de France est un document de planification à l'échelle de la région. Il s'impose à certain document tout en respectant d'autres dispositions.

Le Code de l'urbanisme impose ses principes généraux : principe d'équilibre, de mixité sociale et fonctionnelle, de protection et valorisation de l'environnement.

De même le SDRIF doit être en adéquation avec la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA). Les DTA fixent les orientations de l'Etat en matière d'aménagement et d'équilibre de son territoire. Les DTA permettent de déterminer l'implantation des grandes infrastructures de transport et des grands équipements et la préservation de certains espaces naturels. Le SDRIF doit également être en concordance avec les schémas de services collectifs (domaine de l'enseignement supérieur, de la santé, de la culture, de l'énergie...). Le schéma directeur doit aussi être compatible avec les chartes des parcs naturels régionaux.

D'autres plans s'associent avec le SDRIF, il s'agit de ses outils de mise en œuvre : le Schéma de Déplacement Urbain de l'Île de France (SDUIF), le Schéma Régional des Infrastructures et des Transports, les déclarations d'utilité publiques ou déclarations de projet, les Schémas de Cohérence Territoriales (SCOT), les plans locaux d'urbanisme (PLU) et les cartes communales.

Le contrat de plan Etat-Région est l'outil qui permet le financement d'opérations inscrites dans le SDRIF.

7. Les acteurs participants

Le SDRIF peut être révisé sous la demande de l'Etat ou de la région. La révision du SDRIF 2007 a été sollicitée par la région. Il est élaboré par la région en association avec l'Etat. Les différents acteurs (conseils généraux des départements, conseil économique et social régional, chambres consulaires) collaborent également grâce au recueil de leurs idées par le Conseil régional. De plus, une procédure de participation du public est préconisée par la Directive européenne relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programme sur l'environnement.

F. Enjeux, objectifs, problématiques

1. Les enjeux du SDRIF

De nombreux objectifs déterminés dans le SDRIF précédent sont encore d'actualité telle que la compétitivité économique du territoire à l'échelle mondiale avec les autres métropoles mondiales. Cependant les inégalités sociales se sont confortées et fragilisent le territoire. Des orientations précises afin d'y remédier sont à présent à définir. Et désormais, la prise de conscience concernant les problématiques environnementales doit s'ancrer dans le développement de la région et dans son aménagement.

Le SDRIF 2007 vise à répondre aux défis apparus suite aux mutations liées aux inégalités, au changement climatique et à la crise énergétique. La région Ile-de-France doit désormais être une éco-région durable et solidaire.

Pour cela le SDRIF oriente sa politique selon trois principaux axes :

- l'égalité sociale, économique et territoriale
- l'anticipation des futures crises climatiques et de la disparition des énergies fossiles
- le développement de l'Île-de-France dans une perspective mondiale

2. Les objectifs du SDRIF

Les défis mènent à établir des objectifs bien concrets au coeur des priorités suivantes :

- le logement
- les équipements et les services publics
- les transports
- les ressources naturelles
- l'emploi et l'activité économique

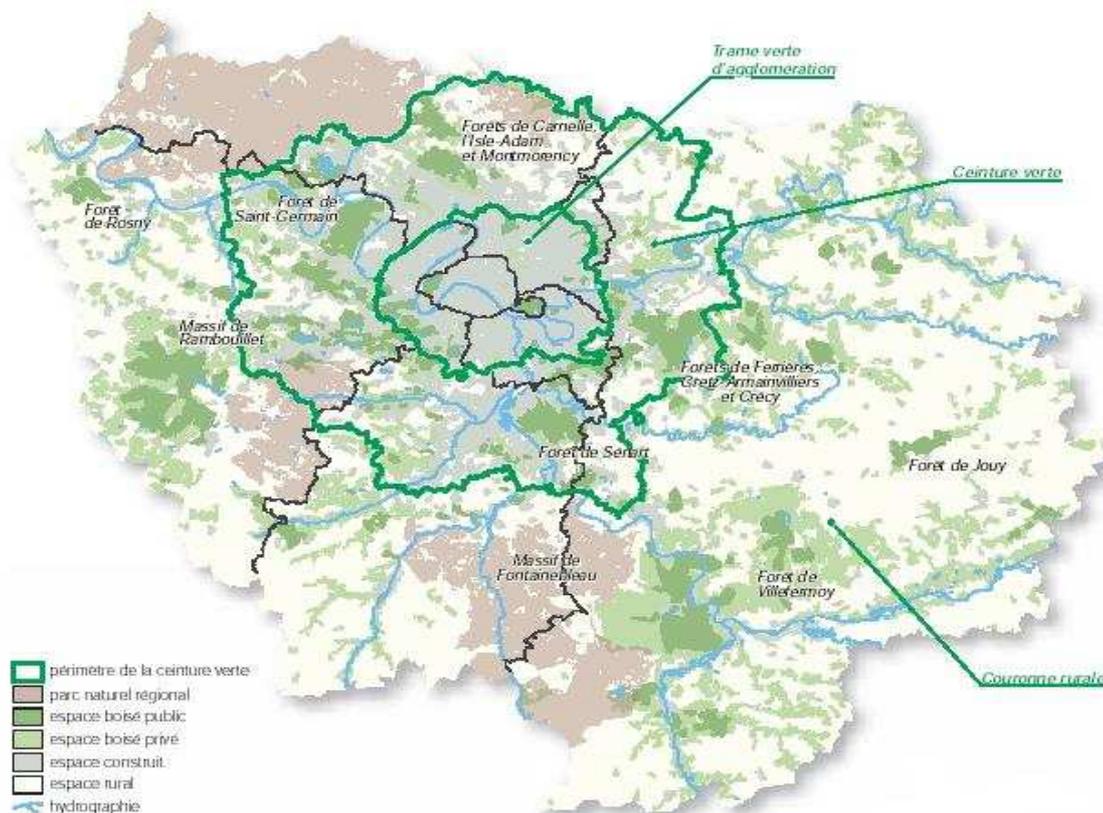
Le premier objectif cité dans le document présentant les orientations du SDRIF par la région est relatif aux problèmes du logement. Les propositions suggérées sont la relance de la construction, la qualité urbaine que cette dernière doit apporter, et l'adaptation de l'offre à la demande de tous.

Les équipements et les services publics comptent également parmi les objectifs premiers. En effet, la région parisienne se doit de rééquilibrer la répartition de ses équipements à des fins de cohésion sociale et d'aménagement durable.

Les transports apparaissent comme l'un des secteurs où l'intervention de la Région est indispensable pour faire face aux problématiques environnementales actuelles. Les moyens à mettre en oeuvre conduisent à améliorer l'articulation des systèmes de transports et à diminuer l'usage de la voiture particulière.



Les ressources naturelles sont devenues un enjeu incontournable de la Région. La préservation, la restauration et la valorisation de celles-ci deviennent impératives.



Carte des grands ensembles naturels d'Ile-de-France

Le développement économique est indéniablement un facteur à stimuler afin de résorber les inégalités, qu'elles soient sociales, économiques ou territoriales.

La densité s'avère être une solution défendue par le dernier SDRIF. Cette volonté de densifier doit répondre à la problématique de l'étalement urbain due à un développement non maîtrisé de la croissance et en partie, à l'origine de l'augmentation de 88 % des trajets domicile-travail ces dix dernières années. Face à ce constat, le SDRIF se propose d'articuler les politiques de l'habitat, de l'emploi, des transports et sur la protection des espaces ouverts. L'effort de densification de l'agglomération parisienne est une orientation forte qui permet de répondre aux défis à la fois sociaux et environnementaux. Le futur SDRIF prône également une meilleure utilisation des espaces déjà urbanisés ou à urbaniser et limite la consommation d'espace dans un souci de préservation et de valorisation des espaces à vocation naturelle et des ressources.

Ainsi, la région cherche à recueillir la croissance urbaine dans les territoires urbains déjà constitués, et surtout déjà bien desservis par les transports en commun. De même, la densification doit être accompagnée d'une politique de rééquilibrage du développement régional, en créant une mixité sociale sur l'ensemble du territoire. Il est concrètement fixé l'objectif, à l'horizon de 2030, de construire 1,5 million de logements : le bâti doit être densifié par la production de 60 000 logements par an.

Par ailleurs, le SDRIF propose aussi la création d'infrastructures lourdes de transports collectifs autour de Paris. De ce fait, les quartiers de la gare pourront être des lieux privilégiés de la densification tant en terme d'offre d'habitat que d'emploi.



Shen zen



Central park - New York

3. Les problématiques

a) Le SDRIF dans une perspective de développement durable

Le SDRIF détermine les orientations des actions à mener sur le long terme. Depuis le Sommet de Rio et le Protocole de Kyoto, aujourd'hui, quelque soit le domaine d'intervention, la démarche de développement durable doit être intégrée.

Ces principes sont-ils réellement pris en compte dans le SDRIF 2007 ? Les trois piliers : social, économique et environnemental feront-ils désormais partie intégrante des projets d'aménagements y compris à l'échelle d'une région ? Les franciliens principaux concernés par la vie de leur Région sont des acteurs à intégrer dans la phase de projet. La concertation a-t-elle eu sa place pour l'élaboration du schéma directeur ?

Dans la démarche de développement durable, la région doit mener à bien des projets phares et doit être exemplaire en matière de gouvernance afin d'avoir des répercussions à toutes les échelles. Les agenda 21 et les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) illustrent à l'échelle de la ville une démarche à suivre similaire.

Comment intégrer dans ces documents les recommandations provenant d'acteurs d'opinions souvent opposées et parfois difficilement mobilisables ? Le consensus sera-t-il toujours l'illustration finale du document. Comment évaluer au fur et à mesure la cohérence des projets, leurs effets à toutes les échelles et la mise en place d'une bonne gouvernance ?

b) Les principaux axes de la politique

L'égalité sociale des territoires

Dans une période d'élection présidentielle où tous les candidats abordent le sujet de la fracture sociale, des inégalités et autres disparités, il est important de prendre en compte l'aspect social dans le nouveau SDRIF. Les inégalités sociales s'étant accentuées sur le territoire francilien, la cohabitation harmonieuse des 11 millions d'habitants de l'Ile-de-France repose sur l'importance de la mixité sociale. La cohésion sociale entre les différentes échelles (quartiers, villes, région) est devenue un des axes principaux de la politique du SDRIF 2007. Le projet pour la région se veut désormais solidaire.

Quels moyens la région va-t-elle mettre en place pour répondre à cette orientation ? Les outils tels que la loi SRU contribuent à la cohérence sociale, les principes sont-ils intégrés dans le SDRIF ?

Anticipation des futures crises climatiques et de la disparition des énergies fossiles

Avec une impressionnante densité d'infrastructures routières l'Ile-de-France est un territoire marqué par l'omniprésence de la voiture. Le nombre de déplacements en voitures particulières augmente de 6 % chaque année et se traduit par 2 millions de déplacements supplémentaires en dix ans. Cet accroissement s'explique par l'évolution démographique et non par l'évolution de la mobilité des habitants.

Néanmoins, la distance moyenne du trajet du Francilien augmente, passant de 8,9 à 9,7 km. La francilienne non achevée comme les travaux de l'autoroute A86 sont des projets de grande envergure et sur le long terme. Leurs bouclages amélioreraient les problèmes de congestion.

Le choc pétrolier à venir devrait déjà affecter durablement nos modes de déplacements actuels. L'anticipation de la crise des énergies fossiles et du changement climatique souligne l'importance du volet environnemental dans le SDRIF.

Un environnement sain est la garantie d'une bonne qualité de vie pour les générations à venir.

Dans quelles mesures les objectifs fixés contribuent-ils à "répondre aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs", telle que la définition du développement durable dans le rapport Brundtland le demande ? Les objectifs établis visent à lutter contre le « tout voiture », par quelles actions concrètes le SDRIF peut-il mener à bien cette ambition ? Quelles autres propositions peuvent être suggérées pour répondre au besoin de mobilité et être une alternative à la voiture particulière ? Ces propositions pourront-elles bouleverser les habitudes ancrées depuis des décennies des franciliens ?

Le Développement solidaire de l'IDF dans une perspective de mondialisation

L'Ile-de-France joue un rôle primordial dans l'économie française puisque la région concentre pratiquement 30 % du PIB. De même, elle centralise tous les sièges sociaux des grandes entreprises françaises. L'image d'excellence que veut offrir la région aux investisseurs est celle d'un territoire dynamique et compétitif par rapport aux autres villes françaises. Cependant le modèle du "Paris et le désert français" est une réalité qui s'amointrie aujourd'hui puisque des villes telles que Lyon, Lille, Marseille et Toulouse deviennent à leur tour très compétitives et attirent notamment des entreprises étrangères.

L'Ile-de-France doit se développer dans une perspective de mondialisation.

Comment garantir l'équité sociale et économique sur le territoire régional mais aussi national tout en étant compétitif ?

Ce document présente un état initial par thème, les objectifs de chacun dans le SDRIF qui répondent aux enjeux définis de la région dynamique. Ensuite une analyse critique et transversale est menée, pour enfin donner une vision prospective à travers trois hypothétiques scénarii en 2030.

II. ANALYSE THEMATIQUE

A. Economie

1. Développement et attractivité économique, potentiel recherche

a) Bilan du SDRIF 1994 en termes de développement économique, compétitivité et recherche

De manière générale, les objectifs du SDRIF de 1994 n'ont pas assez anticipé les évolutions économiques, sociales et environnementales des 10 dernières années. On peut également relever une absence d'indicateurs fiables pour évaluer les objectifs prévus. Trois instances, le Conseil régional, l'Etat et le Conseil économique et social régional constatent ces écarts entre 1994-2004.

En 2002, la population régionale atteignait 11,078 millions d'habitants et 5,435 millions d'emplois : des chiffres inférieurs aux perspectives du SDRIF de 1994 dus en partie aux départs d'actifs vers les régions voisines. Le SDRIF de 1994 a su conserver les objectifs d'une région polycentrique et maintenir la place et l'attractivité de l'Ile-de-France, mais insuffisamment au regard d'une métropole mondiale. Les ambitions du SDRIF comme pôle touristique et culturel et lieu d'accueil pour l'investissement mettent comme prévu l'Ile-de-France deuxième région métropolitaine européenne derrière Londres. En effet, son accessibilité internationale grâce au hub aérien positionne la région comme plate forme d'échanges pour les voyageurs. Cette croissance de trafic, non planifiée, a aussi généré une augmentation des flux de marchandises et un coût environnemental. L'offre de parc d'exposition et de congrès a été moindre que prévue et peut remettre en question le rôle bénéfique du tourisme et notamment celui d'affaires. De plus une croissance plus faible qu'ailleurs a fragilisé sa compétitivité avec un niveau de chômage élevé et un manque de valorisation de son cadre de vie. Des centres d'envergures européens tels que La Défense, Roissy, Marne-la-Vallée, Orsay-Saclay-Massy-Orly ont tenu leur rôle d'aimant pour l'attractivité régionale, mais pas suffisamment pour susciter un effet levier. En effet, le SDRIF de 1994 a pu conforter voire améliorer la place de certains territoires en terme d'emploi/logement/bureau, mais n'a pas développé l'équilibre espéré. Les écarts internes à la région se sont creusés en raison d'handicaps structurels. Plus spécifiquement, la tertiarisation de l'économie francilienne s'est poursuivie mais pas assez si l'on compare avec les objectifs du SDRIF concernant la diversité des emplois prévus par cette tertiarisation. Encore une fois, ces pôles de bureaux se sont structurés principalement dans l'Ouest n'amorçant pas le rééquilibrage Est-Ouest.

Le SDRIF de 1994 inscrivait également la recherche comme vecteur d'attractivité pour l'Ile-de-France. La stratégie consistait à sortir les structures de recherche de Paris intra-muros vers l'ensemble du bassin parisien. Or la faible croissance économique a produit un isolement de ces centres de recherche plutôt que leurs redéploiements. On note cependant l'émergence du projet « soleil » ou du Génopôle. D'un point de vue universitaire, le SDRIF de 1994 repose essentiellement sur le schéma « U2000 » de 1992 prônant l'accroissement et le rééquilibrage de l'offre d'enseignement supérieur. Mais ce schéma s'est vu très vite remplacé par le schéma « Université du 3^{ème} millénaire » (U3M) adapté en 1999. Ce nouveau schéma s'oriente plus vers la consolidation de l'existant que le rééquilibrage ou le desserrement des universités centrales au profit des universités de ville nouvelle. Il vise en effet à la restructuration des universités

parisiennes, l'extension des équipements et le soutien à la recherche à travers une dimension européenne.

b) Les propositions du Conseil Régional concernant l'attractivité économique de l'Ile-de-France dans le cadre de la révision du SDRIF

Le passage d'un schéma visant l'expansion à celui valorisant l'existant

Le SDRIF de 2007 a pour enjeux de combattre les inégalités sociales et territoriales et préparer l'Ile-de-France aux grandes échéances planétaires, à la crise énergétique et au changement climatique. En termes de développement et d'attractivité économique, l'ambition d'un développement économique durable consiste pour la région à optimiser l'existant plus qu'à la création de nouveaux pôles économiques. Ce SDRIF se veut qualitatif et dans le renouveau.

Anticiper les mutations économiques face à une concurrence internationale

Le développement de l'Ile de France repose sur deux facteurs que sont la compétitivité des entreprises et l'environnement urbain dans lequel elles évoluent. Tels sont les enjeux de la région concernant la vitalité de l'économie francilienne. De cette politique devrait découler la création de 28 000 nouveaux emplois par an et jusqu'à 40 000 emplois pour les 5 années à venir (selon le Schéma Régional Développement Economique). Pour ce faire l'Ile-de-France doit anticiper les mutations économiques par une stratégie territoriale suivant 4 tendances : l'intégration de l'Ile-de-France à une économie mondiale élargie qui entraîne notamment l'internationalisation des entreprises, la transition vers une économie de la connaissance, la poursuite de la tertiarisation des fonctions en favorisant le développement des services aux entreprises et enfin l'émergence de nouvelles activités. Cette stratégie repose essentiellement sur la valorisation des pôles économiques spécialisés existants : quartiers d'affaires, carrefours d'échanges, lieux de recherche et d'innovation, pôles touristiques... Dans un contexte européen concurrentiel, l'Ile-de-France se doit de coopérer et d'initier les rapprochements avec ses régions voisines, mais surtout de consolider des pôles économiques clairement identifiés et attractifs à l'international. En effet, comparativement à ses concurrentes, Londres, Tokyo ou New York, l'Ile-de-France se caractérise par un manque de visibilité de ses grands pôles d'affaires ou de recherche, mis à part La Défense. Les objectifs que se donne le SDRIF sont donc de redimensionner les quartiers d'affaires existants visant à une visibilité internationale, à désigner des territoires de recherche et d'innovation, à développer le tourisme d'affaires, à renforcer l'offre immobilière sur les zones aéroportuaires et enfin à diversifier l'offre immobilière dans les zones périphériques. Ces objectifs doivent également répondre à un besoin à l'international d'accessibilité et de mobilité entre ses pôles.

Le rôle du fleuve dans l'émergence de nouvelle filière

Cette politique visant à renforcer les pôles économiques actuels nécessite une structuration de l'espace francilien autour de ces mêmes pôles. Cette démarche permettra de concilier cohésion sociale et efficacité économique, de tendre vers une autonomisation des pôles en tant que lieu de vie et activités économiques et de développer ainsi des filières spécifiques. En effet, le SDRIF doit permettre de faire émerger de nouvelles filières d'excellence en privilégiant les éco-activités : protection de l'environnement, valorisation des ressources agricoles, diversification de l'offre touristique, mutation des activités du BTP, émergence du fret fluvial. Le rôle du fleuve est un axe majeur de développement économique et de politique énergétique. L'existence de sites industriels proches du fleuve et la nature de ses activités (ports, énergie, stockage, usines de traitement, industrie de haute technologie...) rendent ces sites très attractifs et peuvent entre autre répondre aux besoins d'approvisionnement de la région. Le projet d'aménagement des fleuves est de structurer un véritable « corridor fluvial » capable de promouvoir et valoriser les sites majeurs des

activités riveraines du fleuve. Ces objectifs nécessitent de réhabiliter les sites existants ou en friches et de les préparer à un contexte à la fois régional et international. L'intérêt de ce corridor est ainsi double : encourager le transport de marchandises mais aussi celui de passagers par voie d'eau.

Densification des pôles économiques vers une masse levier

Afin de répondre aux enjeux mondiaux, nationaux et régionaux, l'économie de l'Ile-de-France doit savoir attirer et garder les centres de décisions et de recherche des grands groupes internationaux, s'inscrire dans une logique de rapprochement vers ses régions limitrophes et enfin maintenir un tissu diversifié d'entreprises afin d'offrir des emplois variés aux franciliens. Constatant que chaque année près d'un établissement sur trois se crée ou disparaît, le défi relevé par le SDRIF est d'assurer l'accès à l'emploi ainsi qu'à l'insertion professionnelle. Pour atteindre ces objectifs, et dans une logique de développement durable, les orientations du SDRIF visent à densifier les concentrations d'activités afin d'atteindre une masse critique justifiant les territoires de se doter de services complémentaires, d'offres résidentielles nécessaires, d'une meilleure accessibilité... Cet objectif de masse critique est destiné à avoir un effet levier : élargissement de l'attractivité et intensification des coopérations économiques au niveau local répondant aux exigences énergétiques. Cet effet levier pourra d'autant fonctionner qu'il sera pris à l'échelle des bassins de vie.

Des territoires en devenir

Les orientations du SDRIF visent à moderniser le parc des bureaux franciliens et à mieux l'inscrire dans la ville. En effet, il totalise 48 millions de m² et accueille actuellement 42% des emplois de la région. Sa superficie a doublé au cours des 25 dernières années. Désormais, ces parcs doivent être étroitement liés aux projets urbains, y compris dans leurs dimensions sociales et environnementales. Il s'agit en effet de développer la mixité urbaine, favoriser son renouvellement et sa densification. Cette transformation passe par la modernisation de La Défense et l'attention portée à une plus grande diversification de ses activités. Au nord, les pôles de Saint-Ouen, Saint-Denis et Aubervilliers doivent monter en puissance afin d'atteindre une envergure internationale. Les quartiers de Charenton et Ivry, Bercy et Paris Rive gauche sont destinés à de puissants pôles administratifs et financiers. Au sud, le pôle d'Orly-Rungis devra conforter sa nouvelle place de centre d'affaires et de carrefour d'échange. D'autres sites comme Fontenay-sous-Bois, Noisy-le-Grand, Roissy, Massy, Val d'Europe sont considérés comme prioritaires en raison de leur qualité de desserte et du potentiel tertiaire qui peut en découler.

Développer les capacités d'accueil des publics professionnels

Première région touristique au monde, l'Ile-de-France l'est également en matière de rencontres et d'événements professionnels (salons, expositions, congrès). Ce secteur d'activité doit pouvoir être amélioré en renforçant le pôle Paris-Nord Villepinte – Tremblay – Le Bourget et en réorganisant le site de la Porte de Versailles. Un centre de congrès à Val d'Europe pourra compléter l'offre francilienne.

Les éco-activités créateurs de nouveaux emplois pour la région

Le tissu économique de l'Ile-de-France est composé de PME-PMI représentant 50 millions de m² de locaux d'activités et 15% des emplois régionaux. Les objectifs du SDRIF consistent en l'amélioration de l'offre des sites existants et notamment en agglomération, par l'intégration urbaine des activités liées au fonctionnement de l'agglomération (artisanat, PME-PMI, logistique...). Cette amélioration passe également par le développement d'éco-sites d'intérêt régional : éco-pôle de Sénart, pôle éco-matériaux et agro-ressources de Moret-sur-Loing...). Ces

sites encourageront spécifiquement les activités préventives et curatives structurées par filières. L'émergence de ces nouvelles filières nécessitant des formations adaptées, sera génératrice d'emplois nouveaux.

Chiffres clés

- 2^{ème} pôle d'implantation des grands groupes européens après Londres
- 1^{ère} destination touristique mondiale avec 36,4 millions de touristes en 2000.

Population	11,1 millions 18,7% de la population française 20,7% de la population active
PIB	430 milliards d'euros 28,7% du PIB
Entreprises	617 000
Création d'entreprises	65 900
Emplois	5,4 millions 22,7% des emplois
Chercheurs & boursiers	73 800
Etudiants	563 000
Sources : INSEE ministère de la recherche - 2004	

c) Les objectifs du SDRIF concernant l'enseignement supérieur et la recherche

Développer une cohérence territoriale pour une meilleure visibilité

Le lien entre l'attractivité économique de la région Ile-de-France et son potentiel recherche est fondamental dans un contexte mondial où les notions de production, services, consommation sont en pleine mutation. Cette mutation doit s'opérer dans un cadre où l'innovation, la compétitivité, le renforcement des liens universitaires prendront une place plus importante qu'aujourd'hui. Avec plus de 600 000 étudiants, dont 60 000 étrangers, 17 universités, écoles d'ingénieurs, de commerce et de gestion, d'art, d'architecture, de santé...l'Ile-de-France se place pour la recherche au premier rang national et dans les premières régions au niveau européen. Par contre seulement 30% environ d'une classe d'âge accède effectivement à un diplôme BAC + 3 (comparé par exemple aux 70% de la Suède). On peut également constater un sous-investissement structurel tant en infrastructures qu'en encadrement. Enfin, l'offre en Ile-de-France est à la fois dispersée et peu lisible, tout particulièrement hors Paris où l'on distingue une répartition inégale des établissements.

Une offre de service adaptée aux exigences de la recherche

Afin de pallier à ces handicaps majeurs, quatre grands défis sont à relever : une plus grande lisibilité des établissements, maintenir un standard international, placer les établissements au cœur du dispositif de recherche et offrir tout au long d'une vie des formations supérieures à l'ensemble de la population active. Ces enjeux ne seront réalisables que par une meilleure accessibilité en transports ainsi qu'une offre de service aux étudiants plus adaptée (logements, bibliothèques numériques, restauration...) aux sites existants ou nouveaux (Paris Nord et Paris Rive Gauche Seine Amont.) De même, il est impératif d'achever la rénovation de certains sites universitaires comme Nanterre, Créteil, y compris la modernisation des résidences (notamment à Paris).

Vers une logique de réseaux

Plusieurs outils, en cours d'élaboration, permettent déjà de soutenir le développement de la recherche en Ile-de-France. Les Pôles de recherche et d'enseignement supérieur (PRES), les Réseaux Thématiques de Recherche Avancée (RTRA), les Réseaux Thématiques de Recherche et de Soins (RTRS), mais aussi les Domaines d'Intérêt Majeur (DIM) de type « cluster » et plus particulièrement les pôles de compétitivité devront être approfondis. Le rayonnement international de la recherche en Ile-de-France en dépend. C'est effectivement en regroupant les activités économiques et les unités de recherche que seront visibles les impacts industriels. Une offre de services adaptée aux chercheurs et notamment l'accueil des chercheurs étrangers facilitant leurs séjours véhiculera également une meilleure lisibilité permettant d'asseoir le rayonnement international de l'Ile-de-France. Enfin, le territoire devra se doter d'une infrastructure d'Internet à très haut débit sur l'ensemble de la région afin de répondre aux majeurs que sont la compétitivité et les inégalités territoriales.

d) L'attractivité européenne de la région Île-de-France

La suppression des frontières dans la communauté européenne a accru l'intensité de la compétition entre les métropoles européennes. Chaque région développe sa stratégie spécifique pour attirer de nouvelles activités et pour améliorer son environnement économique. En terme d'attractivité, l'Ile-de-France dispose encore d'atouts, notamment qualitatifs parmi les facteurs décisifs d'implantations multinationales, et ce en dépit du coût de main-d'oeuvre élevé et du climat des affaires défavorable. En dehors de la question du placement fait par les cabinets de recherche internationaux tels que Healey & Baker et Ernst & Young, la question se pose sur la situation actuelle et sur le potentiel d'amélioration d'attractivité de la région francilienne face à ses concurrents européens. L'image d'une région, les implantations étrangères, le tourisme d'affaires et le siège d'organisations internationales sont les quatre outils principaux pour mesurer l'attractivité d'une région.

L'image de la région à la base de l'indice de Healey & Baker

Selon les études menées par Healey & Baker, avec l'indice qui donne une image globale en terme d'attractivité des villes européennes, l'Ile-de-France maintient sa deuxième position en Europe depuis 1990, en terme d'implantations internationales, après Londres. Dans les trois indices jugés les plus importants au niveau stratégique pour les entreprises, l'accessibilité aux marchés et aux clients, le niveau de qualification de la main-d'oeuvre et la qualité des infrastructures, la région se trouve en bonne position juste derrière Londres. Tandis que la qualité de main-d'oeuvre de la région est moins appréciée que celle de Londres avec un écart plus important que les deux autres éléments. La qualité de vie, perçue moins stratégique mais essentielle pour les employés, est mieux placée que celle de Londres, mais derrière celle des régions catalognes ou suisses. Au niveau de l'offre immobilière adaptée, l'Ile-de-France apparaît encore moins attractive, loin derrière Londres.

'Indices de Healey & Baker (Londres : 1er, IDF : 2ème)		
	Ile-de-France	Londres
Accessibilité aux marchés et aux clients	2	1
Le niveau de qualification de la main-d'œuvre	2	1
Le transport international, interrégional	2	1
La qualité des infrastructures de télécommunication	2	1
Le coût de la main-d'œuvre	20	16
Le climat des affaires	17	5
La valeur immobilière des bureaux	17	28
La disponibilité des espaces de bureaux	5	1
La langue parlée	4	1
Le transport interne de la ville	2	1
La qualité de vie pour les employés	4	7
La pollution	29	26

Source: *European Cities Monitor 2005, Healey & Baker*

La réalité des implantations étrangères

Les implantations étrangères, qui comprennent les investissements directs étrangers (IDE) et les investissements indirects (boursier, immobilier, en capital), sont un indicateur révélateur pour évaluer l'attractivité d'une région économique. Pour le développement d'un territoire, cet indicateur constitue un enjeu considérable. La France occupe le deuxième rang en Europe après le Royaume Uni depuis 2002. La région Ile-de-France bénéficie de près de la moitié des implantations nationales, notamment dans le secteur des logiciels, des services aux entreprises et de l'électronique, dont l'origine est principalement les Etats-Unis. En terme d'implantation étrangère, Londres est le plus concurrentiel en Europe et elle maintient sa position depuis une dizaine d'années, devant la région Ile-de-France. Selon les « études sur les implantations internationales dans les 15 métropoles européennes » réalisées par Paris-Ile-de-France Capitale Economique et *Ernst & Young*, 664 projets (23% du marché total européen) internationaux cumulés ont été implantés à Londres contre 416 (14%) pour la région francilienne pendant la période 2000-2004. En Ile-de-France, le secteur tertiaire représente la plupart des investissements étrangers, dont le secteur des logiciels et des services aux entreprises représentent plus de la moitié. En terme d'implantation stratégique (Quartiers Généraux, centre de service et de R&D), qui contribue à la création de valeur et à l'attractivité future, Londres domine largement le secteur dans le marché européen, 34% avec 253 projets, contre 11%, 79 projets pour Ile-de-France. Cependant dans l'investissement sur le centre de R&D seul, la région Ile-de-France (11%) est légèrement mieux positionnée que Londres (10%) avec une tendance à la hausse pendant cette période, même si elle est de loin derrière la Catalogne (50%). Le secteur des logiciels occupe une part importante du flux d'investissements étrangers dans la région. La localisation de ces activités forme le type de « cluster » en entraînant une certaine polarisation géographique pour tirer certains avantages comparatifs. L'offre immobilière devrait s'adapter à ce contexte et la visibilité du secteur devrait également s'améliorer par la promotion et la planification.

*Implantation internationale totale (tertiaire et industrielle) pendant la période de 2000-2004	
Ile-de-France	Rang : 2, Nombre: 416, % : 14
Londres	Rang : 1, Nombre : 664, % : 23
*Implantation internationale tertiaire 2000 - 2004	
Ile-de-France	Rang : 2, Nombre : 359, % : 16
Londres	Rang : 1, Nombre : 637, % : 29
*Fonctions stratégiques (Quartiers Généraux, centres de R&D, centres de service) des implantations internationales	
Ile-de-France	Rang : 3, Nombre : 98, % : 13
Londres	Rang : 1, Nombres : 253, % : 34
<i>Source : Etude sur les implantations internationales dans les 15 métropoles européennes : Paris Ile-de-France Capitale économique, Ernst & Young -2004</i>	

Les sièges d'organisations internationales en Ile-de-France

La région se trouve au deuxième rang après Bruxelles en terme de nombre de sièges d'organisations internationales au sein de la communauté européenne. En considérant que l'implantation des sièges sociaux de grandes entreprises multinationales se fasse dans les grandes métropoles perçues comme centre de décision, c'est un élément essentiel d'attractivité. La région parisienne dispose d'un grand pouvoir décisif au sein de l'Europe mais son poids s'affaiblit, notamment avec l'apparition de nouveaux concurrents. Le concurrent le plus important est Bruxelles, connue comme centre politique européen. Cependant ce centre tend de plus en plus à se déplacer vers l'Europe de l'Est.

L'Ile-de-France comme centre de rencontre européen

Le tourisme d'affaires est un secteur important pour l'économie d'une région car il contribue à la création d'emplois et de richesses. Mais pour les entreprises, il est crucial dans l'échange de savoirs et de savoir-faire. La région francilienne marque sa première position dans le secteur du tourisme d'affaires au niveau du nombre de salons et de congrès mais aussi au niveau des surfaces consacrées à cette activité. L'Ile-de-France a des atouts, notamment une bonne condition d'accueil, un grand nombre d'hôtels de haut de gamme, deux fois plus qu'à Londres, et une bonne accessibilité, par les transports internationaux aérien et ferroviaire. Aussi, son poids culturel est non négligeable dans l'attrait des touristes d'affaires. Mais la concurrence s'intensifie notamment avec les autres métropoles tels que Londres, Berlin, Barcelone et Milan – mais aussi dans le monde, notamment avec certaines métropoles du Pacifique comme Sydney ou Singapour. Dans le Grand Londres, le tourisme d'affaire représente un quart de toutes les visites touristiques, contre 44% pour Ile-de-France. Il dispose de 6 parcs principaux de surfaces totales de 97 500 m² – encore loin de la région IDF qui dispose de 600 000 m². Mais Londres est évidemment une destination majeure du tourisme d'affaire en Europe en 3^{ème} rang. Milan est un principal concurrent : la construction d'un nouveau parc en Lombardie va élargir sa compétence. Elle attire de plus en plus de salons et congrès internationaux.

e) La force et la faiblesse de l'Ile-de-France en terme d'attractivité

Londres est connue pour son dynamisme économique et sa population active hautement qualifiée et multinationale, elle est le leader européen en terme d'implantations étrangères. Mais la région Ile-de-France dépasse Londres pour l'importance des centres de décision au sein de l'Europe et pour le poids du tourisme d'affaires et la qualité de vie.

L'étendue du marché européen est un facteur qui rend les régions métropoles européennes plus attractives, l'Ile-de-France en bénéficie notamment en faveur de son accessibilité aux autres marchés du continent et de la taille de son marché. Parmi les facteurs déterminants d'implantations, le système de transport et de communication performant, la qualité de sa main-d'oeuvre et le niveau de l'innovation sont des éléments reconnus de la région, ainsi que son rôle en tant d'un centre de rencontres internationales et centre de décision européen. D'ailleurs, la présence importante du secteur du service aux entreprises de haut niveau, conseil, recherche et études doit être également valorisée pour attirer les implantations internationales.

Cependant, en dehors de la critique sur le climat des affaires défavorables imposé par la politique française sur la fiscalité et par la complexité des processus administratifs, on constate certaines faiblesses de la région. Face à la mondialisation, la concurrence est de plus en plus accrue avec les villes de plus en plus lointaines ; une faible visibilité économique est un handicap principal pour la région Ile-de-France notamment pour orienter les investissements internationaux. L'amélioration de la visibilité des filières d'excellence existantes est nécessaire, ainsi que le développement de nouvelles, qui peut être un levier du développement des autres activités, avec une lisibilité géographique plus claire.

L'offre immobilière de bureaux doit être mieux adaptée aux besoins des entreprises, à l'élargissement de la disponibilité et à la diversification. Il s'agit de favoriser la mixité en multipliant les fonctions : commerciale, d'habitat, récréative (d'après une enquête, plus de 70 % entreprises le souhaitent). L'élargissement des offres immobilières de taille plus importante permettra aux grandes entreprises qui le souhaitent de rassembler toutes les fonctions mais aussi d'augmenter leur visibilité.

Par ailleurs, la qualité de vie qui se compose d'une image de la région -notamment de l'offre de logements de qualité et du confort du transport urbain- reste à améliorer. La région souffre de la hausse rapide du coût immobilier mais aussi la dégradation des logements qui nuisent à l'attractivité de la région. La congestion apparaît notamment comme un facteur défavorable de la région, qui génère certains coûts importants.

Quand au dynamisme économique il est un élément essentiel pour l'attractivité de la région (en considérant qu'un marché dynamique en terme productivité et en terme de pouvoir d'achat, est un marché attractif). L'île-de-France voit son dynamisme démographique se modérer, sa croissance économique être moins rapide que les autres régions européennes, tandis que le taux de chômage se maintient à un taux élevé.

Malgré l'image globale plutôt favorable sur la qualité de main-d'œuvre francilienne (indice de Healey & Baker), la réalité du niveau de qualité humain de la région reste seulement au niveau moyenne des métropoles européennes (27%, contre 38% pour Stockholm). La qualité de la formation initiale et de la formation continue doivent être assurée tout au long de la vie. L'accès à l'enseignement supérieur pour les actifs doit davantage s'élargir en partenariat entre les entreprises et les établissements d'enseignements.

Dans le secteur du tourisme d'affaire, même si la région se positionne comme leader européen, la maintenance de sa position nécessite toujours des efforts pour le renforcement de cette fonction face à l'émergence des concurrents et pour l'amélioration de la desserte. L'implantation de nouveaux parcs doit se faire en favorisant la synergie avec les pôles stratégiques. Cette offre doit être adaptée, en terme de variété et de service d'hébergement adéquat. Ainsi les conditions d'accueil et d'hébergement doivent être plus adaptées en terme de quantité mais aussi qualité (il existe certain constat sur l'écart important de la qualité entre les hôtels à Paris et ceux en grandes couronnes). La desserte doit également être améliorée : la ligne RER B, qui marque une dégradation de confort et une saturation de capacité.

* *Indices de qualité de vie de W. M. Mercer (indicateurs : environnement social, culturel, politique, économique, transport, loisir, éducation, considération sanitaire, bien de consommation, logement, nature). Paris : 33ème, Londres : 39ème (dans le classement mondial)*

f) Recherche

Généralités

A l'échelle nationale, la France comprend six grands pôles de recherche : la Défense, la recherche fondamentale, les grands programmes technologiques (espace, nucléaire, aéronautique, informatique et électronique), les programmes finalisés (agriculture, terre et mer, santé, ...), les crédits incitatifs et la formation par la recherche.

Les ressources de ces pôles de recherche s'élevaient à 35,5 milliards d'Euros (chiffre de 2004), elles sont mesurées sur les dépenses globales de R&D lors de leur exécution, on parle de Dépense Intérieure de Recherche et de Développement (DIRD)* ; pour être précis, elle se divise en deux composantes correspondant aux deux grands acteurs économiques : les administrations (DIRDA) et les entreprises (DIRDE).

* *Elle correspond aux travaux de R&D exécutés sur le territoire national (métropole et départements d'outre-mer), quelle que soit l'origine des fonds. Elle comprend les dépenses courantes (la masse salariale des personnels de R&D et les dépenses de fonctionnement) et les dépenses en capital (les achats d'équipements nécessaires à la R&D).*

Outre le financement, il y a deux autres éléments qui rentrent en compte dans la « quantification » de la recherche : les effectifs de chercheurs et les publications scientifiques.

Globalement, les effectifs se regroupent au sein de deux structures : les universités (enseignants chercheurs notamment) et les organismes publics (CNRS, INSERM, CEA, ...). Ci dessous, un tableau détaillant les effectifs pour l'Ile de France seule et par rapport à la France.

	<i>Chercheurs et enseignants-chercheurs</i>	<i>Boursiers et thèses</i>	<i>Ensemble chercheurs, enseignants-chercheurs et boursiers</i>	<i>Autres personnels</i>	<i>Ensemble des effectifs</i>
<i>Ile de France</i>	24 280	6 309	30 589	19 736	50 325
<i>Total Régionalisé</i>	67 228	16 396	83 624	50 454	134 078
<i>Part IdF/France</i>	36,1 %	38,5 %	36,6 %	39,1 %	37,5 %
<i>Total France</i>	69 537	18 166	87 703	57 750	145 453

Effectifs de la recherche publique « rémunérés » en 2000 (en ETP : équivalent temps plein)

Pour ce qui est de la recherche privée, la France totalisait pas moins de 42 800 chercheurs (chiffre de 2001) et se positionnait ainsi dans la tête du classement.

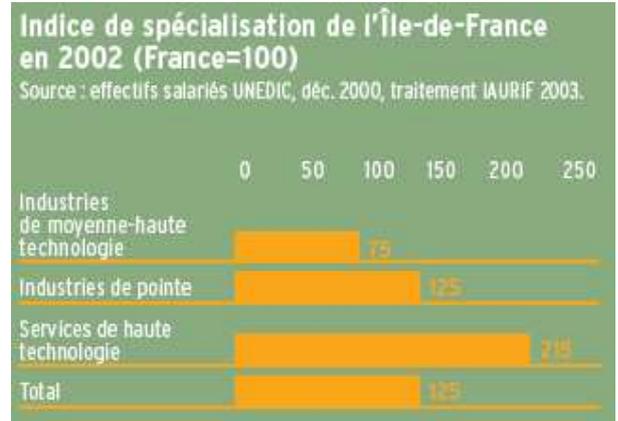
Ensuite, le troisième grand indicateur sur la recherche est la quantité annuelle de publications scientifique, à laquelle on peut ajouter les brevets et les thèses.

La participation de l'IdF représente 5,8 % de la production scientifique européenne (et 37,6 % de la production nationale), en terme de publications scientifiques, l'Ile de France se positionne ainsi en seconde place juste derrière Londres et loin devant les autres régions européennes (la Randstad Holland, la région Rhin Ruhr, Munich, Madrid et Berlin).

Spécialisation de L'Île-de-France

Si on s'intéresse à la répartition des thèses soutenues en Île de France, elles se divisent en deux grandes parties :

- les sciences humaines et sociales (1 909 thèses en 2001) qui regroupent
 - les sciences de la société (19 %) et
 - les sciences de l'homme et des humanités (31 %)
- les sciences de la matière et de la vie (1 938 thèses en 2001) qui regroupent
 - les mathématiques et informatiques (7 %),
 - les physiques et sciences pour l'ingénieur (15 %),
 - les sciences de la terre et de l'univers (4 %),
 - la chimie et sciences des matériaux (6 %), la biologie médecine et santé (18 %)



La part européennes des publications scientifiques de l'Ile de France (chiffre de 2001) est répartie de la façon suivante :

Domaines	Part en %	sciences de l'univers	
mathématiques	9,2	chimie	4,8
physique	7,5	sciences pour l'ingénieur	4,6
biologie fondamentale	6,1	biologie appliquée / écologie	3,6
recherche médicale	5,7	ensemble	5,8

Comparaison à l'échelle internationale, les principaux chiffres

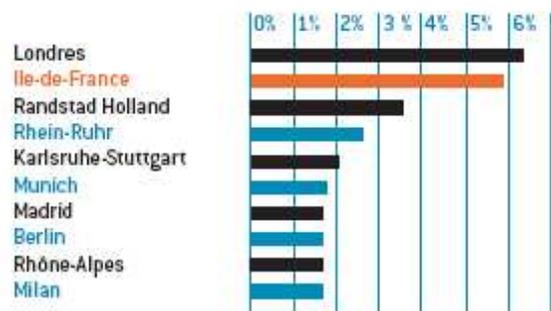
Effectifs de chercheurs des principales régions mondiales

Source : IAURIF / AIST / Eurostat / OCDE - 1995

Région	Effectifs	%
Tokyo	320 000	12,5%
Californie	129 000	5%
Osaka	88 000	3,4%
New York	75 600	3%
Ile-de-France	65 500	2,5%
Londres	65 000	2,5%
Texas	54 400	2,1%
Bade-Wurtemberg	50 000	2%
Bavière	47 000	1,8%
Pennsylvanie	45 300	1,8%
Massachusetts	43 400	1,7%

Les 10 premières régions européennes pour les publications scientifiques*

Source : données ISI (SCI-COMPUMATH), traitement OST-IAURIF - 2001



*Pourcentage calculé sur l'ensemble des publications scientifiques au niveau mondial

Généralités

L'Ile de France accueille près de 600 000 étudiants (dont ¼ vient de toute la France et 1/10 vient de l'étranger) dans 17 universités et une multitude d'autres établissements d'enseignement supérieur (hors université, notamment les écoles spécialisées).

Ces 17 universités sont réparties sur 182 sites (la Cour des Comptes dénonce d'ailleurs cet « éparpillement » comme contre-productif et onéreux), avec une part non négligeable de sites

géographiquement concentrés dans les coeurs d'agglomération (implantation historique, particulièrement à Paris).

L'Ile de France offre un vaste choix en niveau de formation et en domaine (le nombre de diplômés a d'ailleurs augmenté de 27 % de 1999 à 2006). Cependant un des seuls système de classement des universités -à l'échelle mondiale- qu'on peut trouver se base sur les prix et publications scientifiques des universités (classement de Shanghai). Ainsi, un des aspect des attractivités des universités franciliennes « mesuré » a un étroit lien avec le monde de la recherche, où rappelons le, les universités fournissent de nombreux enseignants, chercheurs et thésards notamment.

Le classement de Shanghai

Il s'agit d'un classement académique mondial des universités établi par l'université Jiao Tong de Shanghai (plus précisément le « Academic Ranking of World Universities »). L'objectif étant de classer les 500 meilleures universités du monde avec les critères suivants :

Critères	Indicateurs	Pondération
Qualité de l'éducation	Nombre de prix Nobel et de médailles Fields parmi les anciens élèves ²	10 %
Qualité de l'institution	Nombre de prix Nobel et de médailles Fields parmi les chercheurs ³	20 %
	Nombre de chercheurs les plus cités dans leurs disciplines	20 %
Publications	Articles publiés dans <i>Nature</i> et <i>Science</i> entre 2000 et 2004 ⁴	20 %
	Articles indexés dans <i>Science Citation Index</i> , et <i>Arts & Humanities Citation Index</i> ⁵	20 %
Taille de l'institution	Performance académique au regard de la taille de l'institution ⁶	10 %

Source : <http://fr.wikipedia.org/> L'encyclopédie libre

Sur ce classement, la France apparaît seulement à la 65e place avec Paris VI, puis à la 72e avec Paris Sud XI, à la 106e avec Normale Sup. et la 146e et avec Strasbourg I. Ce classement est controversé car l'Ile de France est très présente dans le domaine des mathématiques qui est mal intégré au classement de Shanghai. Malgré les limites des critères utilisés dans ce classement, certains aspects « négatifs » de l'enseignement supérieur français sont mis en évidence : le manque de productions de publications à portée internationale et le manque de liens et de partenariats entre les écoles prestigieuses (Polytechnique, etc.) et les universités.

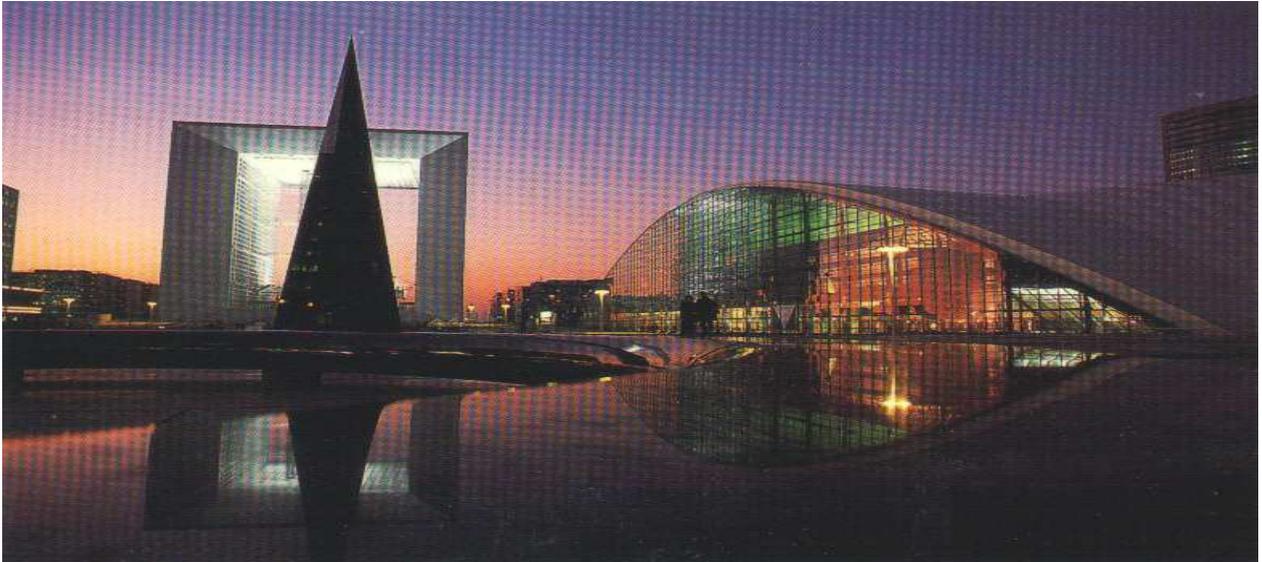
Les PRES

Dans le cadre de la Loi recherche de 2006, les Pôles de Recherche et de d'Enseignement Supérieur (PRES) sont créés, ils permettent de regrouper plusieurs universités en 9 neufs PRES (cf. carte) pour leur donner une visibilité et rentrer dans la compétition à l'échelle internationale.



B. Aménagement

1. Mégapolisation



a) Introduction

On considère Paris comme étant un centre incontournable à une échelle nationale et régionale, étant donné que l'Ile de France concentre 20% de la population sur 2% du territoire. Elle possède également un poids économique particulièrement important (30% du PIB national), sans évoquer les réseaux de communication routiers et ferrés tous centrés sur la région. Paris devient donc un centre inévitable et puissant à tel point que l'on pourrait se demander si on ne pourrait pas considérer la France comme étant la banlieue de Paris. Les habitants de cette région jouissent de beaucoup d'avantages : la proximité des équipements de services mais aussi des zones d'emplois. Cependant, ces bénéfices sont controversés par des problèmes de pollution, de stress, d'embouteillage, une certaine déshumanisation et l'individualisme qui illustrent l'adage « la ville est un lieu que l'on aime autant que l'on déteste ».

A l'échelle mondiale, le phénomène urbain a pris une ampleur exceptionnelle puisque l'on dit que près de 1,3 milliards d'êtres humains vivent dans 421 agglomérations dépassant aujourd'hui le million d'habitants. Un tiers de la population planétaire doit donc maintenant vivre pour la moitié dans des espaces urbanisés. Ce phénomène va engendrer une nouvelle forme urbaine, la Mégapole. Pour l'O.N.U. une mégapole est une très grande agglomération, dont un seuil de 8 millions d'habitants a été fixé, et qui abrite en son sein des fonctions de commandement, c'est-à-dire des centres décisionnels.

Selon la définition et la description que nous allons faire, Paris se définit évidemment comme une mégapole. Dans la situation actuelle il est important de trouver une place pour Paris sur l'échiquier mondial. Dans une société mondialisée, comment un village planétaire peut-il réussir à tenir une place de choix ? Ce qui va différencier l'Ile de France de toutes ses concurrentes c'est sans doute son unicité historique et sa diversité. Ce sont ces points que nous allons traiter dans cette partie.

b) L'Ile de France ou un village planétaire dans une perspective de mondialisation

L'Ile de France en compétitivité avec les autres aires urbaines françaises

Paris a joui jusque dans les années 80 d'une place centrale toute puissante. Tous les pouvoirs et l'activité économique étaient centralisés sur la région parisienne. Cependant depuis Mitterrand et la loi Delouvrier sur la décentralisation, l'Ile de France perd peu à peu son hégémonie administrative et économique au profit des régions. Depuis, l'Ile de France trouve de sa valeur adaptant le rôle de Paris à un ensemble plus vaste. De nombreuses politiques ont donc été menées pour transférer une partie des pouvoirs vers les autres villes françaises. Les régions se sont également vues accorder le droit de gérer l'urbanisme, les réseaux routiers. Tout ceci a bien entendu favorisé les politiques de proximité plutôt qu'à une décision centralisée et unilatérale. Des villes comme Lyon, Marseille, Nantes ou encore Strasbourg ont bénéficié de ces actions. Paris reste malgré tout un lieu de pouvoir et de décision très fort.

D'autres régions deviennent attractives et économiquement compétitives faisant de la concurrence à l'Ile de France. Prenons l'exemple de l'implantation de grandes entreprises internationales comme Toyota, Daewoo dans des villes comme Valenciennes, mais aussi dans le Nord ou encore dans l'Est. Les régions mettent en œuvre des politiques incitatives afin d'attirer de nouveaux investisseurs pour dynamiser leur région. Il en va de même pour les pôles intellectuels avec des entreprises de pointe comme les technopoles de Sophia Antipolis à Nice ou à Toulouse avec l'aéronautique. Paris a en réalité un gros problème de foncier pour accueillir de nouvelles entreprises et peine à développer les zones prévues à cet effet. Cela a été visible dans les précédents projets d'aménagement comme le cas des villes nouvelles.

Les nouveaux moyens de déplacement sont eux aussi un moyen fort de structurer la mégapole parisienne. En effet le TGV change la perception que l'on a de la distance. La taille de la ville est assimilée au temps mis pour la traverser. Il a été fixé à une heure. L'île de France mesure « une heure » de RER de notre Dame à l'autre bout de l'Ile de France. Tout comme le centre du Mans, de Tour ou encore Lille se trouvent à 1 h de TGV du centre de Paris. On observe d'ailleurs un nouveau phénomène : les migrations alternantes, elles se font depuis Tour jusque Paris. Ces villes sont donc également reliées au formidable aimant francilien, générant également la venue de nouvelles entreprises.

La compétitivité de l'Ile de France en Europe avec Londres sa jumelle et les autres Mégapoles Européennes

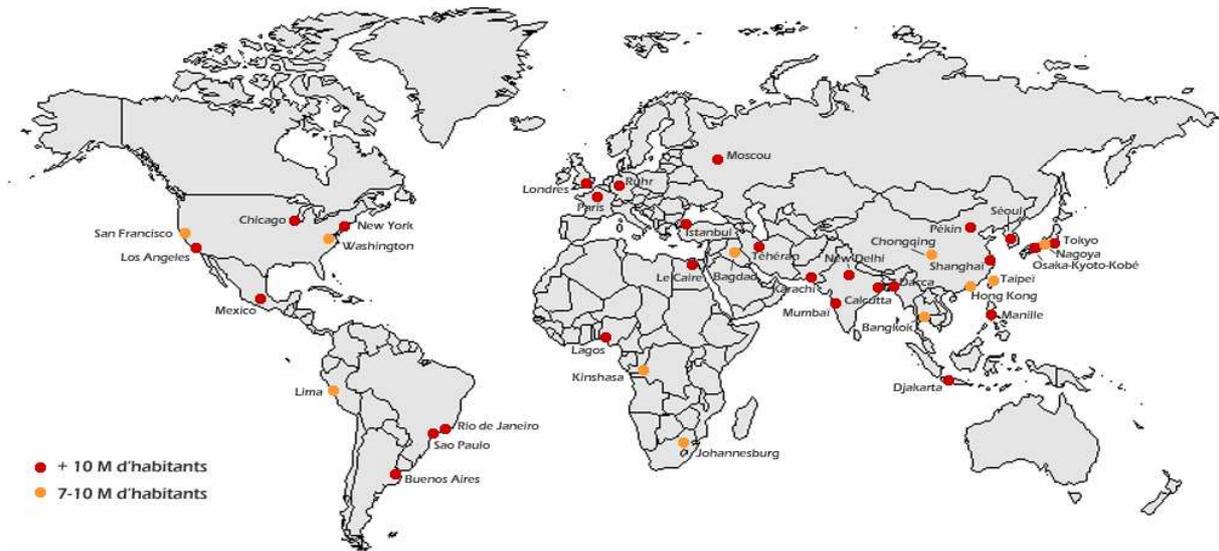
La suppression des frontières dans la communauté européenne a accru l'intensité de la compétition entre les métropoles européennes. Chaque région développe sa stratégie spécifique pour attirer de nouvelles activités et pour améliorer son environnement économique.

L'enjeu du nouveau SDRIF va être de créer une multipolarité autour de Paris en renforçant les équipements des villes nouvelles. Un coût du foncier avantageux pour les nouvelles entreprises combiné à une augmentation de la création de logements au cœur de ces nouveaux pôles sera le paramètre prioritaire pour relancer l'attractivité économique (emplois, croissance...) de la région Ile De France. Le deuxième enjeu, lié au premier, étant de joindre ces nouveaux pôles à l'existant en terme « distance temps » optimisé et de gérer le flux de transport en Ile de France, notamment automobile.

Mais comment le territoire doit-il se voir modifier et diriger dans les 30 prochaines années ?

c) Comparaison avec les autres mégapoles mondiales

Dans un contexte où la mondialisation façonne les modes de vie, où les villes deviennent des villages planétaires, Paris se devait de trouver une place importante internationalement. L'industrie pour des raisons de rentabilité ayant été délocalisée vers les nouveaux pays émergents, on a assisté à une tertiarisation des activités induisant un certain nombre de succès à l'échelle mondiale : le tourisme, par exemple, puisque Paris est encore la destination touristique mondiale ou encore certains domaines de la haute technologie.



Carte des principales mégapoles mondiales
Source populationdata.net

Tableau des principales mégapoles mondiales ; Source (pour les chiffres wikipedia.com)

Tokyo	<u>Japon</u>	33 413 000 D'Hab.	1	Le peu de place laissée à l'extension a obligé les japonais à créer des villes très denses. Surtout Tokyo située sur une fine bande de terre contrainte de s'étendre en urbanisant l'océan. Ce prolongement forme ainsi une énorme mégalopole s'étendant sur toute la cote.
New York	<u>Etats-Unis</u>	24 112 176 D'Hab.	2	Ville dense et réseau maillé selon le modèle de Cerda. NY est le centre de la mégalopole s'étendant de Boston à Washington. Capitale économique, elle est la plus grande ville américaine au détriment de Washington la capitale administrative.
Mexico	<u>Mexique</u>	22 414 319 D'Hab.	3	Mexico est implantée aux flancs d'une montagne. Ville très étalée avec expansion énorme de la périphérie occupée par les bidonvilles, le centre étant occupé par les quartiers d'affaires et d'habitats plus aisés.
Séoul	<u>Corée du Sud</u>	22 173 711 D'Hab.	4	Ville pays concentrant 1/3 de la population, c'est la plus grande ville de la péninsule coréenne 10 millions d'habitants intra muros sur 605 km ² . Avec la ville d'Incheon, l'aire urbaine atteint les 22 millions d'habitants elle se place au 6eme rang des mégapoles mondiale.
Sao Paulo	<u>Brésil</u>	19 357 485 D'Hab.	5	Avec 10 500 000 habitants, dans la ville même, concentrés sur 1525 km ² , Sao Paulo atteint presque les 20 millions lorsque l'on y ajoute sa banlieue. Contrairement à beaucoup de ville d'Amérique du sud les populations plus défavorisées se trouvent dans l'enceinte même de la ville et habitent dans les anciens immeubles collectifs. Sao Paulo représente également le cœur économique du Pays.
Los Angeles	<u>Etats-Unis</u>	18 425 713 D'Hab.	6	Mégapole tentaculaire s'allongeant à perte de vue le long de supers autoroutes, elle est le terrain privilégié de la voiture individuelle des embouteillages et de la pollution. Ville très peu dense et étalée, les différentes zones étant reliées par des routes gigantesques. Le centre est réservé aux affaires.
Moscou	<u>Russie</u>	12 622 400 D'Hab.	16	Moscou se dépeuple en son centre (il n'y a que 230 000 habitants en son centre, dans une superficie d'environ 20 km ² équivalant aux dix premiers arrondissements de Paris) au profit de la fonction administrative. Les extensions se font de manière radiale le long des axes pour atteindre une densité équivalente à celle de Paris dans un rayon de 50 km autour du Kremlin.
Rio de Janeiro	<u>Brésil</u>	11 826 609 D'Hab.	20	Rio renvoie souvent l'image d'une ville paradisiaque bordée par des plages de sable blanc. Cependant, c'est la ville au Brésil qui concentre le plus d'inégalité, les riches et les touristes occupant les bords de mer entourés par les favelas qui n'ont plus que la montagne pour installer leurs bidonvilles.
Paris	<u>France</u>	11 695 134 D'Hab.	21	Cœur de la France, elle a concentré tous les pouvoirs pendant plusieurs années mais la décentralisation et les problèmes d'inégalités sociales et économiques la divise. Reconvertie en grande partie dans le domaine tertiaire, Paris s'intègre dans le cadre de la mondialisation tout en gardant un « esprit de village ».
Londres	<u>Royaume-Uni</u>	10 229 219 D'Hab.	27	Sœur jumelle de l'Ile de France, Londres et sa banlieue prennent une place importante sur l'échiquier Européen. A moins de 2 heures de Paris en train le grand Londres entretient une relation étroite avec l'Ile de France et le marché européen.

d) Société locale de 11 millions d'habitants

Particularité culturelle et patrimoniale de l'Ile de France

Paris a cette particularité de changer de tissu urbain de manière très ponctuelle. Ceci se caractérise par une forte conservation du patrimoine même si Haussmann a considérablement modifié le paysage urbain. Ce qui produit une forte diversité dans le tissu urbain, d'un point de vue architectural notamment. Paris est imprégnée d'une histoire très forte. En effet, si on prend l'exemple des villes Japonaises, Chinoises ou encore Américaines, celles-ci connaissent une histoire bien moins importante et nettement moins lisible qu'à Paris. Le patrimoine est souvent en opposition avec la nécessité d'une densité exacerbée que l'on retrouve dans des villes comme Tokyo ou New York. Ces dernières villes ayant été bâties suivant des préceptes de productivité, de performance économique et de fonctionnalité. Ceci explique bien entendu la compétitivité de ces villes à l'échelle mondiale.

Dans le phénomène métropolitain on retrouve un élément fort, l'esprit cosmopolitain ; il est défini par une diversité culturelle importante. On retrouve une diaspora internationale très importante, tout cela dans une même aire urbaine, créant une grande richesse culturelle et artistique. Avant, New York était un modèle cosmopolitain dans lequel on retrouvait une diversité culturelle, architecturale tout à fait remarquable ; modèle urbain d'un melting pot réussi mais en perte de vitesse aujourd'hui, versant dans la ségrégation et les inégalités sociales allant même jusqu'au phénomène de "ghettoisation".

On commence cependant à s'apercevoir que la région de l'Ile de France souffre d'un mal similaire. Ce phénomène encourage souvent les habitants à se retrouver à une échelle plus petite, celle du quartier, créant ainsi des communautés (*communautés où s'installent des personnes de mêmes conditions sociales*). On constate ce phénomène dans toutes les mégapoles. En effet ces aires urbaines n'ont pas une échelle humaine. La vie y est très compliquée : transport, embouteillage, pollution. Paris a l'avantage d'offrir à ses habitants une structure plus humanisée que les nouvelles mégapoles mondiales.

e) L'Ile de France une mégapole tout en conservant l'esprit de « village »

L'Ile de France présente cette particularité de compter en son sein plus de 1000 communes qui ont chacune une autonomie nouvelle. Cette abondance est particulièrement française puisque nous comptons aujourd'hui en France plus de 36 000 communes dont 32 000 ont moins de 2000 habitants. La loi Voynet avait pour objectif de réduire ce nombre de communes et de favoriser les regroupements afin de réaliser des projets d'envergure à une échelle intercommunale. Ainsi sont nés les communautés de commune, les communautés d'agglomération et les communautés urbaines. Cette multiplication des acteurs pose le problème de la superposition administrative et multiplie du même coup les acteurs. On peut également constater qu'il existe une coupure physique et identitaire avec les communes de grandes couronnes. A contrario, les communes frontalières de Paris sont en passe d'être absorbées par les frontières parisiennes comme pour Boulogne, Auteuil ou encore Vincennes... Ce phénomène d'absorption se fera d'autant plus ressentir avec des travaux comme la couverture du périphérique ou la densification.

Comme pour la politique de décentralisation, les anciens schémas directeurs ont essayé de contrôler la croissance et l'engorgement de Paris. Pour ce faire, l'Etat a lancé une politique de développement de pôle urbain structurant. Ces pôles urbains ont tout d'abord été portés par les villes nouvelles qui ont été créées pour endiguer le flot de migrant sur Paris en 1965. Elles avaient également pour objectifs de réduire les disparités Est / Ouest en créant des zones à urbaniser et des zones d'activités pouvant accueillir de quoi fournir un emploi pour un actif dans la ville nouvelle.

Evitant du même coup les migrations pendulaires que l'on pouvait remarquer entre les zones d'emploi à l'Ouest et les travailleurs à l'Est. Aujourd'hui ces villes nouvelles qui ont près de 40 ans affichent des bilans mitigés et des améliorations pourraient parfaire leur compétitivité notamment en densifiant.

Enfin ce qui donne cet esprit de « campagne », ce sont les nombreux espaces naturels, représentant près de 80 % de la surface de la région parisienne. Ces espaces doivent être protégés, il est donc nécessaire de limiter la croissance urbaine en favorisant la densité et en évitant l'étalement pavillonnaire encore trop important dans les communes de grande couronne. Cet étalement urbain est caractérisé par une dédensification progressive du centre vers la périphérie. Paris étant bien entendu un noyau particulièrement dense mais relativement agréable à vivre.

f) Des disparités sociales difficiles à résorber qui handicapent le bon développement de l'Ile de France

Les disparités sociales sont elles aussi particulièrement flagrantes. Les populations les plus riches se concentrant dans l'Ouest, près des villes les plus huppées, proches des zones d'emploi pour cadres supérieurs et tertiaires. L'Est concentre, quant à lui, toutes les populations en difficultés et les anciennes zones industrielles en perte de vitesse : exemple des usines Renault décentralisées. En effet dans une société qui s'axe de plus en plus vers le tertiaire/tourisme, télécommunication, loisir, aide à la personne... les emplois industriels ne sont plus vraiment appréciés.

Un des principaux objectifs du précédent SDRIF était justement de réduire ces inégalités. Cependant il a montré des résultats plus que limités dans ce domaine.

Les grandes infrastructures de transports se trouvent également à l'Est. Ceci est lié à l'importance des mouvements pendulaires Est/Ouest. Les exemples les plus flagrants étant la fréquentation de la ligne A du RER, la saturation de l'A4 aux heures de pointe. A mentionner également, le non bouclage de la Francilienne (périphérique de la grande couronne) dans sa partie Ouest, ce qui provoque un gros problème d'engorgement sur la partie Est de la Francilienne. C'est ce que veulent justement éviter les habitants des départements de l'Ouest. On peut également parler du bouclage de l'A86 (périphérique de la petite couronne) qui, sous la pression des riverains, a été faite en souterrain à un prix exorbitant. Aujourd'hui c'est la seule autoroute urbaine payante qui permet d'amortir l'investissement et de dissuader les potentiels usagers du nord de l'emprunter pour contourner Paris.

2. Place de Paris

a) Le « cœur d'agglomération » de Paris, la place de la ville dans le SDRIF

À l'échelon national, Paris exerce son rôle de capitale depuis treize siècles; c'est un rare privilège, mais aussi une charge d'où proviennent les difficultés que Paris éprouve à s'adapter au monde moderne et au développement urbain moderne.

Telle est l'origine de ces fonctions : capitale politique et quasi religieuse, capitale intellectuelle et artistique, capitale économique. Paris est connu pour être en France le premier centre industriel, la première place de commerce, la première place bancaire et le premier centre de gestion des affaires, le cœur du réseau routier et ferroviaire, le premier port fluvial, la plaque tournante du réseau aérien ; autant de qualifications qui pèsent lourdement sur l'activité des départements français.

Paris était sans doute, en l'an 2000, la 21ème agglomération du monde en nombre d'habitants, devant Londres (9,2 millions d'habitants), mais derrière Moscou, Istanbul, Cologne (chacun environ 10 millions d'habitants) et Karachi (9,9 millions d'habitants). Avec 9,6 millions d'habitants lors du recensement de 1999 (Paris intra-muros en comptait alors 2,125 millions) et une population estimée à 9,8 millions en 2000, l'agglomération parisienne concentre autant de personnes que l'Autriche, la Suisse ou la Suède sur tout leur territoire. Pour la France, l'Île de France représente une agglomération énorme, qui pèse lourdement, et ce à cause de sa démographie rassemblant 22% de la population urbaine totale. Cette agglomération regroupe sept fois plus d'habitants que Lyon ou Marseille et dix fois plus que Lille.

L'extension spatiale de l'agglomération a été plus rapide encore que sa croissance démographique, particulièrement depuis le début du XIXe siècle. Alors que la population a été multipliée par dix depuis 1830, la surface occupée a été à peu près multipliée par vingt-cinq. Pendant les années 1960, l'extension se faisait encore au rythme de 60 km² par an. Pendant les années 1980, en raison de la réduction de la croissance démographique et des difficultés économiques, elle est tombée à 30 km² par an, ce qui reste tout de même considérable.

Dans toutes les grandes métropoles, la population présente des traits démographiques particuliers et hétérogènes liés à la grande diversité d'origine de ses habitants. L'agglomération parisienne ne fait pas exception. Elle se distingue bien du reste du pays.



Parmi ses caractéristiques, il faut d'abord citer la petite taille des foyers : 2,4 personnes en moyenne. C'est un chiffre plus faible que celui observé dans les autres grandes cités européennes et qui s'apparente seulement à ceux de Copenhague et de Stockholm. Il est lié à un taux de fécondité assez faible et au caractère très lâche des structures familiales. La proportion de personnes seules est exceptionnellement forte : c'est le cas d'un foyer sur trois en banlieue et d'un sur deux à Paris.

b) Le SDRIF de 1994 : bilan

La volonté de renforcer l'attractivité économique, culturelle et symbolique de la ville centre était prédominante. Le but étant de donner une dimension mondiale à la région Ile de France en exploitant ses atouts de centre européen d'importance, en offrant des possibilités d'accueil de nouvelles structures économique, en valorisant les atouts politiques, culturels qui font exister le bassin parisien sur la scène internationale. Mais aussi en renforçant les réseaux régionaux au sein du faisceau dynamique européen.

Les pôles d'équilibres issus de choix vers un polycentrisme encouragé par les SDRIF précédents doivent se diversifier.

Paris et le site de La Défense ont un rôle de vitrine vers l'Europe et l'international.

Le renforcement des centres nouveaux émergeant de la proche couronne (Plaine St Denis,...etc.) doit contribuer à l'image de Paris comme centre d'impulsion.

c) Le SDRIF 2007 : objectifs et moyens

La ville de Paris élabore dans le même temps son Plan Local d'Urbanisme, c'est donc une occasion unique d'articuler les deux outils de prospective urbaine.

Le phénomène de métropolisation s'est accentué et Paris tend à devenir une « ville région ».

Ce centre dense est un véritable aimant vers lequel convergent l'ensemble des flux régionaux, structurels, économiques et administratifs.

C'est 4 % de l'espace régional seulement, où vivent 60 % de la population, où s'activent 70 % des emplois et où se produisent 90 % des déplacements de l'espace régional.

Cela engendre une répercussion de la pression foncière de Paris intra-muros sur l'ensemble de la ville agglomérée et même au-delà, mais aussi une amplification des inégalités sociales.

L'attribution du foncier dans Paris est désormais très figée, le SDRIF propose de réduire la pression urbaine sur les espaces boisés mais aussi d'accentuer la préservation de l'environnement (qualité de l'air, réduction des nuisances, diminution des véhicules automobiles au profit des transports en commun).

Le nouveau SDRIF aura pour objectif une uniformisation des services et équipements sur la région île de France à terme par la création de nouveaux projets culturels et de lieux de communauté à travers l'étude de projets de centres d'expositions et/ou de congrès dans les villes nouvelles.

Mettre en cohérence les équipements métropolitains dans l'agglomération

-  conforter l'attractivité internationale du cœur de l'agglomération
-  moderniser et conforter le niveau d'équipement
-  développer l'offre d'équipement existante notamment au nord et à l'est

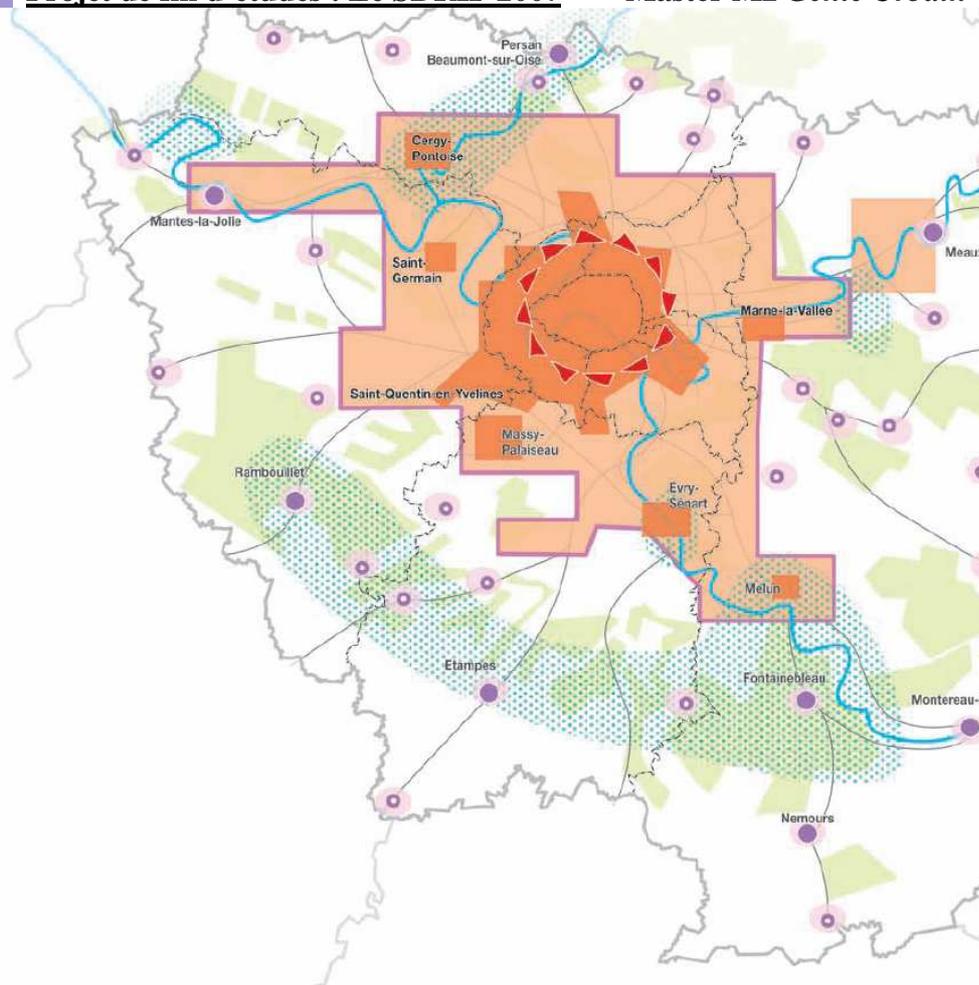
Structurer l'offre d'équipements et de services

-  renforcer et développer les pôles de rayonnement intermédiaire
-  conforter les pôles
-  promouvoir les territoires à enjeux touristiques et de loisirs

Densifier l'offre d'équipements de proximité

-  au sein de l'agglomération parisienne
-  hors agglomération parisienne

0 10 km
N
Source : Iaurif



L'échelle de la région est nécessaire pour rééquilibrer les mouvements résidentiels (favoriser le lien social en zone agglomérée)

La proche couronne, zone tampon qui bénéficie d'une forte dynamique économique, souffre d'un déficit de l'offre de transport, Paris étant un centre envié par la plupart des ménages.

Un plus grand développement des voiries douces pour relier les quartiers isolés aux équipements existants et renforcer les équipements Nord et Est pour réduire les inégalités sociales entre l'Est et l'Ouest est indispensable au futur développement urbain parisien.

d) Une fonction en demi teinte

La ville de Paris veut renforcer son attractivité et son image au niveau international en renforçant ses équipements existants et en améliorant les services existants.

Cependant, cette démarche doit s'accompagner d'une désolidarisation des pouvoirs économiques au profit de nouveaux pôles économiques et technologiques émanant des villes nouvelles. Ces nouveaux pôles devront être maillés à la zone d'influence parisienne pour jouir de l'image de centre décideur de la capitale.

Les villes nouvelles sont une clé du futur développement urbain de la région Ile de France.

3. Place des villes nouvelles

a) Création

Lors de l'élaboration du schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne (S.D.A.U.R.P.) en 1965, Paul Delouvrier encourage la construction de 5 villes nouvelles : Cergy-Pontoise, Evry, Marne-la-Vallée, Saint-Quentin-en-Yvelines et Sénart).

Elles devaient répondre à trois objectifs :

- Accueillir l'essentiel de la croissance démographique
- Faciliter le rapprochement habitat / emploi en favorisant l'implantation d'activités
- Participer au rééquilibrage de la région en atténuant le poids de la zone centrale

Contrairement aux villes nouvelles britanniques, le choix des villes nouvelles franciliennes est un instrument de réaménagement d'un territoire soumis à l'étalement en « tâche d'huile ». Elles sont localisées près de l'agglomération mère et ne visent pas leur autonomie à l'égard de Paris. Elles doivent toutefois constituer des bassins de vie autour d'elles, d'où l'importance accordée à l'indicateur du taux d'emploi par la suite, et au regroupement des fonctions administratives, tertiaires, commerciales et culturelles dans leur centre, devant être utilisées par les populations de la banlieue avoisinante. Elles sont la clé de voûte de la restructuration de la région Ile-de-France en 1965. Elles sont amenées à devenir des pôles denses pour favoriser l'attractivité. Elles vont permettre aussi d'insérer le tertiaire dans les zones autour de Paris.

Les espaces désignés pour recevoir les urbanisations de villes nouvelles étaient vastes et couvraient de nombreuses communes. Pour mettre en cohérence ces territoires politiquement morcelés, des institutions intercommunales ont été créées. Les syndicats d'agglomération nouvelle (S.A.N.) créés en 1983 ont remplacé les syndicats communautaires d'agglomération (S.C.A.) de 1970. Ils assurent la gestion du budget et de la fiscalité, mais ne remplacent pas les communes qui élisent leurs représentants au S.A.N. au sein de leur conseil municipal. Le S.A.N. est un interlocuteur privilégié de l'établissement public d'aménagement, notamment pour les choix de planification.

Le projet des « villes nouvelles » devait répondre au malaise des grands ensembles et à l'isolement de l'habitat pavillonnaire. La ville nouvelle rompt avec le modèle traditionnel de la grande ville, pour lui substituer une ville qui se veut moins imposante et plus verte, constituée de petites unités urbaines séparées les unes des autres, entre lesquelles seraient maintenus terrains agricoles et zones d'espaces verts. De ce point de vue, la ville nouvelle visait bien une forme d'exemplarité en matière de qualité de vie.

L'ambition des villes nouvelles était toutefois aussi d'ordre économique. Elles devaient être des bassins de recrutement, et créer des noyaux d'emplois aux profils économiques diversifiés. Les villes nouvelles franciliennes ont ainsi attiré une grande part des activités de service aux entreprises. Cependant, cet objectif économique des villes nouvelles s'est vite trouvé atténué par le manque de concentration d'emplois hautement qualifiés. Seule la ville de Saint-Quentin-en-Yvelines est parvenue à concentrer cette catégorie d'emplois.

Favoriser la coexistence de catégories sociales distinctes était également un des objectifs de la création des villes nouvelles dans les années 1970. L'enjeu de la Mission d'études et d'aménagement de la vallée de la Marne s'appuyait ainsi sur la conception d'un habitat atténuant le plus possible les effets ségrégatifs. Le décor architectural ne devait pas désigner les logements des

pauvres et ceux des riches. En choisissant la mixité de peuplement, les urbanistes s'inscrivaient dans une logique de modernisation de l'habitat. Les villes nouvelles devaient donc se distinguer du caractère habituellement ségréatif des villes françaises.

En adoptant son projet de schéma directeur 2007-2030, le Conseil régional d'Ile-de-France a résolument opté pour une nouvelle politique d'aménagement en faveur du développement durable, avec une priorité donnée aux transports collectifs, au logement social et à la préservation de l'environnement. La volonté de devenir une « écorégion » intègre totalement les villes nouvelles : face à la fin du mythe du pavillon de banlieue en vue du retour à une « ville compacte » autour des zones urbaines existantes.

Ainsi l'intégration de l'environnement dans un concept un peu utopique de ville verte, le développement économique de tout type d'activité, de l'introduction du tertiaire, et la valeur de mixité sociale rendent ce projet totalement durable. Les trois piliers du développement durable sont représentés dans le projet de ville nouvelle.

b) Evolution des villes nouvelles

Les villes nouvelles ont parfaitement répondu à l'objectif de planification d'un vaste secteur, dépassant largement la seule logique d'habitat, visant à faire émerger des centres urbains plurifonctionnels (bureaux, équipements, administrations, etc.), bien desservis par les transports (routiers et ferrés). Certaines sont devenues préfecture de leur département. De grands centres commerciaux ont été installés dans les centres-villes : les Trois Fontaines à Cergy, les Arcades à Noisy-le-Grand, l'Agora à Evry, etc. La fonction de centralité des villes nouvelles s'exerce souvent bien au-delà de leur périmètre et rayonne sur de vastes territoires. Aujourd'hui, les villes nouvelles constituent donc des pôles d'activité économique à part entière offrant à leurs habitants, outre des emplois et des logements, des services et des loisirs.

Le schéma directeur a pour vocation de structurer l'espace en créant les conditions d'un meilleur équilibre entre l'habitat et l'emploi et d'une solidarité accrue entre les différents territoires en organisant l'espace autour de pôles hiérarchisés dont la taille et les fonctions sont différentes. Le SDRIF de 1994 propose une organisation urbaine polycentrique. Il se base alors sur les centres d'envergure européenne, les secteurs de redéveloppement de la proche couronne, les villes nouvelles, les nouveaux sites d'urbanisation et les villes de la couronne rurale. Dans ce Schéma directeur, l'ambition vis à vis des villes nouvelles est faible. A cette époque elles sont alors déjà particulièrement bien développées et ont absorbé près de 40 % de la population francilienne. Le SDRIF prévoit seulement une continuité dans le développement des activités tertiaires, administratives, commerciales et universitaires. Le but est alors de développer une identité pour chaque ville nouvelle. Ainsi dans le domaine de la recherche, le SDRIF voit des spécialités pour chaque ville nouvelle : les sciences économiques à Cergy-Pontoise, la modélisation de l'environnement à Saint Quentin en Yvelines, la chimie et les sciences des matériaux à Evry, les sciences du génie civil, de l'urbanisme et du traitement de l'image à Marne-la-Vallée (Cité Descartes) autour des écoles Nationales des Ponts et Chaussées, des Sciences Géographiques ainsi que de l'école Supérieure d'Ingénieurs en électronique et électrotechnique de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris. Et au niveau commercial, un fort équipement de polarité culturelle à Marne-la-Vallée que sera le parc Disneyland. D'autre part, le SDRIF de 1994 prévoit de densifier le tissu dans un souci de mixité du bâti et de la population et d'attraction au niveau des équipements.

L'arrivée de l'université dans les villes nouvelles contribue à une « nouvelle jeunesse » de ces pôles régionaux. Le schéma national de développement des universités (Université 2000), lancé en 1989, a proposé la création de six universités nouvelles de plein exercice en Ile-de-France, dont quatre en

villes nouvelles. Il s'agit moins, maintenant, de créer des campus universitaires enclavés, que d'intégrer l'université dans la ville, en partenariat avec le tissu économique existant. On compte plus de 30.000 étudiants dans les quatre universités de villes nouvelles (Evry-Val d'Essonne, Cergy-Pontoise, Versailles Saint Quentin en Yvelines, Marne-la-Vallée), à la rentrée 1999, et 40.000 étudiants si l'on compte les autres établissements d'enseignement supérieur (E.S.S.E.C., Ecole du trésor, E.N.P.C., E.N.S.G., etc.).

Les cinq villes nouvelles franciliennes comptent 740.800 habitants, et continuent d'accueillir une population nombreuse (31% de la croissance démographique régionale). De plus, leur part dans la population régionale continue de croître (6,8% en 1999), ainsi que leur poids en grande couronne (15,4% en 1999). Mais leur croissance est fortement ralentie par rapport à ce qu'elles ont connu dans les années 1970 et 1980. C'est donc le solde naturel qui assure la croissance démographique de la plupart des villes nouvelles, sauf Marne-la-Vallée, Sénart et l'Isle d'Abeau. Les ménages y sont jeunes, ont des enfants et, comme les personnes âgées y sont peu nombreuses, le nombre de décès est très réduit.

Aujourd'hui, il n'existe plus que deux villes nouvelles dans toute la France et elles sont en Ile-de-France. Ce sont Marne-la-Vallée et Sénart. Les autres villes nouvelles françaises ont repris un statut de ville à part entière. Elles ont su développer un centre ville fort qui leur donne enfin une autonomie. Elles ont aussi atteint leurs limites d'accueil pour de nouveaux logements.

Chacune des villes nouvelles a un attrait particulier. On peut regretter cependant le manque de dynamisme de Sénart ou le manque de mixité pour Marne-la-Vallée. En effet, le pôle universitaire et commercial de Marne-la-Vallée est construit et fonctionne bien mais il est totalement excentré du centre ville et paraît un campus bien vide où les élèves ne se plaisent pas.

Les projets du nouveau SDRIF sont un peu plus ambitieux. La volonté de structurer la région passe par la cohésion sociale, la consolidation des pôles, la diversification des types de logements, une meilleure desserte spatiale, l'optimisation des espaces urbanisés et leur densification et enfin le soutien des dynamiques intercommunales. Ces objectifs montrent bien d'une part que les buts premiers de 1994 n'ont pas été atteints et que d'autre part les villes nouvelles peuvent être des appuis conséquents pour une structure cohérente du territoire francilien. Cependant la question des villes nouvelles n'est plus d'actualité. On parle aujourd'hui de polycentrisme en Ile-de-France. Une manière de structurer par la densité et l'amélioration de l'existant.

c) Problématiques actuelles et prospections nouvelles

➤ Les problématiques

La gestion des facteurs temps oppose une première limite au développement de ces villes nouvelles. En effet, créer une ville à partir de rien ou peu exige une rigueur pour répondre aux attentes des habitants. Ainsi Marne-la-Vallée et Saint-Quentin-en-Yvelines se sont vu attribuées un centre ville tardif, et la ville de Sénart attend toujours le sien. Ce sont les établissements publics et les structures intercommunales qui renforcent les autorités en matière de transport et d'urbanisation collective. Leur construction semble être la réponse appropriée à ces villes.

Au niveau des transports et de la mobilité, les objectifs développés dans le dernier schéma en date n'ont pas été tenus. En effet, on est loin du développement des infrastructures telles que le renforcement des radiales RER en passant par l'amélioration des dessertes ou des tangentielles sud et ouest. Ainsi, accéder à Sénart est un vrai challenge. Le RER A qui devait se prolonger après Cergy le Haut pour étendre la ville nouvelle et lui donner plus de poids fait son terminus à Cergy le

Haut, et la liaison tangentielle devant relier les villes nouvelles est inexistante. La Francilienne n'est pas terminée non plus. A l'inverse Marne-la-Vallée est très bien desservie.

La mixité sociale est aussi un deuxième problème. En effet, les villes nouvelles ont permis d'absorber la croissance de la population parisienne. Mais, les évolutions du peuplement depuis trente ans diffèrent quelque peu des projets des concepteurs. Les catégories populaires occupent des quartiers structurés par un habitat collectif et à caractère social, tandis que les catégories plus aisées intègrent les secteurs les plus favorisés, avec un habitat pavillonnaire d'une qualité supérieure. En raison de leur périphérie pavillonnaire, les villes nouvelles sont peu denses.

Au total, on voit que les réalisations sont restées, trop souvent, en deçà des espoirs des urbanistes, et que les objectifs des villes nouvelles en matière d'emploi, d'absorption du surplus démographique, ne répondent pas aux projets d'aménagement urbains. Nonobstant l'optimisme de certains auteurs, force est donc bien de s'interroger sur la « crise » (sinon l'échec latent), du concept même de ville nouvelle.

➤ Dans le futur ?

Différents facteurs conduisent aujourd'hui à faire évoluer le « système villes nouvelles » :

- La réduction de la fonction polarisatrice des villes nouvelles, qui justifiait en grande partie la présence forte de l'Etat,
- La raréfaction des terrains disponibles à l'urbanisation,
- Les difficultés financières rencontrées par les établissements publics d'aménagement (E.P.A.), dues au rythme de construction ralenti,
- L'ambiguïté de l'outil E.P.A., pour lequel l'Etat apporte sa garantie financière (c'est donc lui qui prend les risques), mais dont les décisions dépendent largement des élus locaux,
- Les récentes lois modifiant le contenu de l'intercommunalité de droit commun, qui peuvent conduire les collectivités de villes nouvelles vers un nouveau mode de fonctionnement.
- Meilleures dessertes par les transports : en particulier, Melun-Sénart, plus éloignée de Paris que les autres villes nouvelles, souffre d'une desserte qui peut paraître insuffisante malgré l'ouverture de l'autoroute A5, la Francilienne et la ligne ferrée incorporée en 1995 à la ligne D du RER. Par ailleurs, il semble nécessaire d'améliorer les réseaux de transport à l'intérieur même des villes nouvelles, s'étendant de plus en plus en surface. Ainsi, certains nouveaux quartiers se trouvent relativement éloignés (parfois jusqu'à 5 ou 10 km dans le cas de l'extension de Marne-la-Vallée vers l'est) du centre urbain en étant assez dépourvus en matière de moyens de transports en commun.
- Remise en cause d'un esthétisme douteux
- L'équilibre habitat/emploi constituait un objectif fondamental pour les villes nouvelles, aussi bien pour recréer la mixité sociale et fonctionnelle propre aux vraies villes que pour réduire les migrations domicile/travail de la métropole parisienne. Si cet équilibre a été globalement atteint, il peut être encore amélioré, notamment à Melun-Sénart. En effet, les créations de logement et donc le nombre d'habitants évoluent globalement plus vite que les créations d'emplois.
- Tirer parti de la précieuse réserve forestière : Volonté de Marne-la-Vallée de s'étendre jusqu'à Meaux
- Renforcer les pôles universitaires de ces villes en les intégrant au cœur de ville en évitant de créer des campus isolés mais en constituant au contraire de véritables quartiers universitaires, afin de devenir de véritables pôles d'attraction à l'intérieur des villes nouvelles.

Celles-ci continuent d'être des lieux privilégiés de projets, des sources d'idées et d'ambitions. Par exemple :

- le quartier de Liesse (autour d'une nouvelle gare R.E.R.), le technopôle de Neuville, la caserne du Bossut (futur centre urbain), à Cergy-Pontoise ;
- le Génopole (pôle de la recherche génétique qui a déjà créé 1.000 emplois), le quartier central de la Porte de Beauce, à Evry ;
- le centre urbain du Val d'Europe, la poursuite de Disneyland et de la cité Descartes, à Marne-la-Vallée ;
- le Carré Sénart (futur centre de la ville nouvelle), à Sénart ;
- l'extension du centre commercial, la poursuite du développement universitaire (l'université compte 6.000 étudiants aujourd'hui et 12 à 13.000 étudiants sont prévus à terme), à Saint-Quentin en Yvelines.

Dans le nouveau SDRIF, les villes nouvelles vont être des pôles favorables à la mise en œuvre du polycentrisme. En effet, autour de Paris il n'est plus question de construire de nouvelles villes mais bien de densifier.

C. Développement urbain

1. Etalement urbain et densification

L'étalement urbain se caractérise par le développement des surfaces urbanisées en périphérie des grandes villes. Ce phénomène, qui est lié au développement démographique des agglomérations se fait avec une densité du bâti d'autant plus faible que l'on s'éloigne du cœur des villes.

A contrario, la densification consiste à reconstruire la ville sur elle-même afin d'éviter l'extension urbaine.

L'occupation de l'espace est un objectif de la planification du SDRIF, sans oublier la préoccupation actuelle au niveau environnemental, notamment la pollution, et le réchauffement climatique.

L'objectif central du prochain SDRIF est la densification doit permettre de maîtriser l'étalement urbain, le but est de créer une ville compacte et dense, en visant d'une part un aménagement harmonieux entre les espaces agricoles, l'agglomération et le centre de l'agglomération, et d'autre part de générer l'urbanisation en valorisant les espaces ouverts.

Une approche spatiale est préconisée, pour gérer la centralité tout en valorisant la qualité de vie des franciliens. Mais quels sont les enjeux de la densification dans la région d'Ile de France ?

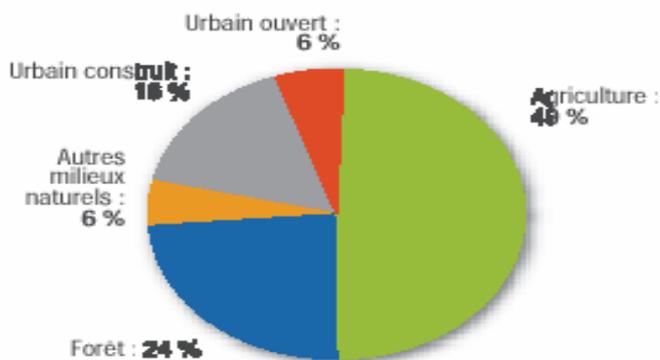
a) SDRIF 1994 : le bilan

L'augmentation démographique entre 1990 et 1999 (0,9 million d'habitants) accompagnée d'un développement urbain, s'est traduite sous forme d'un étalement non maîtrisé des aires urbaines. Cela a provoqué un développement de la périphérie puis une forte consommation d'espaces naturels.

L'objectif du SDRIF 1994 est de **limiter l'urbanisation** de la région d'Ile de France. Mais le bilan de ces 10 dernières années révèle une diminution de la consommation des espaces ouverts, ainsi qu'une intensité de l'urbanisation peu satisfaisante. La périphérie a gagné ce développement puisqu'il semble plus facile que sur le tissu urbain existant, qui demande à son tour des exigences pour intervenir sur des opérations de renouvellement urbain.

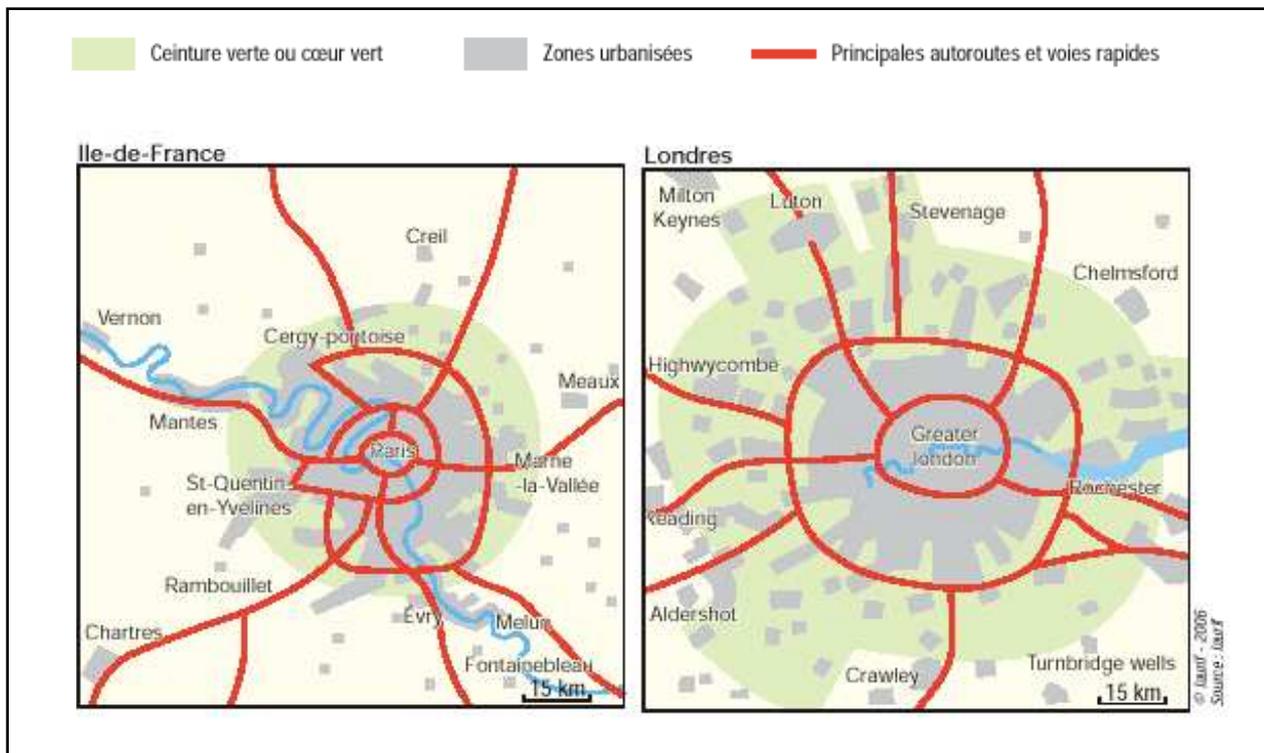
Au niveau d'occupation du sol, la région Ile de France durant la période 1990-2003, a une consommation d'environ 80 % du territoire en espaces naturels, 9 % d'habitats, 6 % d'activités et d'équipements et 5 % de parcs et jardins. (Selon le MOS : Mode d'Occupation du Sol). Ceci révèle une contradiction avec les orientations du SDRIF 1994. Aujourd'hui les espaces ouverts sont fragilisés, et considérés comme une réserve foncière pour la production agricole et forestière.

Importance des espaces ouverts en Île-de-France en 2003



Source : mode d'occupation du sol (MOS)

La région Ile de France par rapport à Londres est aussi compacte, elle bénéficie de zones urbaines périphériques autonomes par rapport au centre. L'espace naturel est préservé, et arrosé par la Seine et ses affluents ; ainsi qu'une forte présence significative des espaces agricoles.



Actuellement le tissu urbain existant a une capacité d'accueil significative, ce qui demande une valorisation des espaces afin de réaliser une densification équilibrée.

b) SDRIF 2007 : objectifs

Pour mieux répondre aux défis sociaux et environnementaux, le futur SDRIF prône une meilleure utilisation des espaces déjà urbanisés ou à urbaniser et limite la consommation d'espace dans un souci de préservation et de valorisation des espaces à vocation naturelle et des ressources.

Afin d'inciter à la ville compacte, le SDRIF précise les moyens mis en œuvre pour favoriser à la fois proximité et mixité fonctionnelle.

Cette tendance à la densification se traduit par :

L'accroissement de la densité moyenne de l'espace urbanisé : la région cherche à recueillir une croissance urbaine dans les territoires urbains déjà constitués, et surtout bien desservi par les transports en commun.

La construction de 1,5 million de logements à l'horizon de 2030 : densifier le bâti par la production de 60 000 logements par an, puis attirer une forte population au centre de l'agglomération.

Une mixité fonctionnelle et sociale : La densification doit être accompagnée d'une politique de rééquilibrage du développement régional, en créant une mixité sociale sur le territoire régional.

Une valorisation des espaces ouverts : une valorisation qui consiste à prendre en compte les trois piliers du développement durable (économique, social, et environnemental).

Les quartiers de la gare sont des lieux privilégiés de la densification tant en terme d'offre d'habitat que d'emploi. Ils permettent d'améliorer la mobilité des Franciliens grâce à un réseau de transports structurés. De fait, le potentiel de construction nouvelle est important. Il peut s'agir de mutation du tissu urbain existant : du pavillonnaire vers du petit collectif ; de la friche industrielle vers un nouveau quartier d'habitat.

Selon le MOS (Module d'Occupation du Sol) de 2003, un périmètre de 800 ha de terrains non bâti autour des 454 gares franciliennes a été recensé.

Le prochain SDRIF pourrait réduire le volume d'espace urbanisable, afin de répondre aux défis environnementaux. Le SDRIF doit localiser sur sa carte les urbanisations nouvelles, ces dernières sont construites avec des densités plus élevées que dans le passé.

c) Moyens et outils de la densification

La région Ile de France a mis en place différentes mesures et démarches en liaison avec le SDRIF, afin d'obtenir des résultats pertinents.

Différents modes d'actions seront menés dans le prochain SDRIF pour accompagner la densification, afin de prendre conscience des enjeux cruciaux :

- Intégrer des différentes approches sectorielles (logement, développement économique, services urbains, etc.) pour obtenir des résultats cohérents.
- Intégrer les orientations dans les SCOT et les PLU, l'évolution des réglementations d'urbanisme local.
- Action foncière : l'Établissement foncier régional sera un outil d'appui des politiques urbaines de densification.
- Les outils de suivi et d'évaluation, permettent de suivre la consommation de l'espace par l'urbanisation, et aussi l'intensité d'usage des espaces urbanisés. C'est le cas de l'outil OSCAR, qui permet de tester différents scénarios d'aménagement régional ; de mesurer leur impact en termes notamment de consommation de l'espace, de mobilité automobile, de réduction des inégalités géographiques du parc social, de l'équilibre habitat/emploi.

La densification doit aller de pair avec une nette amélioration de la qualité urbaine et doit viser à répondre à la fois aux défis sociaux et environnementaux de l'Ile de France, domaines dans lesquels le renouvellement urbain a une part à jouer.

2. Renouvellement urbain

Le renouvellement urbain est un levier de la densification. En effet, ce terme signifie reconstruire la ville sur elle-même. L'objectif est double : gérer de façon économe l'espace et transformer les quartiers en difficulté. Le renouvellement urbain permet de reconquérir des terrains laissés en friche, de restructurer des quartiers d'habitat social et de rétablir l'équilibre de la ville.

La rénovation urbaine, qui a succédé au renouvellement urbain, concentre son action sur les Zones Urbaines Sensibles (ZUS). Les ZUS sont des territoires défavorisés, de par la typologie de

leur habitat, les difficultés sociales de leur population, et leur enclavement par rapport aux autres quartiers de la ville.

a) Bilan du SDRIF de 1994 et renouvellement urbain en Ile de France

Le SDRIF de 1994 a identifié dix sites stratégiques et a prescrit un projet territorial ayant pour but de les redévelopper. En 1995 les troisièmes contrats de plans Etats-régions ont été signés et ont permis de commencer à mettre en œuvre les préconisations du SDRIF pour ces sites sensibles. Le programme national de rénovation urbaine signé en 2003 a cependant marqué un retour des politiques étatiques.

Les projets engagés sur les 10 territoires prioritaires du Contrat de Plan État-Région

Le Contrat de Plan État-Région définit les actions que l'État et la Région s'engagent à mener en faveur du développement économique et social de l'Ile-de-France. Il porte sur les années 2000-2006 et contient un volet territorial concernant la politique de la ville. C'est un outil qui a permis de mettre en œuvre le SDRIF de 1994.

Un soutien est ainsi apporté aux 10 territoires infrarégionaux considérés comme prioritaires et stratégiques par une aide à l'élaboration d'un projet d'aménagement et de développement et un financement des investissements du FNADT de l'Etat et de la Région IdF (respectivement 107,5 M€ et 152,4 M€). La région co-finance la politique foncière (61 M€) et subventionne des projets d'équipement (107 M€).

Les territoires sont des sites stratégiques mis en difficulté par la désindustrialisation (Plaine de France et Plaine Saint-Denis, Seine Amont, Seine Aval, Boucle nord des Hauts-de-Seine), des sites à fort potentiel scientifique ou économique et des villes nouvelles.

Contrats de Ville, Grands Projets de Ville et Opérations de Rénovation Urbaine

Au sein de la région Ile-de-France, 43 contrats de ville ont été signés pour 2000-2006. Le Contrat de ville constitue le cadre par lequel l'Etat et les collectivités territoriales ou les EPCI s'engagent à mettre en œuvre des politiques territorialisées de renouvellement urbain.

Le programme des GPV s'intègre aux contrats de Ville. Le GPV est un projet global de développement social et urbain, s'inscrivant dans la durée (10-15 ans), qui vise à réinsérer un ou plusieurs quartiers dans la dynamique de développement de leur agglomération. Il existe 19 GPV en Ile-de-France.

Les ORU ne nécessitent pas un dispositif aussi lourd que le GPV. Il existe 19 ORU en Ile-de-France, plus le GPRU concernant 11 quartiers de Paris.

Le Programme National de Rénovation Urbaine (PNRU)

L'Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine (ANRU) est le relais opérationnel créé par la loi d'orientation et de programmation pour la ville et la rénovation urbaine du 1er août 2003. Les aides financières de l'ANRU sont attribuées aux zones urbaines sensibles. 157 ont été sélectionnées en Ile-de-France pour 2004-2008. Les aides privilégient les sites les plus défavorisés faisant déjà l'objet de grands projets de ville (GPV) ou d'opérations de renouvellement urbain (ORU). Les projets doivent permettre la construction et la réhabilitation de logements, ainsi que la démolition d'immeubles inadaptés. Ils peuvent également concerner la restructuration des espaces, les transports, la création d'équipements et le financement de l'ingénierie nécessaire à leur mise en œuvre.

Le PNRU est une politique étatique. L'état intervient au niveau régional par le biais de la mission Ville Régionale de la Direction Régionale de l'Équipement d'Ile de France. Le Conseil régional d'Ile-de-France co-finance des projets et a un rôle accru de par l'article 20 du contrat de plan Etat-Région lorsqu'ils sont dans ses territoires prioritaires.

b) Objectifs et moyens du nouveau SDRIF pour le renouvellement urbain

Le SDRIF actuel porte un éclairage particulier sur le « potentiel foncier mutable ». Dans la continuité du SDRIF de 1994, dix sites stratégiques sont maintenus comme territoires prioritaires dans une logique de redéploiement économique et fonctionnel. Ces foyers ou ces bassins sont soumis à de nombreuses contraintes, mais ils demeurent l'essentiel du potentiel foncier mutable.

Selon le SDRIF la régénération urbaine de ces aires s'articulera autour de deux thématiques dominantes : l'essor des cœurs d'agglomération et l'équilibrage de la balance Est-Ouest dans la région. Les efforts sont maintenus autour de ces zones en matière de desserte de TC et de bretelles autoroutières. Mais un nouvel axe émerge dans la révision du document, proposant de relier la bande de territoire situé à l'Est et au Nord de Paris, de manière à drainer et désenclaver les zones défavorisées, mais aussi de consolider la structure polycentriste de la région.

Un des grands enjeux demeure le logement. L'ancien SDRIF n'ayant obtenu les résultats escomptés, la nouvelle version ambitionne de construire 1.5 millions de logements en 2030. Afin d'évincer des risques d'étalement urbain (notamment extrarégional), le SDRIF prône la densification dans les cœurs d'agglomération. Afin de construire et d'optimiser le foncier en centre urbain, il faudra au préalable faire lever certains verrous dans les plans locaux d'urbanisme.

Enfin, dans un objectif de développement durable, le SDRIF encourage les démarches de haute qualité environnementale pour les grands projets de renouvellement urbain, ainsi que pour les programmes de rénovation de bâtiments et de quartiers (OPAH).

c) Analyse de trois opérations de renouvellement urbain

La Seine Amont

A cheval sur plusieurs communes au Sud Est de Paris, le site est peu connu et est confronté à une reconversion industrielle en cours très lente. Le SDRIF préconise de rétablir une mixité fonctionnelle afin de revitaliser ce territoire et à long terme le schéma régional vise à un rétablissement de la balance est-ouest à l'échelle régionale et souhaite conforter une centralité métropolitaine.

Le site est morcelé par des barrières physiques (autoroute, voies ferrées cours d'eau...). De surcroît ce site comporte des zones inondables et de fortes contraintes environnementales (pollution des sols...). En revanche la présence de nombreux équipements de recherche et sa proximité avec trois grands pôles de développement en font un territoire potentiellement dynamique.

Une association d'intercommunalité en partenariat avec le conseil général du Val de Marne a été créée pour une meilleure coordination entre les politiques locales, régionales et nationales. Au sein de ce territoire, plusieurs opérations de renouvellement urbain se déroulent simultanément comme à Choisy le Roi et à Gentilly Arcueil.

A Choisy le Roi, le parc de logements est à 30% social, dont un quart se situe dans la zone de l'ORU. Engagé depuis 1977 dans un projet de développement territorial, la commune a déposé un dossier auprès de l'ANRU en février 2006. La région Ile de France a apporté un soutien fort à

ce projet et un financement via le CRIF à hauteur de 5%. En parallèle, d'autres opérations se réalisent avec des communes mitoyennes comme Orly pour des grands ensembles.

La Plaine de France et la Plaine Commune

La Plaine de France couvre 17 communes de Seine-Saint-Denis et 13 communes du Val d'Oise. Ce territoire accueille des activités tertiaires et logistiques, ainsi que des pôles universitaires. Il a été désigné comme territoire prioritaire du contrat de plan Etat-Région 2000-2006 afin de corriger ses déséquilibres et de valoriser ses potentialités. C'est un territoire stratégique du nouveau SDRIF, qui encourage un développement durable et solidaire s'appuyant sur les leviers économiques. De plus, le SDRIF souhaite que l'agglomération de Plaine Commune soit un des principaux secteurs de densification de la région. Le territoire comporte en effet de nombreux sites mutables.

Un établissement public d'aménagement, l'EPA Plaine de France a été créée en 2002, afin de coordonner les actions urbaines du territoire. Le Conseil d'Administration est présidé par le président du Conseil Régional. L'EPA a réalisé en décembre 2005 un Document Stratégique de Référence (DSR) intitulé « Orientations pour un développement durable et solidaire de la Plaine de France » qui est la contribution de la Plaine de France à la révision du SDRIF.

Par ailleurs, le 25 janvier 2007, la Communauté d'Agglomération de la Plaine Commune (Aubervilliers, La Courneuve, Epinay, l'Ile-Saint-Denis, Pierrefitte, Saint-Denis, Stains, Villetaneuse) a signé avec l'ANRU un Contrat territorial de rénovation urbaine, le CTRU. Le CRTU concerne plus du tiers de la population de Plaine Commune, 24 quartiers, plus de 50 000 logements sociaux et 8 000 logements privés et est doté d'un budget de 1,4 milliard d'euros. Pour suivre la mise en œuvre du contrat, un comité de pilotage communautaire, dont le Conseil Régional fera partie, sera prochainement mis en place. La Région devrait également financer une partie des opérations.

Le Val de Seine autour de Boulogne

Le territoire du Val de Seine s'étend sur six communes des Hauts de Seine (Boulogne, Meudon, Issy-les-Moulineaux, Vanves, Saint Cloud, Sèvres). L'origine de ce regroupement est l'annonce émise par Renault d'abandonner le site historique de production de Billancourt en 1989. Le cœur du projet d'aménagement s'articule autour de la reconversion des terrains Renault représentant 62 ha dont 52 sont dans Boulogne. Le SDRIF de 1994 et le contrat de plan état-région identifient ce site comme territoire prioritaire devant participer à la restructuration de l'ouest parisien par une meilleure articulation entre Paris et sa banlieue. Il est défini comme un secteur de développement économique et urbain de la région. Le projet doit concilier la vocation urbaine du site et la mise en valeur des berges et des coteaux de la Seine.

Le site Val de Seine s'est doté de son propre schéma directeur, en accord avec le SDRIF et la « charte de protection et de mise en valeur du Val de Seine » adoptée par le syndicat mixte de Val de Seine dont le conseil régional fait partie. Il constitue le premier schéma de ce type au sein de la petite couronne francilienne.

En 2003, la Société anonyme d'économie mixte (SAEM) « Val de Seine Aménagement » a été créée afin d'éviter un pilotage trop dispersé des reconversions des anciens terrains Renault. La ville de Boulogne détient 61% de la SAEM. Parmi les projets proposés, on notera une opération de renouvellement urbain au sein de la ZAC Seguin-Rive de Seine, concernant le quartier du pont de Sèvre. Il comprendra une réorganisation de l'espace public, une amélioration de l'habitat, ainsi que la création d'équipements publics. La région île de France financera une partie de l'opération.

Le renouvellement urbain influe, en outre, sur la restructuration des quartiers d'habitat social, ce qui n'est pas sans être lié aux difficultés que rencontrent les franciliens dans la question du logement ; secteur impacté notamment par le renouvellement urbain et la densification.

3. Logement et mixité

La région Ile de France connaît actuellement une crise du logement à laquelle elle doit répondre. Ce qui entraîne une hausse des prix et des difficultés croissantes pour tous les franciliens à se loger. Cette situation est critique car elle nuit à l'attractivité de la région.

L'échec des politiques entreprises jusqu'à présent est dû en partie au manque de cohérence entre la politique de l'habitat et le SDRIF de 1994. Il s'explique aussi par la difficulté de relancer la construction de logements sociaux, ainsi que par la méfiance des responsables locaux de l'urbanisation et de la densification.

a) SDRIF 1994 : Bilan

Le SDRIF de 1994 prévoyait une construction de 53 000 logements par an. Les résultats montrent que le nombre moyen de constructions de logements entre 1994 et 2004 est de 36 700 logements. De plus la production a baissé fortement depuis 2000, descendant à 30 000 logements seulement en 2003.

Logement social

Le nombre de personnes en attente d'un logement social est en hausse. En 2000 la région enregistrait 223 000 demandes de logements sociaux, alors qu'en janvier 2006, on en comptait environ 370 000 pour 100 000 attributions annuelles.

Entre 1996 et 2000, 8 900 logements sociaux par an ont été construits. En 2001-2003 la production a augmenté d'environ 50% et a atteint 13 500 logements par an. Cela s'explique par l'amélioration de la politique d'aide à la pierre, mais aussi par un meilleur partenariat entre l'Etat et les bailleurs sociaux.

Par ailleurs, le parc locatif social est mal réparti sur le territoire régional. En effet, 51 % de logements sociaux en Ile de France sont concentrés dans 8,5 % des communes, et 188 communes de plus de 1 500 habitants sont en dessous du seuil de 20% fixé par la loi SRU.

Equilibre territorial

Le SDRIF de 1994 fixait plusieurs objectifs de répartition de la construction nouvelle dans la région. Pour la petite couronne, le SDRIF souhaitait réduire la part de Paris dans la construction régionale et équilibrer l'effort des trois départements limitrophes. Cependant, on constate un recul de la construction en Seine St Denis et une forte hausse dans les Hauts de Seine.

De plus, seuls les Hauts de Seine et le Val de Marne ont accueilli de nouveaux habitants, car à Paris et en Seine Saint Denis la construction a juste compensé le desserrement des ménages et la hausse du parc inoccupé. En grande couronne, tous les départements ont pu accueillir de nouveaux habitants. Le rééquilibrage régional souhaité est donc partiel.

Mobilité résidentielle et diversité de l'offre

On observe une chute de la mobilité résidentielle en Ile-de-France, particulièrement pour les ménages démunis ou modestes. Ces derniers sont en effet exclus des centres agglomérés (et d'autant plus du cœur d'agglomération parisien). Le taux de vacance des logements reste très faible. Mais plus inquiétant encore est l'acceptabilité croissante d'occupations de logements insalubres face à la pression du marché.

Par ailleurs, on constate des difficultés d'accéder à la propriété d'une maison familiale jusqu'aux lisières de l'île de France (observations démographiques 1975-1982). La dynamique économique de l'ouest francilien provoque des tendances contradictoires : une forte stabilité des ménages et une forte mobilité (capacité financière des ménages de s'affranchir du critère économique dans leur choix résidentiel). Un exemple est l'essaimage de cadres supérieurs vers le Sud Ouest dans un habitat de pavillon de « bon standing ».

Parallèlement, il existe une forme de « captivité » des ménages les plus démunis, optant pour des déménagements de proximité, de petites acquisitions en périphérie dans des zones dévaluées (foncier abordable). Le parc immobilier est alors perçu comme figé, c'est une stabilité résidentielle subie.

Une cohésion sociale disséminée

La cohésion intergénérationnelle ne se fait pas à travers le lien du logement. Deux tendances rendent compte de ce constat. D'une part les retraités sont de plus en plus nombreux à « immobiliser » des logements surdimensionnés. D'autre part, les jeunes franciliens, très mobiles, se confrontent pourtant à une offre insuffisante et inadaptée dans les centres urbains.

La volonté de mobilité est forte en Ile-de-France et inégale en fonction des statuts d'occupation. En 2002, 20% des propriétaires, 43% des ménages du parc locatif social et 53% du parc locatif privé souhaitaient déménager. Mais des phénomènes de mise en concurrence ou « files d'attente » notamment dans le parc locatif, exercent des pressions sur les loyers exacerbent les inégalités d'accès au logement en zone agglomérée pour l'essentiel. Enfin les plus démunis font face à une pénurie de logements d'urgences.

Une mixité sociale difficile et inaboutie

Ce constat est dû à l'échec du rapprochement entre zones d'emplois et logements nouveaux. L'offre de logements « intermédiaires » reste trop faible pour générer de la mixité : l'offre actuelle de logements est inadaptée aux besoins réels.

b) SDRIF 2007 : Objectifs

La région devrait compter 870 000 ménages supplémentaires d'ici 2030, d'après les estimations de l'exécutif régional. Offrir un logement à tous les Franciliens est donc le principal défi du prochain SDRIF. Afin de répondre aux besoins actuels et futurs, il prévoit une construction de 60 000 logements par an, soit 1,5 million de logements neufs livrés en 25 ans.

Logement social

Le prochain SDRIF donne la priorité au logement social, un tiers de la construction totale devant être destinée à la construction de ce type de logements, soit 18 000 logements par an. Un rééquilibrage du parc social dans certains secteurs est demandé. Paris par exemple devra faire passer la part de son parc social dans l'ensemble des logements de 13 % à 20 %. Le SDRIF souhaite renforcer la solidarité entre les communes en visant des taux de logements sociaux plus ambitieux.

Par ailleurs, la taille des logements sociaux, devra être diversifiée afin de permettre une mobilité résidentielle plus souple et de répondre aux besoins des différentes catégories socio-économiques.

Equilibre territorial

L'objectif prioritaire du SDRIF est de rééquilibrer la géographie du logement afin de réduire les inégalités territoriales. Il demande que la construction des 60 000 logements annuelle soit répartie en fonction du nombre de logements que doit construire chaque territoire pour maintenir en 2030 sa population actuelle et préconise la densification et la mixité fonctionnelle. En effet, un effort supplémentaire est demandé aux territoires disposant d'un potentiel urbain bien desservi en transports en commun et aux zones de développement économique.

Le tableau ci dessous montre les objectifs chiffrés de répartition de la construction entre les départements. On remarque le rôle actif constant joué par les Hauts de Seine et le gros effort demandé à la Seine St Denis et au Val de Marne.

Etat 2005 (estimation), état 2030 (perspective) et part départementale dans l'évolution régionale entre 2005 et 2030

	Parc de logements et construction			Population active			Emploi		
	Parc 2005	Parc 2030	Part de la construction* 2005-2030 (60 000 logt/an)	Population active 2005	Population active 2030	Part de l'accroissement de la population active 2005-2030 (+20 800 actifs/an)	Emploi 2005	Emploi 2030	Part de l'accroissement de l'emploi 2005-2030 (+28 000 emplois/an)
Paris	1 319 000	1 362 800	8%	1 140 700	1 140 700	0%	1 650 600	1 658 100	1%
Hauts-de-Seine	737 100	869 900	14%	748 600	810 800	12%	848 200	918 200	10%
Seine-St-Denis	601 000	774 300	15%	679 500	797 900	23%	530 000	670 000	20%
Val-de-Marne	576 400	730 500	13%	620 900	731 400	21%	509 400	624 400	16%
Seine-et-Marne	525 500	713 100	15%	616 600	662 400	9%	431 000	536 000	15%
Essonne	486 800	646 300	12%	567 900	631 200	12%	421 700	521 700	14%
Yvelines	578 400	728 300	12%	660 800	706 500	9%	534 500	597 000	9%
Val-d'Oise	454 700	605 100	12%	550 300	625 500	14%	420 000	520 000	14%
ÎLE-DE-FRANCE	5 279 000	6 430 300	100%	5 585 100	6 106 400	100%	5 345 300	6 045 300	100%

*Attention : Il s'agit de la construction nette (non comptés les 14 000 logements issus de mutation, démolition)

Mobilité résidentielle et diversité de l'offre

Le SDRIF souhaite fluidifier le parcours résidentiel des franciliens en renforçant la diversification de l'offre et la mixité de l'habitat urbain. L'objectif est de mener une politique de l'habitat et du logement sur la région à l'échelle du « bassin de vie » (besoin d'un habitat de proximité). De plus, il vise à préserver une diversité immobilière dans les centres dynamiques régionaux.

Une dynamique doit être créée entre « l'offre » du réseau de transport et l'évolution du parc et de la structure sociale des logements franciliens. Une offre locative privée doit être préservée et restée accessible aux classes moyennes : 60% de logements locatifs pour tout nouveau projet d'habitat (dont 50% « sociaux »).

Par ailleurs le SDRIF souhaite répondre aux incertitudes et tensions du marché du logement par des actions ciblées à destination de populations spécifiques (jeunes travailleurs, personnes âgées, étudiants, handicapés, précaires, gens du voyage).

Enfin, dans un objectif de développement durable, la HQE devra être favorisée pour tout projet de construction et de réhabilitation de logements.

c) Le SDRIF 2007 : MoyensCoordination des actions

Un Comité régional de l'habitat (CRH) va être créé pour le débat, la négociation et la coordination des politiques de l'habitat pilotées par les départements, les agglomérations ou l'Etat, et soutenues par la Région. Un « plan régional de l'habitat » devra être défini et partagé par tous les acteurs.

Par ailleurs, l'Agence Foncière d'Ile de France, créée en Septembre 2006, permet la constitution de réserves foncières afin de soutenir une production diversifiée de logements sociaux ou en accession.

Dispositifs fiscaux et instruments réglementaires

La région bénéficie du Fond d'Aménagement Urbain (FAU) créé par la loi SRU, afin de faire respecter les 20% de logements sociaux par ville exigés. Les villes en dessous de ce chiffre doivent verser 152,45 € par logement manquant. Le FAU représente 35 millions d'euros répartis par la région sur son territoire.

Le Fond d'Aménagement de la Région Ile de France (FARIF) a été créé en 1989 et doit participer à la solidarité régionale. Cependant il a été réintégré depuis 2000 dans le budget général de l'Etat.

Par ailleurs, la réglementation impose une compatibilité des SCOT et des PLU avec le SDRIF. Les villes doivent également respecter les diverses réglementations sur le logement (SRU, Cohésion sociale, ENL,...etc.).

D. Transports

1. Déplacements

a) Introduction :

Le transport est l'un des points clés de la nouvelle politique du SDRIF. C'est une composante essentielle de ce nouveau souffle que la région veut insuffler.

Ses enjeux sont résolument axés sur le développement durable car ils concernent le domaine social (meilleure répartition des transports dans un souci d'équité), économique (le transport a une importance aussi bien à l'échelle locale que régionale, nationale et internationale) et environnemental (transports plus propres que l'utilisation de la voiture ou du camion pour le transport de marchandises entre autres).

L'essentiel étant de savoir qu'elle sera la place des transports dans le futur de la région et l'importance que peut avoir le SDRIF dans ce processus.

b) SDRIF 1994 :

- Objectifs :

Au début des années 1990, les transports en Ile de France présentent de nombreux maux. Parmi ceux-ci on peut citer, un réseau routier ceinturant qui peine à être achevé, une congestion des réseaux routiers grandissante (+ 15 % de bouchons par an), une saturation des Réseaux Express Régionaux, un réseau de transport en communs inter banlieue quasi inexistant et des liaisons intermodales inefficaces. Parallèlement à cela, les prévisionnistes annonçaient un accroissement conséquent de la demande en déplacement entre 1990 et 2015 (+ 55 % de parcours kilométrique supplémentaire). Cette croissance des déplacements devait concerner les trajets entre Paris et sa couronne (+ 22 % des nouveaux besoins en transport) et les trajets inter banlieues (+ 78 % des nouveaux besoins).

Face à ces nombreux problèmes, le SDRIF de 1994 souhaitait faciliter les échanges en Ile de France en organisant les transports de façon à conforter les priorités de l'aménagement régional. Ainsi, les priorités du SDRIF étaient les suivantes :

- **Faciliter les échanges :** Faciliter les déplacements des franciliens aussi bien pour des trajets avec les autres régions (Priorité donnée au TGV et à l'avion) qu'à l'intérieur de l'Ile de France.
- **Multiplier les choix :** La multiplicité des choix qu'ils soient économiques ou environnementaux, dépendant du temps de trajet qu'un habitant lambda est prêt à consacrer.
- **Fluidifier le transport :** Rendre les déplacements plus « efficaces ».
- **Améliorer le réseau routier :** Répondre au problème de congestion du réseau routier par la création de nouvelles voies à débit important.
- **Rendre les transports en communs plus performants :** Apporter une réponse à l'engorgement du réseau RER et au prévisible accroissement du trafic en améliorant la capacité des lignes.

- **Bilan :**

Durant la vie du SDRIF 1994 le contexte institutionnel a évolué. Ainsi est apparu, en 2000, le Plan de déplacements urbains de la Région Île-de-France, qui définit de nouvelles priorités aux politiques de déplacement en vue d'améliorer la qualité de l'air et d'utiliser l'énergie de façon rationnelle, conformément à la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) du 30 décembre 1996. Le PDU fait apparaître une vision durable des transports en Ile de France qui était peu évidente dans le SDRIF 1994. Ceci peu s'expliquer par le fait qu'il avait été engagé au moment où apparaissait la notion de développement durable.

Autre changement, suite à la décentralisation, en 2006, la gestion des routes nationales a été confiée aux départements.

Du bilan du SDRIF on retiendra principalement une aggravation des déséquilibres territoriaux et sociaux.

Ceci peu s'expliquer par une desserte inégale du territoire par les transports en communs et des projets d'aménagement qui peinent à se concrétiser. Ainsi, le réseau des transports collectifs est efficace entre Paris et sa banlieue mais pas entre banlieues (réseau ferré inexistant / desserte bus inefficace), ce qui oblige les franciliens à utiliser leur voiture pour des trajets banlieue/banlieue. Les transports routiers n'ont quasiment pas été modernisés et les axes structurants que sont la francilienne et l'A86 n'ont pas été achevés. Ainsi, avec l'augmentation des déplacements, la congestion n'a fait que s'accroître. De même, on enregistre une saturation routière du centre de la région.

D'un point de vue plus général, on peut regretter un manque de cohérence entre l'organisation urbaine (étalement urbain) et les systèmes de transports. Par exemple, on remarque que souvent les grands centres commerciaux sont déconnectés des pôles urbains et des transports en commun.

Par ailleurs, le flux de marchandises n'a pas été suffisamment pris en compte par le SDRIF 1994. En effet, aucune planification du développement de la logistique n'a été pris en compte ce qui nuit à l'organisation des transports de marchandises.

Le point positif du SDRIF 1994 reste incontestablement l'attractivité confortée de la région (économique et touristique). Cette dernière s'appuie sur un système de transport international cohérent (TGV Européen / Aéroport internationaux / Aéroports d'affaire). Ainsi, l'Ile de France reste la première destination touristique mondiale même si sa place de leader du tourisme d'affaire est menacée.

c) Le SDRIF 2007 :

- **Conjoncture actuelle :**

En 2007, la région Ile de France compte environ 11 millions d'habitants. C'est une région qui dispose de nombreuses richesses (économiques, environnementales, culturelles, touristiques) et d'un rayonnement national et international important. Ainsi, la région Ile de France est actuellement la première région Européenne par son PIB. Toutefois elle doit faire face à une ségrégation sociale grandissante qui crée d'importants déséquilibres et qui peut à terme mettre à mal son attractivité et son développement.

L'émergence de nouveaux pôles régionaux, au niveau international, va obliger la région, pour garder son attractivité et sa compétitivité, à organiser de nouveaux réseaux d'échanges internationaux.

Le monde va devoir probablement faire face à une importante crise pétrolière (épuisement des ressources) dans les années à venir. Déjà depuis quelques années le prix du brut a considérablement augmenté à cause d'une demande sans cesse croissante et d'un plafonnement de l'offre. A terme cette évolution influera sur les modes de vies et la localisation des activités.

Par ailleurs, le changement climatique est un point essentiel qui devra être pris en compte dans le nouveau SDRIF. L'aménagement régional devra s'adapter à ce nouveau paramètre et les transports devront être pensés différemment, de manière durable.

En 2007, la voiture est le mode de déplacement le plus utilisé par les franciliens et représente 44 % des déplacements. Les déplacements automobiles se font majoritairement entre banlieues.

Toutefois, pour les trajets entre Paris et les autres communes de l'Ile de France, les transports en communs restent le moyen de transport le plus utilisé (60 % des déplacements) grâce à un réseau radial performant.

Malgré cela 70% des trajets en Ile de France se font sans lien avec la capitale et dans ses déplacements, la voiture reste le mode dominant et son usage ne cesse de croître dans des environnements urbains pourtant denses. Ceci s'explique par la faiblesse des réseaux de transports en communs (peu nombreux / souvent inconfortable / dans un réseau ferré non maillé).

Aujourd'hui le domaine des transports est pleinement touché par les enjeux de développement durable (Environnement / Pollution / Nuisances / Raréfaction des énergies fossiles / Social / Economie).

d) Paris, une ville unique

La situation à Paris est à regarder avec plus de détail.

Déjà, les transports à Paris concernent et représentent un volume d'utilisateur qu'aucune autre ville de la région ne connaît. De plus, pour le moment encore, elle joue le rôle de point de passage obligatoire pour la plupart des déplacements et notamment les déplacements banlieue-banlieue.

À l'aube d'un nouveau plan de déplacement visant à réduire de plus de 20% la place de la voiture à Paris, qu'en est-il des moyens et des utilisations des transports en commun à Paris ?

Le bus

Il devait être un pilier de la politique anti-voiture de la Mairie de Paris. Mais le constat aujourd'hui est plus qu'amoindri et ce pour deux raisons essentielles. Tout d'abord les aménagements de voirie (voies de bus principalement) sensées augmenter la vitesse des bus n'a pour le moment rien donné de probant, les bus étant coincé au cours de leur trajet par des bouchons engendrés par certains aménagements. De plus, le nombre de bus n'a pas réellement augmenté en cinq ans (2001-2006), les nouveaux bus étant principalement utilisés le soir et les week-ends.

Les taxis

Autre alternative à la voiture individuelle, le taxi. Souvent absent des débats, le taxi est aujourd'hui sous-évalué. Même si son nombre est important (15 500 licences aujourd'hui), son statut particulier par rapport à des villes comme Londres et New York (en prenant en compte les taxis dans la rue, et les services de taxi à la commande ou *petite remise*) montre qu'il existe une pénurie à Paris. Tous cumulés, rue et petite remise, la ville de New York possède 55 000 véhicules, Londres 80 000.

De plus c'est un moyen qui est cher par rapport aux autres transports en commun. En effet, les 20% des parisiens les plus riches prennent trois fois plus le taxi que les 20% les plus pauvres. A contrario, à Londres, ce sont les 20% les moins riches qui le prennent une fois et demie plus que les 20% les plus riches !

Le vélo

Au 31 mars 2004, la mairie de Paris annonçait 262,5 km de pistes cyclables à Paris dont 118 km sur les voies de bus et 51 km sur la chaussée, le reste étant sur la voirie (pistes réservées exclusivement aux cyclistes).

Sur les 1700 km de voirie que possède Paris, 220 km, soit 13% environ, possède des pistes cyclables.

Une enquête réalisée en 2002 par une équipe diligentée par la Mairie de Paris rapportait les chiffres suivants (sondage sur 1000 cyclistes) :

- 83% des utilisateurs sont des utilisateurs quotidiens
- 71% utilise le vélo pour leurs déplacements professionnels
- 90% des déplacements se font dans Paris intra-muros
- Avant d'utiliser le vélo, 71% des utilisateurs préféreraient les transports en commun, 12% leur voiture.

Malgré une augmentation de 40% de son utilisation durant les 5 dernières années, l'utilisation du vélo ne représente que 1,4% des déplacements urbains à Paris et ce malgré les très nombreux aménagements fait par la ville.

La ville de Paris espère que grâce à son nouveau plan vélo (plus de 14 400 vélos à terme pour plus de 1000 points de retrait) il gagnera petit à petit le cœur des parisiens pour représenter une part significative des utilisateurs de transports en commun.

La voiture

On peut résumer la politique actuelle de la Mairie de Paris par la phrase suivante : la voiture n'est plus la bienvenue à Paris.

La politique choisie est celle de réduire l'espace dévolu à la voiture. Cela s'est fait pas la création de nombreuses voies de bus, occupant une voie et demie, faisant passer de nombreuses rues de trois voies à une ; un astucieux jeu de sens uniques et de sens interdits obligeant les automobilistes à passer par des points précis. La conséquence principale est qu'en attendant un changement des comportements (utilisation plus importante des transports en commun) et une meilleure offre de transports en commun, cela provoque de nombreux congestionnements (voir la carte ci-dessous). Entre 2001 et 2005, le nombre de voiture a baissé de 19%.



Carte des points noirs de la circulation automobile à Paris

Source : Le Point du 8 Février 2007 – Dossier sur la circulation à Paris

Les modifications de la voirie concernent deux types de trajets : ceux faits par les habitants de la banlieue allant travailler à Paris (cf. les travaux de la Porte d'Orléans et de la Porte de la Chapelle) et ceux concernant les déplacements intra-muros (comme par exemple la rue de Rivoli).

Le but affiché de cette politique anti-voiture est la baisse de la pollution parisienne. C'est un combat sans relâche que mène la Mairie de Paris. Son outil est le Plan de Déplacement de Paris.

Cela a pour effet que les décisions prises par Paris sont souvent unilatérales rendant la mise en place d'une politique commune entre Paris et sa banlieue très difficile.

Aujourd'hui, la bataille des chiffres fait rage. Si AirParif annonce que la pollution à Paris a bien diminué, les effets de la politique Delanoë sont sujets à débats. La question est de savoir si c'est bien la politique anti-voiture qui a permis une baisse de la pollution. Et là rien n'est moins sûr. En témoigne l'étude réalisée par Rémy Prud'homme et Pierre Kopp dont le rapport de Décembre 2005 démontre que la mauvaise circulation à Paris a même augmenté la pollution par les voitures à certains endroits, car une voiture qui roule moins vite pollue plus (elle pollue environ 50 % plus lorsqu'elle roule avec une vitesse moyenne en chute de 10 %). Et donc les gains viendraient surtout de la meilleure qualité des émissions des pots d'échappements ce que Philippe Lamoise, informaticien à AirParif, confirme en déclarant en décembre 2006 : « l'impact sur la qualité de l'air des améliorations techniques et du renouvellement du parc automobile est beaucoup plus déterminant que celui de la baisse du trafic ».

La voiture est donc sur la sellette à Paris où tout est fait pour limiter sa place, mais pas encore son utilité (nécessité de développer l'offre de transport en commun).

Présentation des objectifs du SDRIF 2007 :

Le nouveau SDRIF souhaite intégrer la notion de développement durable, aussi il s'est fixé 3 défis et 3 objectifs en relation avec les transports.

Les trois défis sont les suivants :

- Favoriser l'égalité sociale et territoriale et améliorer la cohésion sociale ;
- Anticiper et répondre aux mutations ou crises majeures, liées notamment aux changements climatiques et au renchérissement des énergies fossiles ;
- Développer une Ile-de-France dynamique maintenant son rayonnement mondial.

Les trois objectifs qui répondent à ces défis visent à :

- Préserver, restaurer, valoriser les ressources naturelles et permettre l'accès à un environnement de qualité ;
- Accueillir l'emploi et stimuler l'activité économique, garantir le rayonnement international ;
- Promouvoir une nouvelle politique de transports au service du projet régional.

Le projet de la région repose sur la nécessité de limiter les déplacements automobiles et s'oriente sur un aménagement plus dense qui permettrait en plus de limiter les consommations d'énergie de limiter la consommation d'espaces. En effet, les chiffres du SDRIF montrent qu'un habitant d'une zone dense parcourt seulement 12 km contre 30 km pour un habitant d'une zone à faible densité.

Le respect de l'environnement imposera de trouver des alternatives au camion et à la voiture (fortement émetteur en CO₂) et de solutionner le problème des nuisances sonores.

La création d'une nouvelle cohésion sociale passera nécessairement par un rééquilibrage du territoire, un accès facile à l'emploi et aux services urbains. Ceux-ci dépendront de la force du réseau de transport collectif qui permettra de limiter la dépendance à la voiture particulière.

La politique des transports du SDRIF s'appuiera sur les points suivants :

- L'amélioration de l'offre en transports collectifs par le développement des infrastructures et une meilleure qualité de service sur l'ensemble des réseaux (Création d'une nouvelle rocade en première couronne « Arc Express » / Extension des lignes de métro en proche banlieue afin d'assurer le maillage / Prolongement de certaines lignes de RER / Création d'une liaison ferroviaire de rocade en tram train / Création de TCSP dans les zones denses de banlieue);

- Des choix à faire en matière de développement et d'amélioration du réseau routier : résorption des points durs et maintien d'un bon niveau global de fonctionnement (Achever l'A86 et la francilienne / Achever et élargir les principales radiales / Compléter le maillage du réseau / Création d'un réseau complémentaire d'avenues et de boulevards urbains de désenclavement);
- La recherche d'une meilleure cohérence entre habitat – emploi – équipements – services – réseaux et mobilité à l'échelle des territoires, et pas seulement à l'échelle régionale, en s'intéressant à tous les modes de transport y compris les modes doux.

2. Transport de marchandises

Située au cœur d'un réseau d'infrastructures dense structuré en étoile, l'Île-de-France bénéficie d'une position stratégique lui permettant d'assumer les fonctions nodales notamment routières et ferroviaires en terme de transport de marchandises et de logistique et apparaît de ce fait, comme un maillon indispensable de la vie économique et sociale. Malgré un fort développement de ce secteur, nous sommes forcé de constater que le SDRIF de 1994 aborde peu la question de l'organisation logistique et des marchandises. Il se contente d'énoncer des objectifs généraux mais formule peu de propositions. La responsabilité de la planification des nouveaux sites logistiques est renvoyée aux schémas directeurs locaux dans le cadre de leur planification des zones d'activités.

A l'heure de la mondialisation, quels sont les enjeux du transport des marchandises et de la logistique dans la région Île- de- France ?

a) Situation actuelle

Le positionnement stratégique qu'occupe la région s'explique par son dynamisme économique. En effet, avec ses 11 millions d'habitants et 5 millions d'emplois, elle représente une des plus importantes métropoles mondiales.

En 2003, elle a vu transitée près de 286 millions de tonnes de marchandises (hors transit) soit environ 12% des trafics de la France entière. Cela concerne tous modes de transports confondus, internes à la région et échanges avec les autres régions françaises et à l'international.



La région réalise la majeure partie de ses échanges avec elle-même (50%, soit 143 millions) et avec les autres régions françaises (38%, soit 108 millions).

Il faut noter que les trafics de l'Ile de France sont relativement faibles en volume par rapport au poids dans l'économie nationale et dans la démographie. Ces déséquilibres s'expliquent par le fait que la région est très consommatrice et productrice pour l'essentiel de services et de produits peu pondéreux.

Près de 90% des tonnages échangés par l'Ile de France avec la France métropolitaine concernent quatre types de marchandises :

- Les matériaux de construction : 94 millions de tonnes (39%)
- Les produits manufacturés : 79 millions de tonnes (31%)
- Les produits alimentaires : 26 millions de tonnes (10%)
- Les produits agricoles : 20 millions de tonnes

b) Prédominance de la route

La route est le mode de transport le plus utilisé et représente près de 85% des trafics.

Le tableau ci-dessous présente les principales caractéristiques des trafics d'échanges et internes de la région selon le mode utilisé :

	Route	Fer	Voie d'eau	Autres	Total
Millions de tonnes	245	13	14	15	287
Distance moyenne (km)	121	405	167	n.c.	135

Tonnages et distance moyenne par mode des trafics internes et d'échanges de l'Ile-de-France en 2003 - Source : DREIF / SITRAM 2003

La distance moyenne de transport, tous modes confondus est de 135 kilomètres, mais elle présente des différences significatives par mode, le mode ferroviaire assurant en moyenne un transport de longue distance.

c) Utilisation actuelle de la voie d'eau

Silencieux, fiable, ayant une forte contenance et peu consommateur d'énergie, le transport fluvial peu apporter une alternative pertinente face à l'engorgement des villes et aux enjeux liés à l'environnement. Il représente près de 14 millions de tonnes dont près des 50% sont en provenance ou à destination de la Haute-Normandie (ports de Rouen et du Havre).

La portion parisienne de la Seine représente 12 km et comporte 20 ports situés en majorité dans les arrondissements périphériques. Les principaux ports " industriels " sur la Seine sont au nombre de

neuf : Port du Point du Jour, Port Victor, Port de Javel, Port de la Gare, Port Tolbiac, Port National, Port de Bercy amont, Port de Bercy aval et Port de la Bourdonnais.

Annuellement plus de 2,26 millions de tonnes transitent par les ports fluviaux situés dans la Ville de Paris. Cela représente 9 % des tonnages entrant ou sortant de Paris. (Pour comparaison : 87 % par la route et 4 % par le fer)

Ces ports parisiens ont une activité logistique liée à 99 % au BTP avec : l'approvisionnement en matériaux neufs (agrégat et ciment), la fabrication de béton prêt à l'emploi, l'évacuation de déchets et déblais de chantiers du BTP, et le négoce des produits du bâtiment.

Malgré une efficacité énergétique et une efficacité environnementale plus de trois fois supérieures à celles de la route et des effets négatifs sur l'environnement moins importants (bruit, occupation d'espace, accident, etc.), la voie d'eau est sous-utilisée dans le fonctionnement logistique de la Ville de Paris.

L'ensemble des sites portuaires de la région Île de France doivent être mis en réseau avec le positionnement de ports " porte d'entrée " de la région (exemple Gennevilliers) et des ports secondaires permettant l'irrigation du territoire. D'autre part certains de ces ports doivent être embranchés au réseau ferroviaire de façon à permettre la mise en place de réseaux multimodaux.

d) Voie ferrée

Avec 4,5% des trafics pour l'Île-de-France, il correspond aux transports longue distance pour l'acheminement de produits de construction et manufacturés. Idem pour le transport combiné rail-route.

Quant au fret aérien, même s'il n'est pas pris en compte dans le SDRIF de 1994, la plate-forme aéroportuaire de Roissy est le premier aéroport européen de fret devant Francfort, Amsterdam. S'il reste marginal en volume (0,8% des échanges franciliens des marchandises), le fret aérien représente 14% des échanges internationaux

La situation actuelle montre bien que les objectifs fixés par le SDRIF de 1994 n'ont pas été tenus; à savoir :

- D'utiliser au mieux la capacité de desserte de l'agglomération par la voie d'eau et la voie ferrée;
- D'intercepter les flux lourds routiers à l'entrée de la région afin de minimiser les mouvements de poids lourds au sein de l'agglomération;
- De rationaliser la circulation des marchandises dans l'espace urbain et péri-régional;
- De permettre la mise en place d'un réseau cohérent de plates formes multimodales pour répondre à la forte demande enregistrée.

C'est la raison pour laquelle, dans le SDRIF de 2007, la problématique de l'alternative ferroviaire et fluviale au transport routier de marchandises se pose face aux problèmes énergétiques et environnementaux. En effet, il promeut le développement de l'acheminement par voie ferrée et fluviale au détriment de la route. Le positionnement stratégique de l'Île-de-France, au centre des voies de communication nationales et internationales, doit être un atout en vue de l'amélioration des échanges. Désormais l'organisation du transport des marchandises et de la logistique doit s'inscrire dans une vision prospective. Car trop longtemps négligés, ils doivent compter au premier rang des priorités (comme les transports en commun), aussi bien pour réaliser de nouveaux systèmes de distribution urbaine que pour renforcer l'insertion de la région francilienne dans la logistique européenne. Le futur SDRIF devra, dans une approche élargie au Bassin Parisien :

- Organiser l'espace régional afin de réduire la dépendance aux transports routiers pour la longue distance au profit de modes alternatifs (voie ferrée, voie d'eau, transport combiné)
- Améliorer la liaison de l'Île-de-France avec la « façade maritime »;

- Constituer, à partir de la Seine, un réseau fluvial à grand gabarit connecté aux grandes voies du Nord et de l'Est de l'Europe.

Pour atteindre ces objectifs un « schéma régional d'organisation de la logistique » à l'échelle européenne devra être réalisé en concertation avec les professionnels concernés.

e) Réduire la dépendance du mode routier

Si le mode routier apparaît comme le mode majoritairement utilisé ; la circulation des poids lourds entraîne un certain nombre de nuisances (pollution de l'air, bruit, insécurité routière...) de moins en moins tolérées par la population. Parmi ces nuisances, le risque climatique est aujourd'hui au centre des préoccupations, aggravé par la crise énergétique qui s'annonce.

f) Utiliser les atouts du fleuve

Largement sous-exploité la voie d'eau doit participer au fonctionnement multimodal du secteur par un aménagement des infrastructures fluviales. La mise en service progressive du nouveau terminal à conteneurs Port 2000 du Havre engendrera une croissance des flux à destination du territoire francilien, du nord-ouest et de l'est européen. Par ailleurs, l'aménagement des ports à conteneurs pour traiter ces nouveaux flux est primordial. Idem, avec la réalisation en 2012, du canal à grand gabarit Seine Nord Europe, un aménagement de plate-forme en entrée d'Ile de France.

Le développement du transport fluvial dans la logistique urbaine de la Ville de Paris nécessite la mise en place de nouveaux matériels (flotte maritime). Actuellement le marché du transport fluvial souffre d'une sous capacité en nombre de bateaux et en diversité d'équipement de cale notamment en navires adaptés à la distribution urbaine.

Cette réflexion portée par la Ville de Paris dans le cadre de sa démarche " Logistique urbaine " doit être intégrée dans une réflexion régionale. Enfin la mise en place de ce nouveau concept passe à l'échelle de la région par la mise en place d'une autorité organisatrice " transports de marchandises " et d'un accompagnement financier de la part des collectivités territoriales.

g) Préserver les zones à vocation logistique et l'organisation hiérarchique des plateformes

A l'image des Pays-Bas, il est nécessaire de positionner la région francilienne comme l'une des portes d'entrée européenne pour le fret de marchandises. Pour cela, il faut permettre le développement de vastes zones logistiques de dimension internationale, tout en améliorant les sites locaux.

Si les activités logistiques sont consommatrices d'espace, elles sont essentielles au bon fonctionnement de la métropole. Le choix de localisation des entrepôts de stockage n'est pas anodin et dépend de plusieurs paramètres : proximité du bassin de population et d'emploi à desservir et proximité des fournisseurs; accessibilité aux infrastructures et prix du foncier. L'implantation de nouvelles zones doit se faire de manière coordonnée afin de développer une multi modalité (fer- eau- route) en vue d'une meilleure fonctionnalité.

En effet dans les années 70, les activités logistiques se sont principalement développées dans l'agglomération centrale à proximité des infrastructures routières, mais aussi ferroviaires et fluviales sur des sites historiques (Seine Saint Denis, Gennevilliers, Seine Amont...). Mais sous l'effet de la pression urbaine et foncière, la fin des années 80 est marquée par une vague de constructions logistiques plus éloignées du centre; c'est le cas d'Evry, Cergy, Roissy...). Néanmoins, cette capacité de traitement logistique doit continuer à se développer. En effet, l'aménagement de grands sites multimodaux permettant la massification des flux doit être prévus aux carrefours des grands axes routiers, ferroviaires et fluviaux. De ce fait, il faut réserver

des disponibilités foncières pour la création ou le développement de ces sites. L'étalement de l'activité logistique le long des axes est à proscrire.

h) Favoriser le recours au mode ferroviaire

Avec 4,3% du trafic, la part du mode ferroviaire est minime. Les principaux matériaux échangés sont des matériaux de construction.

Le transport combiné rail- route représente à peu près 4 millions de tonnes, soit 2,5% des échanges. Principalement utilisé pour les échanges avec le sud de la France et de l'Europe.

En utilisant le réseau ferré, on diminue la part d'utilisation de la route et ses conséquences. Dans cette perspective, il convient de mieux intégrer le réseau en développant des services de qualité en accord avec les différentes composantes.

Comme nous le savons, le système ferroviaire est centré sur l'Île- de- France. Le rôle que joue la Grande Ceinture, en permettant des échanges et le transit des circulations en provenance des différents axes radiaux, est primordial.

Pour développer le trafic fret ferroviaire, il faut préserver les sites logistiques embranchés fer, dans l'espace rural mais surtout dans le cœur de l'agglomération.

Malgré les atouts des transports dans l'économie francilienne, le transport de marchandises est un secteur mal maîtrisé en terme d'organisation. La mise en place du plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) en décembre 2000, n'a pas réussi à décongestionner la route au profit des modes alternatifs, voie d'eau, voie ferrée afin de réduire les nuisances induites (pollution, bruit,...). En effet, élément clé du fonctionnement et du développement économique ainsi que de l'attractivité de la métropole francilienne, le transport des marchandises doit être au cœur des débats. En s'appuyant sur une vision prospective, le futur SDRIF devra exprimer un cadre d'orientations à moyen et à long terme.

Le présent PDUIF ne devra- t-il pas être révisé lui aussi, afin qu'il puisse être en compatibilité avec le prochain SDRIF ?

3. Péage urbain

Malgré une impression de nouveauté, cela fait plus d'une dizaine d'année que la question du péage urbain souffle sur les grandes villes d'Europe et Paris en particulier.

Le SDRIF 2007 ne parle pas du péage urbain, même si un passage lui est consacré dans la synthèse d'un groupe spécialisé appelé Mobilité et Transport (Sa structure permanente est constituée de représentants des services de la Région, de l'IAURIF, du CESR, de l'Etat (DREIF) et du STIF). Il n'est pour l'instant pas question de sa mise en place, nous sommes plutôt dans la phase d'observation et d'interrogation.

D'interrogation car ce système soulève de nombreuses questions dont celle éminemment politique et sociale de la possible ségrégation sociale et spatiale qu'il engendrerait.

Avant de s'interroger sur ce qui serait possible à Paris, intéressons-nous à deux des modèles les plus avancés en Europe, celui de Londres et celui de Stockholm.

Le péage urbain de Londres, le cas d'école

Souvent pris en référence, aussi bien par ses opposants que par les autres, il fait date. C'est la première grande réalisation de ce genre en Europe. Les moyens mis en place sont colossaux, en particulier les investissements. De plus la méthode utilisée pour son contrôle s'appuie sur d'importants moyens technologiques.

a) Historique du péage londonien

Après une étude de faisabilité faite en 1992, c'est une loi de 1999 de l'Autorité stratégique du Grand Londres (« Greater London Authority Act 1999 ») qui donna la possibilité de percevoir des taxes sur la propriété d'un véhicule ou des péages sur l'utilisation de véhicules à moteur sur les routes de Londres.

Après la présentation par Ken Livingstone, maire de Londres, en 2001, c'est le 17 février 2003 que fut lancé le « central London congestion charging ».

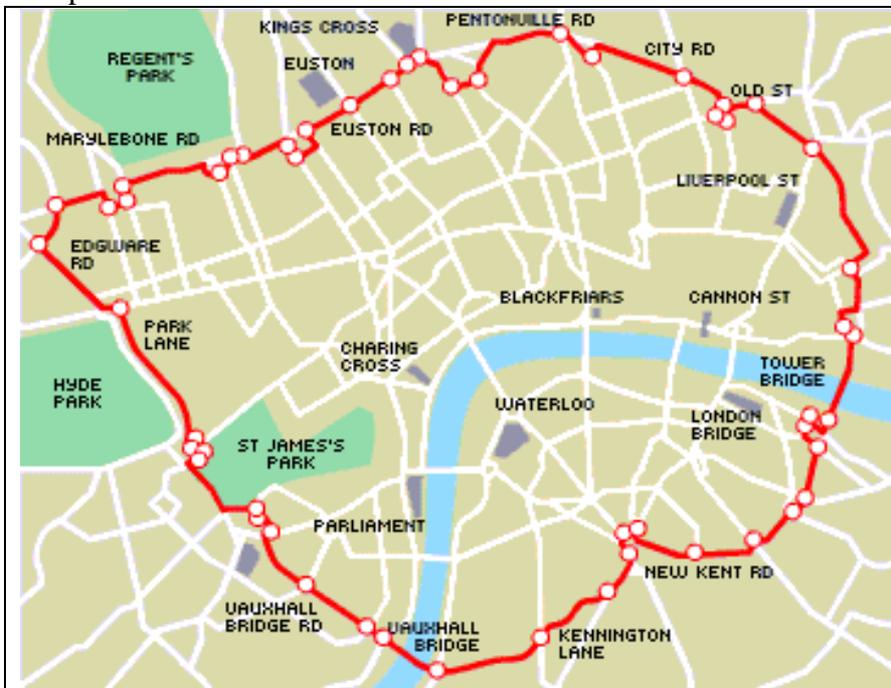
Pour éviter le rejet des habitants de Londres, la ville a lancé en 2002 une campagne d'information très importante afin de sensibiliser les londoniens : 3 millions de prospectus ont été distribués aux ménages londoniens et 300 000 formulaires envoyés aux personnes susceptibles de bénéficier de réductions ou d'exemption de péage. À cela s'ajoute l'utilisation plus classique des médias comme la presse, la télévision et la radio.

b) Les objectifs du péage londonien

Réduire le trafic routier de 15% et le temps de parcours de 20 à 30% d'ici 2010.

Ses caractéristiques :

- Il couvre une surface de 21 km² (1,3% de la superficie de Londres) et se situe au niveau du centre ville.
- Il ne possède pas de bornes de passage, son contrôle repose sur l'utilisation de caméras ceinturant la zone (800 caméras au total, 174 points de passage) et qui dispose d'un système de reconnaissance automatique des plaques, appelé ANPR (« automatic number plate recognition »)
- Le péage est en place du lundi au vendredi de 7 heures à 18 heures 30. Il est gratuit le reste du temps.



Zoom sur la zone de péage

Source : http://www.ineris.fr/aielcp/fiches/transport/centre_londres.gif

- Tous les types de voitures sont concernées exceptés les véhicules handicapés, les bus, les taxis, les ambulances, les véhicules de la poste et les véhicules propres, les voitures de police ou rattachés à un organe officiel et les motocyclistes.

- Le péage se paye par jour et est attaché à un véhicule et non à une personne, de ce fait, il n'est pas transmissible.

Les résidents habitants dans la zone de péage doivent eux aussi s'acquitter du péage, cependant s'ils acceptent de prendre un abonnement (hebdomadaire, mensuel ou annuel), une réduction de 90% leur est accordée.

- Les moyens de paiements sont très nombreux et variés (cartes achetées dans les stations services, paiement par Internet ou par téléphone, il est même possible de payer après avoir passé le péage).

- Les tarifs sont présentés dans le tableau qui suit :

Formule		Niveau du péage	
Unité (journée)	Paiement anticipé	Entre 7 et 8 euros (5£)	
	Paiement le jour même avant 22 heures le jour même		
	Paiement après 22 heures pour la journée en cours	Environ 15 euros (10£)	
Carte hebdomadaire		Environ 38 euros (25£)	
Carte mensuelle		Environ 167 euros (110£)	Possibilité de remboursement des jours non consommés, sous réserve de paiement de frais de dossier d'environ 15 euros (10 £)
Carte annuelle		Environ 1900 euros (1250£)	

- Les amendes sont dissuasives. Il vous coûtera 80 £ (120 €) en cas de fraude, réduit à 40 £ (60 €) en cas de paiement sous quinze jours, mais ce sera 120 £ (180 €) si vous ne la payez pas sous 28 jours. Les recettes engendrées sont estimées dans une fourchette allant de 200 millions à 300 millions d'euros auxquels s'ajoutent 46 millions provenant des amendes. Il est à noter que tout a été mis en place pour que l'utilisateur n'ait pas l'impression d'être floué. Les règles du système sont claires, précises. L'utilisation du péage est simple, même si l'on peut ne pas être d'accord avec le principe.

c) Le bilan du péage londonien

Les estimations de TFL (Transport For London, établissement public présidé par le maire et responsable de la mise en œuvre de la stratégie en matière de transport à Londres) a fourni les estimations suivantes :

- 20% du trafic en moins dans la zone de péage
- + 9,5% de passagers la première semaine par rapport à la même semaine de l'année précédente. Ce chiffre s'élève à 10% la semaine suivante. On peut cependant se demander si ces chiffres sont significatifs sachant que le péage a été lancé durant une semaine de vacances.
- Aux heures de pointe, la vitesse moyenne des bus aurait augmentée de 15%

Tout cela n'aurait pas pu être possible sans une politique des transports plus globale. En effet, les prévisions donnaient 20 000 voyageurs supplémentaires vers les transports en communs (15 000 pour les bus, 5 000 pour les trains et métros) soit à 1 à 2% en plus.

Mais il y a aussi des bémols à la politique menée par la mairie de Londres et le montant des recettes n'est finalement que de 150 millions d'euros pour une agglomération de 7 millions d'habitants, ce qui est insuffisant pour financer directement la politique des transports, schéma initialement prévu.

En conséquence, le péage urbain de Londres aura surtout une utilité régulatrice.

Stockholm ou le péage réussi

d) Historique du péage suédois

Le péage urbain de Stockholm est entré en vigueur le 3 janvier 2006 pour une période probatoire de 6 mois. Les autorités locales ayant préféré essayer le système afin de voir s'il serait bien accueilli par la population.

À la fin de cette période, un référendum, à but consultatif uniquement, a été organisé afin de voir si le système plaisait. Le système a été finalement pérennisé après un référendum serré (51,7% en faveur du péage). Il est à noter que la banlieue a principalement voté contre, mais son poids (250 000 de votant contre 450 000 pour la ville de Stockholm) était insuffisant.

Un autre point important est à noter. Avant l'utilisation du péage, les habitants de Stockholm étaient 60% à refuser l'idée du péage.

e) Les objectifs du péage suédois

Réduire la circulation automobile de 15 à 20% et diminuer la pollution de l'air.

Caractéristiques

- La zone couverte par le péage est de 34,5 km² (50% de plus environ qu'à Londres) et représente 18% de la surface du Grand Stockholm.
- L'investissement s'élève à 422 millions d'euros (3,8 milliards de couronnes).
- Le péage est en place de 6h30 à 18h30 et n'est pas effectif les soirs, week-end et jours fériés.
- Le système utilisé pour la surveillance des entrées dans la zone est du même type que celui de Londres avec des caméras infrarouges lisant les plaques d'immatriculation des voitures (18 points d'entrée). À cela s'ajoute l'utilisation, à la demande et gratuit, de boîtiers d'identifications du véhicule qui devra préalablement se faire enregistrer.

- Ne sont pas concernés par le péage les bus, les taxis et les véhicules de secours, ainsi que les voitures vertes et les véhicules immatriculés à l'étranger. Tous les autres véhicules sont soumis au paiement du péage.

- Les tarifs varient en fonction de l'heure de la journée à laquelle vous entrez dans la zone. Le paiement se fait au passage et non à la journée comme à Londres. Chaque entrée coûte entre 10 et 20 Couronnes (soit 1 à 2 €) avec un maximum par jour d'environ 6 € (60 Couronnes). Les utilisateurs ont cinq jours pour payer la somme par Internet ou dans certains commerces s'ils n'ont pas opté pour le prélèvement automatique.

- Le taux de fraude durant la phase de test n'était que de 1% pour les 14 millions de passages relevés.

f) Bilan du péage suédois

À en croire les observateurs nationaux et internationaux, le bilan de ce péage urbain est positif.

Son relatif faible coût par passage, sa modularité et la politique de transport menée en parallèle en fait la référence en matière de péage urbain réussi.

Les chiffres annoncés en 2006 sont mêmes meilleurs que ceux attendus. En effet, la densité de circulation a baissé d'environ 20% non seulement dans Stockholm mais aussi dans sa périphérie.

Comme pour Londres, une importante politique de transports en commun a été mise en place. Cette fois-ci, ce n'est pas moins de 12 lignes de bus qui ont été ajoutées et 18 prolongées. À cela s'ajoute la création de 14 000 places de parking tout autour de la ville.

g) Où en est-on en France et plus particulièrement à Paris

Souvent déconsidéré, le péage urbain n'est pas vraiment d'actualité pour la ville de Paris, même si une réflexion à ce sujet est en cours depuis plus d'une dizaine d'année.

Son principal défaut ? Il est considéré comme source possible de ségrégation sociale et spatiale.

Sujet tabou ? Peut-être. Sujet politique ? Certainement. La première fois qu'il fut évoqué à la mairie de Paris, ce fut en 1996 lors du mandat de Jean Tibéri. Il s'agissait alors de réfléchir sur une possible régulation des accès à Paris par la voiture. Devant la levée de bouclier, l'idée est restée lettre morte. À son arrivée au pouvoir, le parti socialiste a condamné l'idée d'un péage urbain. Cependant, la mise en place du péage de Londres d'abord, puis de Stockholm ensuite, a remis la question sur le devant de la scène. Une réflexion a même été menée et rapportée dans l'étude préalable du SDRIF 2007 sans pour autant y figurer au final. À cela s'ajoute la présence dans le XXIII^{ème} rapport du Conseil des impôts au Président de la République, rendu publique le 8 Septembre 2006, d'une réflexion sur la possibilité d'instaurer des péages urbains.

Le problème du péage urbain d'un point de vue pratique

L'idée principale du péage urbain est d'améliorer la gestion de la circulation automobile à l'intérieur d'une zone donnée tout en faisant préférer l'utilisation des transports en commun à celle des voitures particulières. L'argent généré avec le dit péage devant servir à améliorer le réseau de transport.

Les apports directs généralement constatés par l'introduction d'un péage sont donc une meilleure circulation des automobiles dans la zone concernée et par la même une réduction significative des émissions de polluants, en particulier des GES (gaz à effet de serre).

Les conséquences économiques

On peut à juste titre se demander le coût que pourrait avoir la mise en place du péage. Il ne s'agit pas du coût des infrastructures nécessaires, mais plutôt du coût des conséquences de la réduction de l'automobile. Le flux de voitures entraînant avec lui une économie le long de l'itinéraire. C'est d'ailleurs ce que révèle le journal Capital dans un de ses dossiers de la fin 2006 où il chiffrait le coût de la politique anti-voiture de l'équipe Delanoë en particulier les nombreuses fermetures de magasins dits de proximité comme les boucheries, boulangeries et autres.

À cela on peut opposer le coût des pertes engendrées par la congestion automobile. Dans ce même dossier du journal Capital, le chiffrait à environ 800 millions d'euros par an pour la ville de Paris. Ce calcul étant fait sur la base du prix horaire moyen d'un salarié (en faisant la différence entre le salarié lambda et le livreur).

Les contraintes de la loi

Dans la loi française, il est stipulé qu'un usager doit avoir la possibilité entre un itinéraire payant et un itinéraire gratuit. Ce principe est un obstacle, certes pas insurmontable mais existant tout de même, à la mise en place du péage urbain. Cependant, la loi ne précise pas les conditions à remplir par l'itinéraire gratuit, laissant ainsi libre l'interprétation de cette obligation légale.

L'aspect social

C'est l'un des points clés du problème du péage urbain. L'idée même de faire payer pour rentrer dans une zone qui appartient au contribuable est « délicate »

Tout d'abord d'un point de vue purement humain, l'idée pourrait paraître révoltante. Beaucoup pensent que cela reviendrait à un privilège de circuler en voiture à Paris.

À cela s'ajoute le fait que le péage urbain serait une taxe supplémentaire sur la population la plus pauvre. En effet, il est admis que plus on s'éloigne de Paris, plus les foyers sont modestes. Et ce sont ces foyers qui prennent le plus souvent leur voiture pour venir travailler au cœur de la capitale. Alors que faire ?

Déjà il faut voir que le péage urbain n'est pas la solution miracle, il s'inscrit dans une politique beaucoup plus globale de gestion des transports. C'est donc une pierre à l'édifice. Dans ce cas, les contraintes qu'il amène ne sont-elles pas négligeables devant les apports ? La ségrégation spatiale sera-elle réelle ou uniquement psychologique ? Toutes ces questions ne trouveront pas de réponse immédiatement, mais il est important d'y réfléchir.

Quoi qu'il en soit, et dans l'hypothèse où un péage urbain verrait le jour à Paris, il n'apporterait un réel bénéfice que si l'offre de transport en commun est largement développé avec un meilleur maillage et une fréquence plus importante.

Le péage urbain est donc avant tout un choix politique qui implique, si l'on veut le réaliser, une volonté politique très forte car en Ile de France, plus qu'ailleurs certainement, l'acceptation d'un péage urbain sera compliquée.

E. Environnement

1. Dépendance énergétique

a) Présentation

Le domaine énergétique sera primordial dans l'élaboration du futur SDRIF puisque nous entrons dans une ère de prise de conscience de l'environnementale. Les problèmes de réchauffement climatique et la future crise du pétrole sont autant d'enjeux cruciaux. Tous ces phénomènes sont liés au développement urbain et sont bien évidemment exacerbés lorsqu'il s'agit d'une mégapole comme Paris. La dépendance de la région au nucléaire et aux énergies fossiles ne peut être limitée qu'à travers une politique régionale mettant en valeur les atouts territoriaux favorables à l'émergence d'énergies « alternatives ».

Un constat majeur : l'île de France est dépendante à 95% d'un approvisionnement énergétique extraterritorial et sa population consomme 16% du total national. La sécurisation de l'approvisionnement énergétique régional est donc primordiale pour assurer un développement durable du territoire.

b) Orientations nouvelles du futur SDRIF

Bilan

La région a une consommation énergétique inférieure à la moyenne nationale. La morphologie urbaine en Ile-de-France et notamment de l'espace central aggloméré parisien permet cette consommation raisonnée : la compacité, la densité et le maillage du réseau de transport. La croissance de la consommation électrique, dû à une tertiarisation des activités économiques d'Ile-de-France (principal consommateur d'électricité), a été moindre.

Le modèle polycentrique ancré sur le territoire régional (*cf. précédents schémas directeurs*) assure la distribution des réseaux d'acheminement en énergie et se structure sur le maillage urbain dense existant. Enfin, la question des risques, négligée par le précédent SDRIF, devra être discutée.

c) Objectifs affichés par le SDRIF 2007

Réduction des besoins pour développer durablement la région

Le Schéma Directeur prévoit une articulation des politiques de transport et politiques énergétiques et notamment l'utilisation du potentiel du réseau fluvial d'Ile-de-France.

Un investissement dans les transports collectifs apparaît également nécessaire pour limiter la dépendance aux énergies fossiles.

L'articulation des politiques d'aménagement du SDRIF et des politiques sur l'énergie participe à limiter la dépendance régionale. En effet des objectifs de maîtrise de l'étalement urbain et de densification des centres existants sont affichés ainsi que la promotion de construction d'habitat basse énergie, d'équipements « bioclimatique »,...etc. Il s'agit de favoriser un urbanisme limitant la consommation en énergie.

Les orientations en faveur de la ville compacte sont une solution à cette dépendance énergétique, grâce à une proximité entre lieux d'approvisionnement (d'énergie) et lieux de production (de biens et services). Par ailleurs, au delà des objectifs de maintien des capacités de production et de stockage actuelles, une multiplication des sources et types d'énergie au sein de l'espace régional est souhaitable.

Objectifs sur les coûts

- coûts de la gestion des réseaux et de l'approvisionnement
- coûts sociaux issus de l'inégalité d'accès (énergie chère). Un ménage français dépense en moyenne par an 2400 euros pour s'éclairer, se chauffer, faire fonctionner les appareils électroménagers, se déplacer...

Objectifs nouveaux :

- Extension des sources de production d'énergie possible (biomasse...etc.)
- Diversification des moyens de production
- Limiter la consommation liée au transport de l'énergie : assurer un maillage structuré du réseau de transport des différents types d'énergie

Moyens

Le réseau existant doit être capable de faire face aux risques (aléas multipliés par l'incertitude du climat notamment).

Les outils et institutions ayant un levier d'action sur cette dépendance régionale :

- L'Agence régionale de Développement
- Le plan climat de Paris
- Le plan régional pour la maîtrise de l'énergie sur 5 ans : lancé en 2006 et doté de 150 M€, ce plan cible essentiellement les particuliers.
- Le Schéma de service collectif de l'énergie (CG et DRIRE)
- La création d'un Observatoire de l'Énergie en Ile-de-France
- La politique contraignante sur l'énergie de l'UE.

Les acteurs pour la maîtrise de l'énergie et les énergies renouvelables en Ile-de-France :

- L'ADEME
- Délégation régionale Ile-de-France
- Les agences locales de l'énergie (MVE, ALME), EDF-GFD, associations, ...etc.

d) La dépendance énergétique régionale

Quelle stratégie énergétique pour la région Ile-de-France au sein de l'espace national et européen ? Sachant que la dépendance est aujourd'hui géographiquement de plus en plus large pour une maîtrise encore plus lointaine et incertaine de l'approvisionnement.

Une forte dépendance au nucléaire (électricité)

Un approvisionnement électrique « nucléaire-dépendant »...

L'approvisionnement électrique régional dépend principalement de la production nucléaire des autres régions françaises. Cette externalité pose d'importants problèmes en cas de surcharge électrique au niveau des grandes centrales d'approvisionnement. Un grand nombre de foyers et de centres d'activités sont potentiellement touchés.

Des solutions pour palier à ce problème existent : la mise en place de dérivation sur d'anciennes centrales aux fioul ou charbon par exemple. La région dispose ainsi seulement de huit centrales « d'appoints » (utilisation en fonction des aléas climatiques fonctionnant au fioul, charbon ou gaz assurant 3 à 10% des besoins électriques annuels. Ces centrales sont donc très polluantes.

... mais une très bonne filière « cogénérative ».

La cogénération représente près de la moitié de la production électrique régionale. Une part considérable, comparée au 4% en moyenne dans les autres régions françaises. Cette énergie électrique alimente à 75% le secteur résidentiel (chauffage,...etc.). Avec une législation favorable et notamment une obligation d'achat par EDF de cette énergie.

Le manque de flexibilité du réseau francilien

Le réseau électrique francilien se structure autour des deux couronnes parisiennes. Le nucléaire présente l'inconvénient de ne pas pouvoir être arrêté instantanément. Il faut prévoir largement à l'avance une sortie (très peu probable) du nucléaire.

Un grand nombre de foyer dépendent de l'énergie nucléaire. Même si l'Ile De France était amenée à développer de plus petites centrales (quelle échelle ?), il en faudrait énormément pour remplacer une centrale.

Une forte dépendance aux énergies fossiles (produits pétroliers et gaz)

Le SDRIF a pour objectif d'anticiper les chocs climatiques et l'épuisement des ressources fossiles dont nous sommes si fortement dépendant. En Ile-de-France, 75% de l'énergie finale consommée est constituée d'hydrocarbures (contre deux tiers pour la France).

Dépendance au Pétrole

Plusieurs domaines sont touchés, en premier lieu les transports qui aujourd'hui consomme tous du pétrole. La région consomme 80% de l'essence « aviation » nationale et le secteur des transports est « pétro-dépendant » à 90% sur l'Ile-de-France.

Une gestion difficile pour lutter contre cette énergie qui engendre tant de problème :

Incitation à la « congestion automobile », pollution, coût environnemental et économique important. Nous le savons depuis longtemps le pétrole coûte de plus en plus cher et la ressource se raréfie.

Dépendance au gaz

Elle est principalement due à l'ancienneté du bâti existant, particulièrement peu économe en énergie, qui présente une mauvaise isolation et de nombreuses pathologies structurelles (durabilité non intégrée des constructions de la période précédent le premier choc pétrolier).

Réduire les gaz à effet de serre

Les hydrocarbures génèrent dans leurs utilisations d'importantes pollutions atmosphériques. Pourtant, l'Ile-de-France ne représente que 9% des émissions nationales de gaz à effet de serre.

L'obligation pour les pays de réduire les émissions de gaz à effet de serre par 4 d'ici à 2050 va engendrer de nouvelles formes urbaines et une nouvelle architecture (démarche HQE).

Une nécessité de s'engager vers une « alternative » énergétique

Faire face à la dépendance nucléaire

Il semble indispensable de favoriser l'émergence de réseaux de production décentralisés par la mise en place de micro-centrales répondant à des besoins précis (en fonction des différentes densités sur la région) et à des initiatives locales. Cette production « locale » d'énergies renouvelable (solaire photovoltaïque / thermique, systèmes hydroélectriques, ...etc.), soutenue par une politique nationale incitative, peut être développée par la région (vers l'objectif des 21% de la production électrique fixé par l'UE pour 2050).

Maîtriser la consommation énergétique régionale

L'énergie est avant tout consommée sur les routes, il s'agit donc de poursuivre une politique rationnelle en matière de transport et d'infrastructures routières. L'habitat et le bâti tertiaire sont d'autres sources potentielles pour limiter les besoins régionaux en énergie.

Sécuriser durablement l'approvisionnement en énergie de la région

L'Ile-de-France dispose localement d'un potentiel de ressources énergétiques non négligeable dans les secteurs suivants

- 1- Géothermie (92% de la production nationale)
- 2- Déchets urbains (36%)
- 3- Pétrole (34%)

L'exploitation de ce potentiel doit permettre d'optimiser les circuits courts pour l'approvisionnement en hydrocarbures. Il s'agit par ailleurs de favoriser le développement de sources de production énergétiques renouvelables encore sous exploitées telles que le bois (potentiel intéressant), les structures géothermiques existantes (mais vieillissantes) et de biogaz (potentiel des effluents issus de l'assainissement et déchets industriels). La notion de risque, par ailleurs, liée à un besoin trop important de stockage des hydrocarbures ou d'infrastructures permettant de sécuriser l'approvisionnement, est une des problématiques à prendre en compte dans la nouvelle politique énergétique régionale.

Dans un contexte nourri par des tensions internationales géostratégiques sur la question de l'énergie (main mise de la Russie sur le gaz, volonté de libéralisation du marché par l'UE...), limiter la dépendance régionale permettrait d'assurer durablement le développement de l'Ile-de-France notamment par le biais des énergies renouvelables.

2. Energies renouvelables

a) Part des différentes sources d'énergies dans la consommation totale

La part de l'industrie dans la consommation d'énergie est faible, alors que les transports et l'habitat occupent une place prépondérante. Les produits pétroliers constituent ainsi la première source d'énergie utilisée. Le gaz est en deuxième place, grâce notamment au développement des réseaux de distribution de gaz naturel en zone urbaine. L'électricité suit de près, tirée par la forte croissance des équipements électroménagers des Franciliens, des nouvelles technologies de communication et d'information, par le chauffage électrique et par la climatisation.

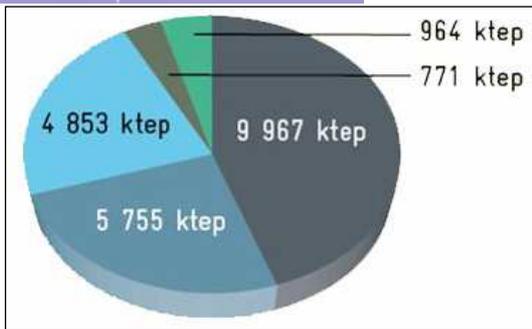


Figure 1. Part des différents produits dans la consommation d'énergie en 2002

b) Part des différents secteurs d'activités dans la consommation d'énergie.

Secteur de l'habitat

La Région île de France regroupe 18,7% de la population française métropolitaine sur 2,2% de son territoire. C'est la région française qui présente de loin la plus forte densité de population (910 hab. /km²). Cette densité lui procure une meilleure efficacité énergétique que la moyenne nationale. Mais elle constitue aussi le parc de logement le plus ancien (c'est à la fois un défaut et un atout : des performances globales aujourd'hui médiocres, mais un gisement d'économies d'énergie bien réel).

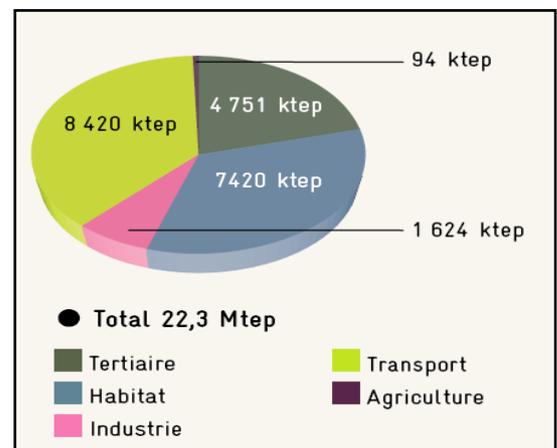


Figure 2. Part des différents secteurs d'activités dans la consommation d'énergie en 2002

Secteur du transport

Avec plus de 6 millions de véhicules sur les routes, deux grands aéroports et un trafic ferroviaire élevé, le secteur des transports capte plus du tiers de l'énergie consommée en Île-de-France. L'énergie est d'abord consommée sur les routes qui draine en très grande majorité des voitures particulières. Le secteur des transports dépend à 96,1 % des produits pétroliers (dont 49,1 % de carburateurs, 23,6 % de super et essence sans plomb et 27,4 % de gazole). Les biocarburants font une timide entrée sur le marché, incorporés à un taux de 2,9 % dans l'essence et de 1 % dans le gazole. L'électricité n'est sollicitée qu'à hauteur de 2,7 %.

c) Les différentes sources d'ENR (Energies Renouvelables)

L'énergie éolienne : l'exploitation de cette énergie peut permettre de produire de l'énergie mécanique (moulin à grains) ou électrique (éolienne).

L'énergie solaire : cette énergie peut être exploitée pour la production d'eau chaude ou le chauffage (solaire thermique) ou pour la production d'électricité (solaire photovoltaïque).

L'énergie issue de la biomasse : production de chaleur par combustion directe du bois, de la paille (ou autres sous-produits agricoles). Dans cette catégorie, on trouve aussi le biogaz issu de la décomposition anaérobie (méthanisation) de la biomasse et les cultures énergétiques (entre autres les biocarburants issus de colza ou de betterave).

L'énergie hydraulique : utilisation de la force de l'eau pour la production d'énergie mécanique ou électrique.

L'énergie de la terre : la géothermie pour la production de chaleur voire d'électricité à partir des nappes d'eau chaude des couches profondes de la terre (60 à 150° c) et les pompes à chaleur (< 30 °) extrayant la chaleur du sol à faible profondeur.

d) Etat actuel et potentiel de développement des ENR en Ile-de-France

A ce jour, seules les productions d'énergie par géothermie (92% de la production nationale) et par combustion des déchets urbains (36% de la production nationale) sont bien développés dans la région. Mais l'utilisation des incinérateurs ne peut être assimilée comme une nouvelle source d'ENR mais plutôt comme une alternative car les rejets en polluants divers sont encore trop importants.

La région est ainsi peu développée car les politiques énergétiques ont trop souvent sous-estimé l'importance de ces nouvelles sources (cf. *SDRIF 1994*). De plus, on ne connaît pas bien les potentialités de développement des ENR en Ile-de-France car aucune étude rendue publique, à l'exception de l'éolien, n'a été réalisée.

L'énergie éolienne : L'ARENE et l'ADEME viennent de finaliser la réalisation de l'atlas francilien du gisement éolien. L'atlas constitue une cartographie des densités d'énergie éolienne (proportionnelles à la vitesse moyenne du vent) exploitables en Ile de France à différentes altitudes (10 m, 30 m, 60 m et 90 m).

Une première approche a permis d'évaluer à 100 MW le potentiel d'éolien exploitable en Ile de France à l'horizon 2010.

L'énergie solaire : Le rayonnement solaire moyen annuel est de 1150 kWh/ m² en Ile-de-France soit seulement 20 % de moins que dans le sud de la France. L'Ile-de-France fut dans les années 80, en réaction aux différents chocs pétroliers, l'une des régions les plus dynamiques en terme de réalisation d'opérations solaire thermique. Outre les installations dans l'habitat individuel, ce sont, spécialement les chauffe-eau solaires dans le logement social collectif et le chauffage de piscines communales (moquettes solaires) qui se sont développés. Un premier état des lieux réalisé en 2000 avait permis de recenser 96 opérations dont seulement une trentaine était encore en fonctionnement. L'étude a par ailleurs mis en évidence que la principale cause de perte d'efficacité voire d'abandon des installations est le manque d'entretien et de maintenance et très rarement un défaut de conception.

La géothermie : Au total, ce sont environ 140 000 équivalents logements qui sont alimentés en énergie à partir de la géothermie. On dénombre 34 installations de production géothermique en Ile de France. La plus ancienne est celle de la Maison de la Radio, à Paris, qui fonctionne depuis 1961 à partir d'un puits unique situé à 500 m de profondeur, sa température s'élève à 27°C. De plus, on compte 29 réseaux de chaleur alimentés par de la géothermie dans la région. La production d'énergie par géothermie représente ainsi 92% de la production nationale et le potentiel est encore très important, le frein majeur à son développement restant encore les coûts majeurs d'investissement. (cf. Schéma « *Ressources et exploitation de la géothermie dans le cœur d'agglomération* », annexe page 115)

L'énergie issue de la biomasse :

Le processus de "méthanisation" consiste à réaliser la fermentation contrôlée des déchets en cuves étanches appelées digesteurs. Il produit du biogaz valorisable constitué à environ 60 % de méthane). Le procédé est ancien mais il constitue une technologie en plein essor en Ile-de-France. Les études menées par l'ARENE évaluent le gisement de déchets organiques « méthanisables » sur le long terme (2020) en Ile-de-France à 3 millions de tonnes soit une production annuelle de biogaz de l'ordre de 300 ktep. Contrairement au biogaz de décharge dont l'exploitation ne dure qu'environ 10 ans après l'arrêt de la décharge, le gisement de biogaz issu de la méthanisation est durable et renouvelable.

Sur la base de certains critères, quantité annuelle de déchets stockés supérieure à 40 000 tonnes, sites fermés récemment ou encore en activité, l'ARENE a inventorié une quinzaine de sites pour lesquels la valorisation du biogaz est envisageable. Le gisement de biogaz valorisable issu de décharges en Ile-de-France a ainsi été évalué à 90 00 à 100 000 tep par an.

-Le gisement de « bois énergie » en Ile-de-France est important : plus de 700.000 tonnes par an, soit l'équivalent du chauffage de plus de 100.000 logements par an. Cette filière est très peu développée en Ile-de-France malgré ce gisement important et son intérêt économique pour les années à venir. Aujourd'hui, il n'existe qu'une dizaine d'installations dans l'industrie (essentiellement l'industrie du bois en autoconsommation pour le chauffage des ateliers) et trois chaufferies dans le secteur résidentiel tertiaire (Créteil, Vaires et Tournan), de plus de 15 ans.

-La production d'énergie par la production agricole (biocarburant notamment) possède un fort potentiel de développement lié à l'importance de l'espace agricole régional. Le problème est que pour l'instant les cultures sont réalisées de manière extensive avec peu de réflexions sur le long terme et sur les incidences environnementales. Cette ressource fait donc partie intégrante des ENR car issue de la biomasse, mais les externalités négatives qu'elle provoque sur le milieu, en font, dans l'attente d'une réelle agriculture écologique, une alternative plus qu'une solution.

L'énergie hydraulique: L'exploitation de l'énergie hydraulique nécessite des chutes d'eau naturelles ou artificielles. Le potentiel d'exploitation de l'énergie hydraulique en Ile-de-France est donc peu important vu son relief, mais il existe. Le dernier recensement réalisé à la demande de l'ARENE a permis d'identifier quatre réalisations de puissance entre 1 et 10 MW : barrages sur la Seine, en Seine et Marne et en Yvelines. Ces installations représentent une puissance totale installée de 18 MW. La production annuelle de ces centrales est de 37 000 MWh. Chacune de ces réalisations est équipée de passes à poissons.

Mais le potentiel francilien d'exploitation de l'énergie hydraulique réside en majeure partie dans l'utilisation de techniques alternatives aux centrales comme par exemple la rénovation des vieux moulins à grains via une conversion à l'hydroélectricité. Par ailleurs, d'autres potentiels sont exploitables : exploitation des dénivelés dans les conduites d'adduction d'eau ou d'assainissement (bien développé en Suisse) ou des chutes d'eau dans les bassins des Stations d'épuration.

e) Les objectifs du SDRIF 2007

Le développement des ENR représente une des trois grandes préoccupations qui pèsent sur la politique énergétique (avec la création du marché unique et la sécurité de l'approvisionnement) de la région. Les deux grands objectifs dégagés par les équipes chargées de la prospective pour le SDRIF 2007 sont :

-La recherche des potentialités de ressources énergétiques locales en utilisant les énergies renouvelables.

-La maîtrise de la consommation totale grâce à une optimisation des réseaux et une utilisation rationnelle.

(En matière d'ENR, le SDRIF ne met pas en œuvre des quotas mais des lignes d'actions que les collectivités locales devront transposer - Les objectifs spécifiques en terme chiffrés sont consultables sur le « Schéma de Service Collectif de l'Énergie » – ADEME – 2001).

Comme nous l'avons vu avec l'énergie issue de la biomasse, un énorme potentiel est encore exploitable à condition d'apporter une attention particulière à la gestion des déchets.

f) Evolution des consommations et prospectives

L'évolution de la consommation d'énergie en IDF est liée à un certain nombre de facteurs dont notamment la réussite d'une politique d'utilisation rationnelle de l'énergie. Une étude ADEME-ARENE-INESTENE a estimé que la consommation d'énergie à l'horizon 2020 devrait être sensiblement supérieure d'environ 30 %.

La France a affirmé sa volonté de développer les ENR, en particulier dans le cadre des lois européennes. Elle s'est engagée à produire en 2010, 21% de son électricité à partir d'énergie renouvelable (actuellement ce taux est de 15%, essentiellement couvert par l'hydraulique).

De plus, les quotas internationaux créés dans le cadre de la réduction des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2010 du plan international de lutte contre le changement climatique, impliquent une réduction des émissions de 16 MteC (donc une conversion aux alternatives énergétiques écologiques).

Pour 2010-2020, le programme d'actions est difficile à définir faute de données suffisamment précises sur l'évolution des consommations et des émissions de gaz à effet de serre. Cependant, dans le cadre d'une politique de développement des « éco-énergies », les transports et le secteur de l'habitat constitueront 2 axes principaux sur lesquels l'optimisation des économies sera la plus importante.

g) Pistes de réflexions

Le but des futures politiques énergétiques régionales durables sera de :

- Réduire la consommation énergétique globale en rationalisant les besoins (ce qui permettra dans le même temps de réaliser des économies financières).
- Diversifier les sources d'énergie en assurant de plus en plus d'autonomie (développement des sources locales et renouvelables).
- Lutter contre le changement climatique.
- Ne pas contribuer à l'épuisement des ressources fossiles.
- Diminuer la pollution de l'air

Pour que l'Ile-de-France respecte ces objectifs, il faudra en priorité agir sur les transports. En effet, c'est le secteur qui pourrait connaître la plus forte croissance en terme d'émissions de gaz à effet de serre. Les actions pourront concerner la régulation des transports (fiscalité, législation sociale), la réduction des consommations spécifiques des véhicules, la multi-modalité dans les transports interurbains, les politiques locales d'urbanisme et de transport,...

De plus, l'habitat devra constituer une cible privilégiée pour les politiques de réduction des consommations. Les collectivités locales pourraient mener des réflexions sur leur patrimoine (rationalisation, politique en faveur des énergies locales et renouvelables,...), encourager à la production d'électricité à partir des énergies durables notamment en adaptant les documents d'urbanisme pour favoriser l'implantation des projets et apporter des soutiens financiers afin de

soutenir les solutions les plus performantes (en intégrant les coûts comparés des externalités dues aux impacts environnementaux). Le potentiel de la région réside aussi dans la vieillisse de son parc immobilier mais aussi dans le nombre de construction neuve par an. Il serait ainsi intéressant de travailler sur la performance énergétique des bâtiments (lancer des opérations de rénovation, d'amélioration thermique des bâtiments, promouvoir les énergies renouvelables comme le bois dans les usages collectifs et les réseaux de chaleur, ou le solaire thermique,...).

L'industrie est le seul secteur dont l'efficacité énergétique s'améliore dès à présent mais les efforts devront continuer, dans une moindre mesure. Les actions pourraient concerner la mise en place de nouvelles taxes, l'intensification des audits énergétiques, le soutien de la recherche-développement,...

Pour cela les collectivités devront lancer des grands projets d'inventaire des potentiels et des consommations pour intégrer l'ensemble des possibilités de développement de chaque source d'ENR dans chaque secteur.

3. Gestion des déchets

a) Bilan du SDRIF de 1994 pour la gestion des déchets

En 1994, la situation dans le domaine des déchets était préoccupante. On constatait en effet une très forte production et les équipements de traitement étaient vieillissants et insuffisants. De plus, le traitement s'effectuait essentiellement par incinération et mise en décharge : près des deux tiers des déchets ménagers étaient encore mis en décharge, un tiers incinéré, et une faible partie était compostée et recyclée.

b) Bilan global

Treize ans plus tard, le bilan global du SDRIF sur la gestion des déchets est plutôt satisfaisant. L'organisation de la gestion des déchets a été restructurée. Un effort important a été accompli dans la construction d'équipements de traitement, la rénovation, l'extension et la mise aux normes des anciennes usines.

La production de déchets en Ile-de-France est la plus élevée de France par habitant, dans un espace régional restreint. L'Ile-de-France produit près de 33.3 MT de tonnes de déchets. Les ordures ménagères et assimilées représentent 1.35 MT soit 620kg/hab./an à Paris, 1.87 MT soit 460 kg/hab./an en proche couronne, et 1.78MT soit 400 kg/hab./an en grande couronne.

Les capacités de traitement ont augmenté de près de 30 % pour l'incinération et le compostage. La reconstruction de l'usine d'incinération de Montereau devrait suffire à combler les besoins futurs des départements de la grande couronne. Pour Paris et la petite couronne, le dispositif actuel doit cependant augmenter ses capacités, car elles sont inférieures aux 6 000 000t/an préconisées par le SDRIF.

Les capacités de tri ont fortement progressé. Par contre, les collectes sélectives ne sont pas suffisantes. On constate également une régression du compostage des ordures brutes due à la fermeture d'usines obsolètes. Le développement de la collecte sélective des bio -déchets est envisagée afin d'avoir une production de compost de meilleure qualité.

Cet effort favorise une meilleure valorisation des déchets, celle-ci atteint en effet 77% en 2000. Elle peut encore être améliorée mais devra être rééquilibrée en faveur de la valorisation matière (développement du tri, notamment des bio déchets).

c) L'impact positif des contrats Terres Vives

Créés en 1993, les contrats « Terre Vives d'Ile-de-France » ont donné une impulsion nouvelle à l'engagement de la Région qui se cantonnait auparavant au financement ponctuel d'équipements de traitement. Les contrats « Terre Vives d'Ile-de-France » consistent à engager contractuellement un groupe de collectivités et de partenaires institutionnels (région, ADEME, Eco Emballages, départements). Les contrats mettent en œuvre des principes que les collectivités s'engagent à respecter : le traitement des déchets près des lieux de production, les traitements multi filières, des garanties écologiques, la fixation d'objectifs, notamment en terme de bilan matière.

En 2002, le nombre de contrats signés s'élève à 23, représentant plus des 90% des communes et de la population, et produisant 96% des déchets ménagers. La région a apporté 252.6 millions d'euros d'aides soit 18% du montant total de l'aide subventionnelle, faisant des déchets le deuxième poste budgétaire de la politique environnementale du Conseil régional. En parallèle, les Plans Départementaux d'Elimination des Déchets (PDED) ont été révisés, ce qui a permis une nette amélioration de la gestion des déchets.

L'organisation de la gestion intercommunale des déchets est aujourd'hui presque achevée. De 1988 à 2000, le taux de regroupement des communes est passé de 77 à 95.5%. Grâce aux contrats « Terre Vives d'Ile-de-France », 67 structures syndicales ont été simplifiées en 23 groupements plus cohérents. Leur taille favorise la mise en place d'équipements de traitement modernes et coûteux en investissements.

d) Le développement du parc d'unités de traitement

Depuis 1994, 5 centres intégrés de traitement, 2 usines d'incinération, une vingtaine de centres de tri des emballages ménagers, et 25 plates-formes de compostage ont été construites. En même temps, des innovations techniques ont été mises en œuvre (par exemple les fours à lit fluidisé et la méthanisation). Elles ont permis de faire passer les capacités nominales d'incinération à 135 000 t, et à environ 150 000t de capacité de compostage.

Fin 2000, toutes les unités respectaient l'arrêté de 1991, et les programmes d'investissements ont adapté progressivement le parc à la directive européenne de décembre 2000 sur les dioxines et furannes. Fin 2002, les capacités de tri étaient d'environ 350 000 t/an pour les emballages ménagers, 400 000t/an pour les DIB, et 130 000t/an pour les encombrants. De 2 à 6 centres de traitement des mâchefers sont opérationnels depuis 1994 pour un million de tonnes environ. Les décharges contrôlées ont été réduites d'une vingtaine à treize dont 2 de Classe I depuis 1990.

e) Les objectifs du SDRIF et les actions pour améliorer la gestion des déchets

Les plans d'élimination des déchets

Le Conseil Régional élabore actuellement trois plans d'élimination des déchets : le Plan régional d'élimination des déchets ménagers et assimilés (PREDMA), le Plan régional d'élimination des déchets dangereux (PREDD) et le Plan régional d'élimination des déchets d'activités de soins à risques infectieux (PREDas). Ces plans s'accorderont avec les objectifs du SDRIF.

f) L'objectif global de gestion écologique des déchets

Le PREDMA vise un objectif global de gestion écologique des déchets, c'est-à-dire : réduire les déchets à la source, développer le tri des déchets, diminuer le transport des déchets, permettre le choix des meilleures technologies de traitement et améliorer les bilans énergétiques des installations, maîtriser et rendre prévisibles les coûts de traitement. Ces orientations demandent, en termes d'urbanisme, la réservation des espaces nécessaires, notamment au sein de l'agglomération (proximité, voie d'eau, centres et plates-formes de tri, sites de recyclage, déchèteries...).

Il implique de prévoir les espaces nécessaires pour l'accueil des équipements de collecte et de traitement des déchets. Il s'agit des équipements complétant le dispositif de traitement des déchets ménagers et assimilés, du réseau de déchèteries, des plates-formes de regroupement et de tri des déchets issus des activités économiques, des équipements fixes ou mobiles de recyclage des matériaux de construction pour accompagner le renouvellement urbain et des sites de valorisation des mâchefers pour traiter la totalité de la production francilienne.

La localisation de ces équipements s'appuiera sur les dispositions du PREDMA. Les capacités d'enfouissement de déchets dangereux et non dangereux sont à préserver. La réservation d'espaces fonciers doit être privilégiée au voisinage des centres d'enfouissements techniques (CET) existants pour permettre leur extension, si les conditions hydrogéologiques sont favorables.

g) Les autres objectifs du SDRIF

Le SDRIF préconise le développement des transports alternatifs. La Seine, les canaux, la Marne, l'Oise et l'Yonne doivent être inscrits comme territoires stratégiques du SDRIF pour constituer un moyen de transport pour les déchets et les granulats. En 2005, le SYCTOM a ainsi pu éviter que 17.000 camions circulent sur les routes d'Ile-de-France grâce aux transports ferroviaire et fluvial.

La deuxième priorité est à la valorisation des déchets. Le SDRIF incite au développement des énergies renouvelables, dont la valorisation énergétique des déchets. La région souhaite saisir l'opportunité de croissance économique et de création d'emplois qu'offrent les éco industries. La mise en oeuvre du projet du nouveau centre de tri et de valorisation énergétique est en cours. Par exemple, l'usine ISSEANE traitera prochainement 460 000 tonnes de déchets ménagers par an, produits par 1 million d'habitants, grâce aux valorisations énergétiques, et 55 000 tonnes par an d'emballages ménagers et d'objets encombrants grâce à son centre de tri.

Une autre action préconisée par le SDRIF concerne les déchets du BTP. Le SDRIF souhaite développer l'emploi de matériaux durables et recyclables et encourager le recyclage des déchets du bâtiment et des travaux publics, afin de réduire les volumes de matériaux extraits, les volumes mis en décharge, les distances parcourues et les nuisances engendrées. De plus, la gestion durable des déchets dans les opérations d'extension et de renouvellement urbain devra être intégrée en amont des projets, particulièrement dans les zones denses.

Le principe de proximité est également préconisé par le SDRIF. Cela signifie boucler les cycles de ressource le plus près du lieu d'utilisation. Le SDRIF souhaite faciliter l'utilisation des ressources extraites, transformées mais aussi épurées et éliminées le plus près possible de leur lieu d'utilisation. Ceci permettra de réduire les distances parcourues et les volumes traités lors de chaque phase et donc de limiter les risques et nuisances, les surcoûts et les déséquilibres territoriaux lié à l'allongement des réseaux.

Enfin, depuis juin 2005, l'Observatoire Régional des Déchets de l'Ile-de-France (Ordif) a lancé des enquêtes pour réaliser un tableau de bord sur les déchets ménagers et assimilés. Grâce à ce travail,

les données ont été intégrées et les documents de synthèse vont aider à améliorer la gestion des déchets et indirectement la qualité de l'environnement et notamment des eaux naturelles.

Eléments de conclusion

La gestion durable des déchets peut être évaluée selon trois groupes d'indicateurs : les proportions des différents types de traitement, les coûts et les consommations d'énergie liés à la gestion des déchets, et le taux de déchets valorisés. Les objectifs des SDRIF dans la gestion des déchets conduisent à travailler pour optimiser les trois indicateurs. Les objectifs vont donc vers une politique de développement durable. Et les actions préconisées pourront permettre de réaliser ces objectifs.

Cependant, l'Ile de France produisant énormément de déchets, le SDRIF préconise de garder des CET et de reconstruire des UIOM pour assurer le traitement des déchets. Or, les CET et les UIOM ne sont pas des moyens durables de gestion des déchets. L'encouragement de la revalorisation matière et la réduction à la source sont plus intéressants dans une perspective de développement durable. Mais pour parvenir à une région « zéro déchets » ou les déchets seront un gisement de ressources, il faudrait changer le modèle actuel du marché des matières recyclables et la gestion des frais des producteurs.

4. Gestion des espaces en eaux

La thématique sur la gestion des espaces en eau mène à traiter les sujets suivants : les ressources en eau : de surfaces ou souterraines, la gestion de l'eau potable, les inondations avec les Plans de Préventions des Risques d'Inondation et les Plus Hautes Pluies Connues, les réseaux d'assainissement et la gestion de l'eau à la parcelle.

Les enjeux principaux de la gestion de l'eau sont de :

- disposer de ressources suffisantes permettant d'assurer l'alimentation en eau potable en quantité et en qualité
- réduire les pollutions diffuses émises par les substances toxiques
- mieux développer la prévention et la gestion du risque inondation pour chaque commune en utilisant les PPRI et les PHEC
- améliorer l'assainissement des eaux usées et des eaux pluviales
- maîtriser l'évolution du prix de l'eau, qui varie suivant le traitement et le transport
- poursuivre la reconquête de la qualité de l'eau et des milieux aquatiques

a) Etat initial

Ressources en eau

Eaux de surfaces (cf. annexe 1)

Les eaux de surfaces de la région Ile de France comprennent :

La Seine

Les fleuves affluents : la Marne, l'Oise et l'Aisne, l'Aube, l'Yonne, l'Eure et l'Iton, l'Epte

Les rivières affluentes : l'Yerre, le Loing, l'Essonne, l'Orge, le Grand et le Petit Morin.

Eaux souterraines (cf. annexe 2)

Il existe deux types de nappes : les nappes libres et les nappes d'eaux souterraines.

Eau potable

Acteurs principaux

- *Société Anonyme de gestion des Eaux de Paris : SAGEP*

La SAGEP s'occupe de la production et du transport de l'eau depuis les captages et les unités de traitement des eaux de rivières. Elle est une délégation de service public de la ville de Paris et assure la production et le transport des 615 000 m³ d'eau consommés chaque jour dans Paris. Elle est certifiée ISO 9001/14001

- Eau et Force

Eau et Force fait partie de la Lyonnaise des Eaux France, société du groupe SUEZ. Elle est une délégation de service public de la ville de Paris et s'occupe de l'approvisionnement de six arrondissements de la rive gauche ainsi que dans le département des Haut de Seine.

- Compagnie des Eaux de Paris

La Compagnie des Eaux de Paris est une filiale de la Compagnie Générale des Eaux. Cette compagnie est une délégation de la ville de Paris et distribue l'eau en rive droite de Paris. Elle est certifiée ISO 9001/14001.

- Syndicat des eaux d'Ile de France : SEDIF

Il distribue l'eau potable dans 144 communes de la petite et grande couronne. La gestion du service est déléguée à la société Générale des Eaux.

- Centre de Recherche et de Contrôle des Eaux de Paris : CRECEP

Son rôle est de surveiller : les eaux qui alimentent Paris et la qualité et la distribution de l'eau.

Provenance (cf. annexe 3)

La gestion de l'eau en Ile de France dépend du bassin hydrographique Seine Normandie (orienté par le SDAGE), lui même organisé en six secteurs correspondant à des sous bassins hydrographiques (orientés par les SAGE). La région Ile de France concorde au sous bassin « *Rivières d'Ile-de-France* ». Les quatre caractéristiques de cours d'eau sont :

- les grandes rivières du bassin convergent dans les trois principaux fleuves : la Seine, la Marne et l'Oise. Elles assurent une part importante de l'alimentation en eau potable de la région.

- les rivières « bipolaires » dont l'amont est rural et l'aval urbain, sont aménagées de manières différentes en termes de quantitatif et qualitatif (Yerres, Mauldre, Essonne, le Grand Morin, etc....)

- les petits cours d'eau imbriqués dans l'urbanisation dense, sont menacés ou tendent à disparaître dans les réseaux urbains (la Bièvre, le Croult, le ru de Chantereine, le Morbras, etc....)

- la Seine à l'aval de Paris, dont la qualité en restreint les usages.

PPRI et PHEC

Acteurs

Institution Intergouvernementale des Barrages-réservoirs du Bassin de la Seine

Les quatre départements : Paris, Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis, Val-de-Marne, s'associent au sein de cette institution pour réguler les débits de la Seine et de ses affluents. Son but est de limiter les risques de crues du bassin de la Seine (en hiver et printemps) et maintenir le débit des fleuves (en été et automne).

Les crues dans le bassin de la Seine (cf. annexe 4)

Les crues lentes sont la conséquence de fortes précipitations importantes sur le bassin de la Seine et de ces affluents, plus spécifiquement sur les massifs situés en amont des cours d'eau du bassin, soit : le plateau de Langres pour la Seine, l'Aube et la Marne, le Morvan pour l'Yonne et ses affluents (Cure, Armançon, Serein).

La zone inondable de référence est déterminée par rapport à la zone inondée en 1910. A l'aide de cette zone de référence, une carte des Plus Hautes Eaux Connues (PHEC) a été créée. Ce document n'a pas de valeur réglementaire, c'est plutôt un guide qui permet d'appréhender la vulnérabilité d'une construction ou d'une zone face aux inondations importantes.

Les évolutions récentes de risques des crues dans le bassin de la Seine

L'évolution du risque des crues est liée aux activités humaines et plus particulièrement à l'urbanisation et aux actions portées directement sur le bassin et les rivières, soit : l'endiguement des rivières (construction de murettes qui influent sur le lit et sur les hauteurs d'eau en amont et en aval), l'amélioration de l'écoulement du flot (perte à la Bassée de sa vocation initiale de zone d'expansion des crues de la Seine et de ce fait créer un effet défavorable sur la région parisienne) et la construction des lacs réservoirs sur la Seine et ses affluents (ne prennent en compte que 17% des pluies tombées sur le bassin versant en amont de Paris).

Le risque d'inondation avec les nappes d'eaux souterraines (cf. annexe 5)

En période de fortes pluies les nappes souterraines peuvent être un facteur aggravant du risque d'inondation. On peut parler de crues de nappes.

Lors des crues la Seine alimente la nappe libre alors que tout le reste de l'année la Seine draine cette nappe. La Seine a donc une très grande influence sur la nappe.

Le délai entre la pluie et la montée des nappes varie en fonction de l'état de saturation des sols et du contexte hydrographique (très varié sur le bassin de la Seine).

Pour gérer l'évolution du niveau des nappes un suivi est réalisé depuis une trentaine d'années : le suivi piézométrique.

Assainissement

Acteurs principaux

- Section d'Assainissement de Paris : SAP

A Paris, les eaux usées et les eaux pluviales, sont évacuées dans un réseau d'égout gravitaire, visitable et unitaire. Ces réseaux sont gérés par la SAP.

Après le recueillement des eaux par la SAP, elles s'écoulent ensuite dans les collecteurs qui rejoignent l'une des quatre usines d'épuration du SIAAP, dont Paris fait partie.

- Syndicat Interdépartemental pour l'Assainissement de l'Agglomération de Paris : SIAAP

Sa mission est de transporter 3 millions de m³ d'eaux usées par jour produites par les habitants et les industries de la région parisienne et à les épurer dans quatre usines afin de rendre à la Seine et à la Marne une eau propre.

Ces quatre usines sont : Seine Aval à Achères, Seine Centre à Colombes, Seine Amont à Valenton et Marne Aval à Noisy-le-Grand

De plus, le SIAAP a à sa disposition des bassins de stockage des eaux et des tunnels réservoirs : le bassin de la Plaine situé sous le Stade de France, le bassin de l'Hay-les-Roses, le tunnel réservoir de Cachan, le bassin d'Arcueil, le bassin Proudhon, le bassin d'Antony.

- Centre de Recherche et de Contrôle des Eaux de Paris : CRECEP

Il est chargé du contrôle des eaux dans les usines d'épuration.

Réseau

Un réseau d'assainissement permet d'évacuer et de collecter les eaux pluviales, il évacue également les eaux usées de toutes natures. Il en assure le transport jusqu'au lieu de traitement : la station d'épuration. L'assainissement est soit *collectif* soit *autonome*.

Dans le premier cas il relève de la compétence de la commune. Deux cas de figure se présentent : l'assainissement est soit de type séparatif : les eaux usées domestiques et les eaux de pluies sont collectées et transportées par deux réseaux distincts, soit unitaire : collecte dans une même canalisation des eaux usées domestiques et des eaux pluviales. Dans le second cas, l'assainissement autonome est à la charge des propriétaires (investissement et frais d'entretien), la commune est tenue de vérifier la bonne réalisation de l'installation et de son correct entretien. Le cas échéant, la commune peut réaliser l'entretien contre le paiement d'une redevance. L'assainissement autonome est défini comme un système effectuant la collecte le prétraitement, l'épuration, l'infiltration ou le rejet des eaux usées domestiques des immeubles non raccordés au réseau public d'assainissement.

Les données globales concernant l'assainissement (taux de raccordement de particuliers à un réseau collectif...) en Ile de France ne sont pas disponibles ; la difficulté relevant du recensement des chiffres au sein de chaque commune. En général, l'état des réseaux n'a pas souvent été étudié. Seule la ville de Paris a recensé, via un de ses services techniques « *la section d'assainissement* », ses galeries et ses ouvrages annexes dans le réseau des égouts (émissaires, collecteurs, bouches d'égout...).

Stations d'épuration

En Ile de France, il existe près de 600 stations d'épuration, dont les 3/4 des eaux usées urbaines produites sont éliminées par l'une des quatre stations d'épuration du SIAAP : la station d'Achères (78) représente à elle seule 65% des capacités de traitement de la région.

Les outils

- ***Le Schéma directeur d'assainissement*** : son élaboration consiste à définir pour le court et le long terme, les modalités de collecte et de traitement des eaux usées sur la commune.
- ***Le zonage d'assainissement*** : il est obligatoire dans toutes les communes et permet de définir la politique d'assainissement. Ce zonage est mentionné dans la loi sur l'eau.
- ***SPANC : service public d'assainissement non collectif*** : ce service doit être mis en place par les communes qui ne réalisent pas de dispositif d'assainissement collectif.
- ***Le règlement d'assainissement*** : définit les droits et obligations des usagers domestiques et des industriels sur la question du raccordement à l'égout et du rejet de leurs eaux usées ou pluviales.

Gestion de l'eau à la parcelle

Récupération des eaux de pluies

Ces installations connaissent un essor et s'insèrent dans la mise en œuvre du développement durable et d'une gestion rationnelle de l'eau à la parcelle. Elle constitue un enjeu pour la lutte contre le ruissellement. L'utilisation des eaux pluviales sont requises pour des usages ne nécessitant pas la qualité d'eau potable : arrosage, alimentation des chasses d'eau... Ces installations cependant sont aujourd'hui confrontées à des difficultés d'ordre réglementaire, économique et technique.

Irrigation

L'agriculture représente 50% du territoire francilien. L'irrigation est donc à l'origine d'une grande partie de la consommation de l'eau. Il s'agit essentiellement d'une irrigation individuelle. Les prélèvements s'effectuent soit dans une nappe, soit dans une retenue, soit dans une rivière. La problématique se pose aujourd'hui vis-à-vis de la surexploitation de la ressource en eau. De ce fait, il faut limiter les prélèvements. Des principes sont érigés dans le SDAGE afin de palier à ces problèmes.

Outil complémentaire : l'observatoire hydrologique urbain

L'Ile de France dispose sur son territoire d'un observatoire hydrologique : celui du conseil général de Seine-Saint-Denis. Les objectifs fixés consistent à faire des synthèses annuelles, à faire la collecte et de la gestion des données, de l'information, de l'aide à la décision. De plus l'observatoire rassemble les différents acteurs de l'eau : agence de l'eau, service de l'état, gestionnaires divers (SAP, SIAAP...), associations...

b) Le SDRIF 2007

Orientations et objectifs du SDRIF

(cf. annexe 6 à 11)

Les orientations de la gestion en eau sont au nombre de cinq :

- assurer un accès équitable et durable aux ressources en eau, aux différentes fonctions des réseaux hydrographiques, des zones humides et des masses d'eau
- contribuer à l'amélioration de la qualité biologique et sanitaire des eaux
- protéger les zones humides et les têtes de bassins
- maîtriser les ruissellements
- mieux gérer les pollutions, en particulier celles de l'assainissement urbain en favorisant la dépollution à la source.

Les principaux objectifs de ce nouveau SDRIF sont :

- limiter l'urbanisation afin de préserver la fonctionnalité des champs captant et des zones d'expansion des crues
- protéger les zones humides, naturelles d'expansion des crues et les têtes de bassins
- délimiter et ne pas dégrader les zones humides, dépendances et les délaissés de rivières, qui assurent un ensemble de fonctions indispensables au bon état des eaux
- garantir la continuité écologique du milieu aquatique et des berges.

« Gérer durablement les écosystèmes et les ressources naturelles »

Ce chapitre du SDRIF traite des ressources en eau, de la biodiversité, du sol et du sous-sol des matériaux, de l'air et de l'énergie.

La région Ile de France dispose d'abondantes ressources en eau qu'elles soient en surface ou souterraines. Depuis peu, les décisions d'aménagements et d'infrastructures se planifient sur le long terme afin de préserver les ressources en eau. Malgré cette prise de conscience des problèmes en amont sont subsistants comme par exemple un appauvrissement en eau en Seine et Marne. Ce type de problème peut prendre des proportions bien plus grandes avec le phénomène du changement climatique.

Un autre problème majeur réside dans la qualité de l'eau qui varie de moyenne à mauvaise en Ile de France. Ceci est souvent dû à un rejet des stations dans les cours d'eau provoquant une dégradation et une pollution, notamment dans les nappes.

Un pronostic pour 2015 fait apparaître que l'état écologique des masses d'eau sera en mauvais état. Pour contrer ce pronostic, des mesures doivent être prises en ce qui concerne le ruissellement, la qualité biologique des berges, la fonctionnalité des zones humides et des têtes de bassin.

Au siècle précédent une artificialisation des réseaux hydrographiques et de ses milieux associés a été intense. De ce fait beaucoup de milieux humides associés aux cours d'eau ont disparus par remblaiement, par assèchement ou par canalisation. Or ces milieux assuraient des fonctions irremplaçables pour le bon fonctionnement écologique des masses d'eau. Pour contrecarrer cette disparition des milieux des modes de gestions durables doivent être mis en place : conventionnement, contractualisation ou acquisition foncière publique. Donc une valorisation des différentes fonctions des réseaux hydrographiques des zones humides et des masses d'eau est nécessaire.

Comme nous l'avons cité précédemment, la qualité de l'eau en Ile de France varie. Plus particulièrement, l'accès à une eau de qualité devient de plus en plus inégal, notamment dans l'espace rural. De plus, le changement climatique subsisterait comme un facteur aggravant dans ce souci de qualité. Il est donc primordial d'assurer un accès équitable et durable aux ressources en eau que ce soit en qualité ou en quantité.

Le SDRIF doit être en cohérence avec le SDAGE, pour les actions d'assainissement liées à l'aménagement et l'urbanisme et les actions de la reconquête de la qualité écologique des cours d'eau. Toutes les constructions urbaines doivent être adaptées aux possibilités d'alimentation locale en eau. Des stations d'épuration sont indispensables à la vie urbaine et doivent évoluer de manière à ne plus polluer. En conséquence, il faut toujours prendre en compte l'impact de ces

stations sur les milieux naturels, et assurer la maîtrise des pollutions de l'eau dans les stations d'épuration, plus particulièrement dans le réseau d'assainissement urbain.

Le ruissellement est à l'origine de risques d'inondation locaux fréquents, de problèmes de transfert de polluants et d'érosion des sols, qui contribuent à la dégradation des ressources en eau. En milieu urbain ou rural, la maîtrise de ruissellement est à développer à la source.

« Une reconquête engagée des milieux aquatiques »

La qualité des rivières et des nappes d'eau souterraines, selon plusieurs paramètres, s'est réellement améliorée or certaines pollutions persistent et bouleversent toujours gravement le milieu aquatique. Ces pollutions sont dues principalement à une concentration trop importante des substances azotées, phosphorées et aux micropolluants métalliques, organiques, comme les hydrocarbures, pesticides... Ces concentrations ont tendance à augmenter et plus particulièrement dans les eaux des nappes souterraines.

L'état des ressources superficielles et souterraines continue de se dégrader, ce qui influe sur le prix et le traitement de l'eau. D'après les chiffres, près de 77% des eaux superficielles et 58% des eaux souterraines sont de mauvaises qualités. En 2015, les exigences de la Directive Cadre Européenne sur l'Eau demande d'atteindre un bon état écologique des masses d'eau. Pour pouvoir répondre à ces exigences il faut poursuivre des efforts sur les stations d'épuration, la qualité des traitements et sur le cycle de l'eau.

Le facteur changement climatique étant désormais pris en compte, on peut s'attendre à une réduction de la potabilité de l'eau ainsi qu'à une vulnérabilité de l'eau vis-à-vis des pollutions.

L'épuration des eaux usées domestiques est assurée par environ 600 stations représentant une capacité de près de 15 millions d'équivalents habitants. Pour la région Ile de France, l'épuration est centralisée par le SIAAP qui représente avec ces quatre stations 74% de la capacité régionale. Vu qu'en 2005 la totalité de la région Ile de France fut classée en zone sensible à l'eutrophisation, les traitements doivent être désormais plus performants pour les pollutions azotées et phosphorées dans les stations de plus de 10 000 équivalent habitant.

En zone urbaine, les territoires concernés par les inondations par ruissellements et par débordements de collecteurs d'égout sont très nombreux. De plus, l'imperméabilisation des sols et la concentration des réseaux de collecte d'eau pluviale augmentent le nombre de territoires inondables.

Les zones humides et les têtes de bassins versants assurent de nombreuses fonctions indispensables : la rétention puis la restitution d'eau, l'autoépuration, et sont des lieux indispensables à la réalisation de cycle de vie et de source de biodiversité. C'est pourquoi elles doivent être protéger pour permettre d'atteindre à bon état écologique des eaux de surfaces. Cependant elles sont très vulnérables aux perturbations et aux pollutions.

D'après la Directive Cadre Européenne sur l'Eau, une amélioration de la qualité biochimique et écologique des eaux souterraines et de surfaces est exigée. Ce qui amène à réaliser un maintien de la biodiversité et des fonctionnalités écologiques des fleuves et des rivières pour préserver et reconquérir des continuités écologiques structurantes. Car en artificialisant les berges ou par manque de passes de poissons, les fleuves et rivières ne jouent plus leur rôle principal.

« Le fleuve comme site stratégique, élément fédérateur du projet régional »

Les fonctions de la Seine sont nombreuses, parmi les plus importantes : apport d'un écosystème qui lui est propre, axe de transport, axe économique...

Divers projets sont à soutenir afin de conforter le rôle de la Seine de corridor biologique.

- la reconquête des zones humides consiste essentiellement à renaturer les berges, instaurer des zones tampons ou créer des espaces de loisirs, de jardins ...
 - la vocation des espaces naturels et ruraux doit être renforcée
 - la valorisation des berges comme espaces ouverts, paysagers et plantés participe au maillage des fleuves avec les grands espaces naturels régionaux voisins
 - la lutte contre la vulnérabilité aux inondations compense partiellement les effets du développement urbain en maintenant les zones d'expansion naturelle des crues
 - la lutte contre les pollutions peut générer une solidarité interrégionale.
- Toutes ces actions entrent au cœur de projets à maintenir et à développer afin de valoriser l'écosystème « fleuve ».

Les sites de confluences et les îles doivent mériter une attention particulière afin de valoriser le patrimoine paysager et bâti lié au fleuve. Favoriser la diffusion des flux touristiques par la voie d'eau resserre les liens entre le fleuve et ses territoires environnants. Parallèlement, les milieux naturels se doivent d'être protégés vis à vis de ces projets. C'est ainsi que sera améliorée l'appropriation de la région par ses visiteurs.

Le 19^{ème} siècle, début de l'ère industrielle, a fait de la Seine un axe historique de commerce et d'échange. Après les crises et les délocalisations de sites dues au développement de transports routiers, il reste aujourd'hui de nombreux sites industriels à proximité du fleuve.

Les sites d'activités en friches ou sous occupés en bordure de Seine deviennent aujourd'hui des sites stratégiques à promouvoir et à valoriser. De même, la tri modalité (réseau ferré, routier et fluvial) constitue un atout majeur pour un nouveau maillage. C'est ainsi, qu'un nouveau contexte se prête : associer le développement économique et politique énergétique.

La reconquête et l'aménagement des quartiers riverains aux fleuves, la prise en compte des PPRI et celle de la gestion des eaux de ruissellement, la renaturation des berges, la réalisation de zones tampon, la création d'itinéraires de promenades sont toutes autant les unes que les autres des implications à des fins d'ouverture du fleuve sur la ville.

« Les Plans de Prévention des Risques d'Inondation »

Le risque d'inondation est un des principaux risques naturels auxquels est exposé l'Ile de France. Le risque majeur en inondation provient des débordements de rivières. Les autres risques pouvant provoquer une inondation sont : le ruissellement et les mouvements de terrain. Ces autres risques ont des incidences plus ponctuelles cependant il ne faut pas les négliger.

Les crues de la région Ile de France, sont originaires des précipitations se répartissant sur tout l'amont du bassin de la Seine et de ses affluents dans les régions voisines (de Champagne-Ardenne, de Bourgogne, de Picardie) et transitant par les grands cours d'eau, comme : la Seine, la Marne, l'Oise....

Dans les PPRI on prend en compte les PHEC, soit les Plus Hautes Pluies Connues. La référence pour les PHEC est la crue de 1910 à Paris. En analysant ces PHEC, on constate que plus de 4,7% (56 350 hectares) de la région Ile de France est touché, ce qui représente 439 communes et menace 900 000 personnes et 430 000 logements. Sur les départements de la région Ile de France, deux sont les plus concernés par ces PHEC : le Val-de-Marne et les Hauts-de-Seine.

En réalisant une simulation qui reproduirait la crue de 1910, une véritable catastrophe se produirait. Depuis 1910 la ville s'est étendue et l'urbanisation s'est développée dans les départements de la région. Ce serait plus de 2,5 millions de personnes touchées, une immobilisation de l'activité économique et sociale pendant plusieurs semaines et un coût de reconstruction lié aux dégâts exorbitants.

Un phénomène important pourrait confirmer cette simulation et accroître de plus en plus la fréquence des crues exceptionnelles : le changement climatique.

Pour remédier à ces crues il faut préserver et valoriser les grandes zones d'expansion des crues, plus particulièrement en amont sur le territoire de la Bassée ou la vallée de la Marne. Si une zone d'urbanisation se situe sur une zone de PHEC, il faut mettre en œuvre des techniques permettant d'affronter et de gérer les crues. Une zone classée d'expansion des crues suivant les PPRI doit restée non constructible.

L'objectif premier est de préserver et de restaurer les zones d'expansion des crues. Le deuxième objectif est de maîtriser et d'adapter l'urbanisation nouvelle en zone inondable et en particulier l'aménagement urbain renouvelé. Les zones d'aménagement doivent être compatibles avec les PPRI et les PHEC. La seule exception pour pouvoir construire sur une zone inondable serait une zone d'activité qui aurait besoin pour fonctionner de se trouver nécessairement près du fleuve.

Dans le cadre du renouvellement urbain en zone inondable, le SDRIF propose d'orienter l'urbanisation vers des systèmes produisant moins de risques et de diminuer la vulnérabilité des équipements et de l'habitat. Il propose également de renaturer les berges notamment en préconisant une vigilance accrue sur la biodiversité.

5. Biodiversité

La biodiversité correspond à la diversité que représente le monde vivant à ses différents niveaux d'expression. On en distingue trois : la **diversité éco systémique** (les êtres vivants (biocénose) et conditions physico-chimiques du milieu définissent un écosystème, par exemple un étang ou une forêt...), la **diversité spécifique** (diversité des espèces), et la **diversité génétique** qui correspond au grand nombre de gènes dont chaque individu est une expression différente (au sein d'une espèce on distinguera des populations, des écotypes, des variétés, des races, des souches...).

Un corridor biologique (ou continuité écologique) est l'ensemble des connexions végétales ou minérales, continues ou discontinues, reliant les habitats naturels entre eux et permettant la libre circulation des espèces ». Ces continuités sont nécessaires, à différentes échelles de temps, pour répondre aux besoins vitaux des individus (déplacements nécessaires à la vie sociale, à la reproduction...), assurer la survie des populations (brassage génétique nécessaire à la stabilité sanitaire des populations à l'échelle de plusieurs générations) et permettre aux espèces d'ajuster de manière dynamique leurs réponses aux changements de l'environnement (dynamique des aires de répartition, évolution des espèces).

a) Bilan du SDRIF 1994

La thématique de l'environnement et des espaces naturels est en partie traitée, néanmoins la protection de la Biodiversité n'est pas abordée.

Objectifs du SDRIF de 1994	Points positifs	Points négatifs
Valorisation de l'espace agricole	Couronne jaune (agriculture) et verte (espaces naturels et boisés).	Agriculture envisagée du point de vue économique (rentabilité, culture intensive)
Prélèvement économe de l'espace naturel	-Ralentissement de l'extension urbaine au détriment des zones naturelles (limitation à 1900 ha des surfaces urbanisables hors infrastructures : 30% d'économie par rapport au schéma précédent). -Protection des lisières (marge de recul de 50m)	Zones urbanisables prévues dans le SDRIF n'ont pas été appliquées et l'urbanisation des bourgs et villages a continué à progresser.
Orientation de l'urbanisation	Protection des espaces boisés et agricoles	-Espaces urbanisables attractifs rapidement saturés et autres zones non cartographiées négligées par la population (la pression foncière conséquente a entraîné un développement anarchique du logement en ceinture verte). -Fragmentation du territoire conséquente et aggravée par les infrastructures
Gestion de l'eau	Prise en compte des zones d'expansion des crues	Dégradation de la qualité des cours d'eau, malgré le recul de l'industrie, due en particulier aux écoulements urbains

Le SDRIF de 1994 est le premier document de cette ampleur à prendre en compte l'importance (économique et paysagère) des espaces boisés et agricoles. En mettant en place une protection foncière efficace il a permis le ralentissement l'urbanisation sur ces espaces. Cependant, il n'a pas anticipé les rapides évolutions de mentalité de cette époque en terme de développement durable (Rio, 1992) et législatif qui suivront : ainsi il n'a pas pris en compte les continuités écologiques et la fragmentation des espaces naturels s'est accrue. De même, la protection des eco-systèmes en terme de risques naturels et technologiques n'a pas non plus fait l'objet d'une attention poussée.

b) Politique du Conseil régional d'Île-de-France

La politique régionale, visant à faire de l'Île-de-France la première Eco région d'Europe, a placé la préservation de la Biodiversité en tête de ses préoccupations environnementales et a d'ores et déjà développé des outils d'incitation, essentiellement financiers.

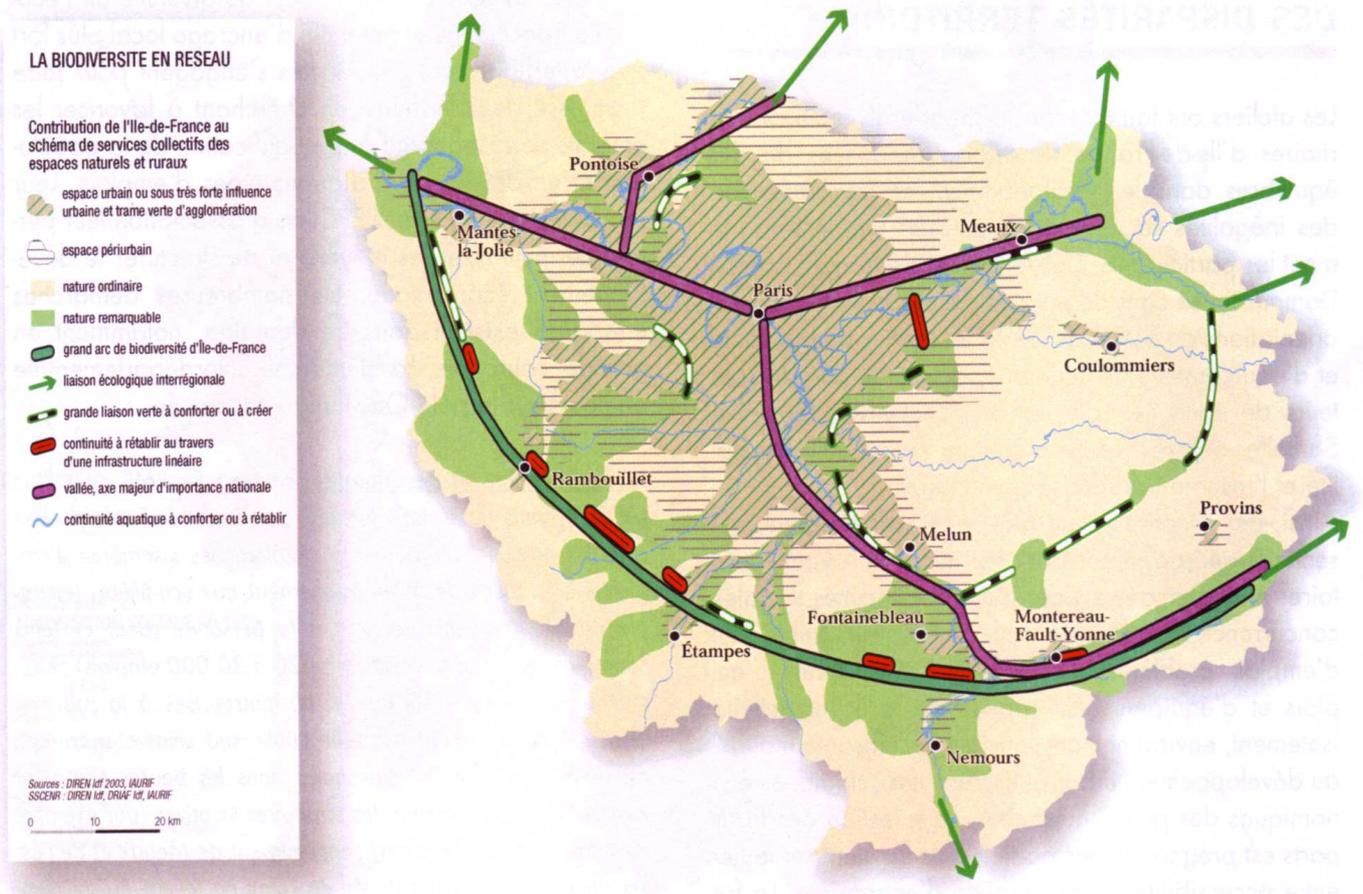
La signature de la charte régionale de la biodiversité et des espaces naturels est un document fondamental de cette politique, puisqu'elle constitue un engagement des signataires à mettre en œuvre des actions pour la biodiversité, condition sine qua none pour bénéficier des subventions régionales. Les gestionnaires des réserves naturelles régionales en sont les premiers bénéficiaires.

L'AEV (Agence des Espaces Verts) est un organisme dépendant directement de la région dont l'action est principalement fondée sur l'acquisition foncière en vue d'y préserver des espaces naturels et agricoles dans une logique de continuité (Périmètres Régionaux d'Intervention Foncière). Parallèlement, l'agence mène aussi des actions de gestion écologique de ces espaces, et d'aide au développement de l'agriculture durable (PRAIRIE...)

Enfin, peut-on parler de la préservation de la biodiversité régionale sans évoquer les Parcs Naturels Régionaux qui fêtent cette année leur 40 ans d'existence. Ces structures exemplaires en terme d'intégration et de fonctionnement font aujourd'hui figure de modèle de gestion. Actuellement au nombre de quatre, ils pourraient être rejoints par le PNR de la Brie et des deux Morins.

c) Analyse du SDRIF 2007

A l'heure actuelle, la région Ile de France est caractérisée par une importante surface en espaces agricoles (50% du total) et boisés (24% du total) ce qui en fait un réservoir de biodiversité important et donc un espace fragile à protéger. L'analyse du SDRIF 2007 nous démontre que la notion d'environnement s'est largement développée, en effet ce nouveau document va mieux intégrer la réflexion sur les espaces ouverts grâce à une approche éco systémique.



Les nouveaux objectifs en faveur de la biodiversité se définissent comme tel :

- **Préserver, restaurer, valoriser les espaces agricoles boisés et naturels.**

L'agriculture intensive représente 94% de la surface agricole. Le SDRIF prévoit de réduire ce taux pour aller vers une agriculture à plus petite échelle et respectueuse de l'environnement. Il privilégie un développement des petites exploitations, des circuits courts de distribution (AMAP) et la production d'énergies renouvelables grâce à la biomasse (biocarburant,...). Le raisonnement face aux espaces agricoles a aussi changé, les terres sont vues comme des parties intégrantes des différentes composantes de l'aménagement territorial et plus comme des réserves foncières potentiellement urbanisables. De plus, le SDRIF prévoit la pérennisation des espaces boisés existant avec une extension progressive potentielle.

- **Préserver et développer les continuités et les réseaux écologiques.**

Contrairement au premier schéma régional, le SDRIF 2007 organise la prise en compte des continuités régionales, interrégionales et paneuropéennes au niveau des différents écosystèmes en adoptant une vision globale et cohérente. (cf. schéma « Fragmentation des espaces naturels, agricoles et boisés par infrastructures de transports principales en 2003 », page 121)

Les différents types de continuités s'organisent comme tel :

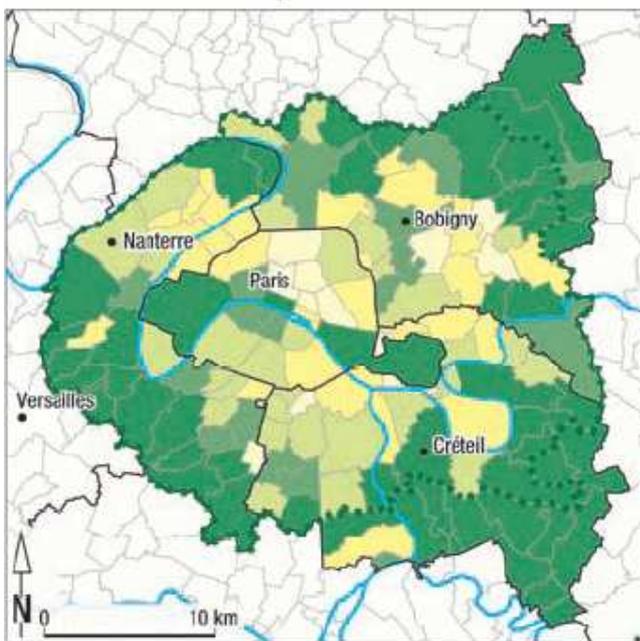
- les réseaux bleus (articulation des outils interrégionaux : Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux, Plan Seine,...) dont le but est de préserver les zones tampons et de naturaliser les bords de fleuve.
- les réseaux des zones humides
- les réseaux herbacés
- les réseaux arborés
- les réseaux des grands mammifères

- Gérer durablement les écosystèmes et les ressources naturelles.

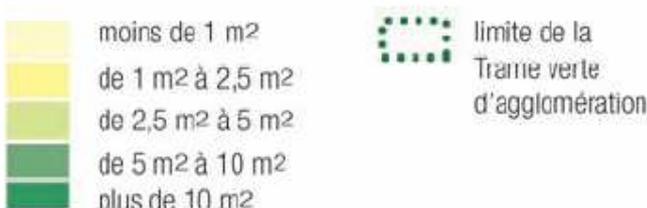
Au-delà de la dimension de protection patrimoniale, le SDRIF 2007 met en œuvre une réelle intégration des écosystèmes dans le fonctionnement de la région. En effet, l'espace naturel fournit gratuitement des ressources essentielles comme l'air, l'eau et les matières premières. Il devient donc une donnée nécessaire dans les schémas de développement économiques et sociaux à long terme.

- Réduire les inégalités environnementales et la vulnérabilité au risque et l'exposition aux nuisances.

Superficie d'espaces verts par habitant en 2001



Source : Base Espaces verts et boisés publics- 2001 © IAURIF - 2006



Le but est ici de rééquilibrer la répartition des espaces verts au sein de la trame verte pour garantir une cohérence et permettre aux zones d'habitation totalement enclavées dans la ville d'accéder à un environnement préservé. De la même façon, et souvent aux mêmes endroits, certains franciliens sont soumis aux nuisances (bruit et pollution atmosphérique en tête) et aux risques naturels (inondation) et technologiques.

Toutefois, comment ce schéma peut-il imposer cette évolution ? La prise en compte passe par une politique de suivi et de maîtrise des nouvelles implantations (logement et activité).

d) Comparaison avec deux autres métropoles d'importance équivalente

Le « Great London Plan » :

Le « GLA » (Greater London Authority) est le nouveau gouvernement métropolitain du Grand Londres, il a été créé en 2000. Son acte fondateur en matière d'aménagement et de développement est le London Plan (publié le 10 février 2004). Ce plan stratégique opère un tournant radical par rapport aux politiques menées jusqu'alors, après plusieurs décennies de déconcentration de la croissance urbaine au delà de la ceinture verte, il préconise un recentrage du développement et une densification du Grand Londres.

Un des objectifs du plan est de rendre Londres plus « durable » et plus « vert ». Pour cela le GLA a mis en place un certain nombre de stratégies couvrant des domaines prioritaires tel que le Plan Vert. Ce plan, très similaire à celui de la ville de Paris vise à une amélioration du cadre de vie, de la qualité paysagère et à la protection renforcée des espaces verts existants (en particulier dans la ceinture verte que les deux régions périphériques voudraient bien remettre partiellement en cause pour s'urbaniser au contact de Londres). Le GLA a aussi instauré une stratégie de cohérence et de protection des espace agricoles et boisés (« Strategic Metropolitan Open Lands »), elle met en avant la notion de réseau et encourage les communes à réaliser des liaisons fonctionnelles ou physiques entre ces espaces.

Une consultation a été menée entre le 30 mai et le 21 juillet 2006 pour inclure dix autres thèmes dans le « Plan » dont le changement climatique et la qualité de vie. Paris n'a donc rien à envier à Londres pour ce qui est de la gestion de ses espaces naturels et de sa biodiversité, les deux villes sont en effet toutes deux en retard par rapport aux exigences internationales en matière de développement durable. Leurs plans de protection sont à peu près similaires à la différence que ces deux mégapoles ne sont pas victimes des mêmes problématiques. Paris est l'une des capitales européennes qui offre le moins de mètres carrés d'espaces verts par habitant (Paris : 13 m² par habitant. Londres : 45 m² par habitant), elle doit ainsi développer les espaces verts de proximité pour garantir une qualité de vie acceptable à ses habitants. La banlieue de Londres connaît des difficultés avec le nombre de terrains très pollués par les anciennes industries. De plus, les espaces naturels de la ceinture verte sont victimes d'une pression foncière exceptionnelle, bien plus grande que celle que connaît la région parisienne.

Il est à noter que ces deux régions capitales ont attendu 2006 pour intégrer le problème du réchauffement climatique dans leur stratégie alors qu'il est un fait depuis 1992 (sommet de Rio).

Berlin, l'exemple du CBS :

La région de Berlin possède une biodiversité importante intra et extra muros. C'est pourquoi un programme de sauvegarde des paysages et des espèces y existe depuis longtemps, dans un pays marqué par l'éco citoyenneté. Cependant, la densité et les nuisances inhérentes au centre ville a poussé les urbanistes à mettre en place une politique tout à fait originale.

Celle-ci consiste à calculer pour tout nouveau permis de construire le rapport entre la surface bâtie au rez-de-chaussée, la surface du terrain et le coefficient d'occupation du sol (COS). Le coefficient ainsi calculé s'appelle le CBS (coefficient de biotope par surface) et doit respecter une norme minimale afin de passer entre les « fourches caudines » de l'administration locale. Ceci permet d'obtenir une part de la surface d'un terrain bien plus conséquente pour les végétaux ou pour d'autres fonctions de l'écosystème.

$$\text{CBS} = \frac{\text{Surface éco-aménageable}}{\text{Surface de la parcelle}}$$

Cette législation est accompagnée de coefficients de calcul selon les différentes techniques d'éco aménagement des parcelles, laissant ainsi une certaine souplesse et permettant au propriétaire de

pouvoir s'adapter, tout en devant respecter une norme stricte. En plus des nombreux avantages écologiques et structurels, le ressenti de la population semble très positif quant à la qualité de vie.

Le SDRIF apparaît donc comme une avancée au niveau de la prise en compte de la biodiversité par rapport à un ancien schéma de pensée qui ne lui accordait aucune place. En effet, personne ne sait à l'heure actuelle où se situe le point d'équilibre entre milieux naturels et développement anthropique. Quelle surface et quelle qualité de milieux naturels et agricoles sont nécessaires pour assurer le mode de vie de chaque citoyen, aujourd'hui et demain ? Comment chiffrer les objectifs en terme de biodiversité comme cela a été fait pour les GES ? Et parallèlement, comment éviter un anthropocentrisme prédateur des autres espèces ? Nous sommes ainsi dans un schéma de précaution qui ne remet pas en cause la question essentielle de notre mode de vie.

e) Analyse critique

Le SDRIF n'est pas un document opérationnel, le principe de subsidiarité accorde aux collectivités locales le pouvoir de respecter ou non ses principes directeurs. La clé de voûte du système réside donc dans le suivi des application locales (indicateurs) et les moyens d'incitation qui seront mis en place (police du SDRIF?). Ce contrôle ne sera pas effectué par le Conseil Régional mais par l'Etat qui est le garant de son application, et il donnera lieu à un avis de *compatibilité*, plutôt que de *conformité*.

Il constitue ainsi un document à usage informatif plus que législatif

La protection de la biodiversité est une notion récente et éloignée des intérêts économiques qui orientent le développement du territoire.

Ainsi comment concilier le développement économique et social de la région (transports, nouveaux logements, énergie...) avec celui d'un milieu naturel et durable. Dans ce sens, le nouveau SDRIF souhaite éviter l'étalement urbain (préservant ainsi les espaces naturels et agricoles), développer une agriculture durable (utilisant moins de produits polluants et plus de variétés génétiques), de même la région a développé des moyens pour maintenir une cohérence inter-territoriale (l'AEV avec les PRIF).

Ce document de principe intègre donc fortement cette notion en comparaison aux précédents schémas directeurs. Néanmoins les moyens d'assurer le respect de cette nouvelle préoccupation sont encore limités (pas de contraintes législatives) à la politique de guichet, incitative mais comptant sur les bonnes volontés locales. Or c'est à ce niveau que les réalisations pourront se faire en profondeur. L'action de la Région se réduit donc à la sensibilisation de la population et des décideurs, mais les esprits changeront-ils avant que la biodiversité ne se limite à des parcs urbains ?

f) Prospective : la biodiversité en IDF en 2030

Pour 2030, le programme d'actions est difficile à définir faute de données suffisamment précises sur l'évolution de la consommation d'espace et des émissions de gaz à effet de serre. Le SDRIF devrait prendre en compte l'influence du changement climatique par rapport aux évolutions que va connaître la biodiversité pour anticiper ces changements. Par exemple, comment préserver les zones humides d'une potentielle hausse de température ? Mais une telle anticipation reste difficile notamment à cause du manque de données concernant l'adaptabilité des écosystèmes.

Néanmoins, nous pouvons au minimum envisager deux évolutions opposées de la situation actuelle.

Dans un premier scénario, on verrait une application spontanée des nouvelles valeurs d'un mode de vie durable et respectueux de l'environnement par les collectivités locales et l'ensemble de la population à travers l'aménagement et la gestion du territoire. L'impact du développement de la

région Ile-de-France sur les milieux naturels serait donc minoré car pris en compte de façon progressive et transversale. Dans ce cadre le fait que le SDRIF ne soit qu'un document d'intention ne constituerait pas un handicap car les valeurs qu'il défend seraient mises en application de façon efficace.

Une autre vision prospective révélerait les lacunes de la politique régionale basée sur la bonne volonté des décideurs locaux. En imaginant que les exigences économiques et sociales (création de logements) priment sur le respect du milieu naturel, la fragmentation de ce dernier serait alors inévitable. Ceci réduirait alors les capacités régionales à renouveler ses ressources (eau...) et l'exposerait à l'érosion biologique et aux risques naturels, engendrés par le changement climatique notamment (augmentation de la température, inondations, etc.). Enfin, les écarts de la qualité environnementale des territoires continueraient à s'accroître, réduisant à néant les objectifs de solidarité mis en avant par le SDRIF.

F. DEMOCRATIE

1. Gouvernance

a) Introduction

Depuis les années 80, la Démocratie participative gagne du terrain. L'expérience de la mondialisation a apporté une nécessaire concertation mondiale, le sommet de Rio en est un exemple parlant. De nombreux pays en ont fait l'expérience, de nos voisins britanniques et scandinaves à travers la notion de *management public* à l'Amérique du Sud avec les *budgets participatifs municipaux*.

En France, trois Conférences de Citoyens ont été menées par l'Etat depuis la première en 1998 à l'Assemblée Nationale (OGM, 1998 – changements climatiques, 2002 – devenir des boues de stations d'épuration, 2003)

Mais c'est surtout la politique de décentralisation entamée depuis 1982 qui implique des changements dans les niveaux de décisions et de responsabilités. Le renforcement des Régions, véritable pivot entre l'Europe et l'Etat d'une part, et les Collectivités et les citoyens d'autre part est un pas supplémentaire. Ainsi, avant l'Île-de-France avec le SDRIF, les Conseils Régionaux de Rhône-Alpes et du Nord-Pas-de-Calais avaient déjà appliqué ce concept de concertation lors de la mise en place de leur SDRAT (schéma directeur régional d'aménagement du territoire).

b) Bilan du SDRIF de 1994

Tableau récapitulent le bilan du SDRIF 1994 :

	Logique d'action publique	Leadership politique	Représentations territoriales	Fonction	Moyens
SDRIF 1994	Planification	Etat/banlieue	Couronnes+ dualité Est-Ouest	Production d'énoncés stratégiques, polycentrisme + rééquilibrage à l'Est	Conformité à une planification urbaine stricte
SDRIF 2007	Nouveau concept de planification	Région/Paris	Faisceaux +zone dense	Équilibre géographique Solidarité territoriale Développement durable	Compatibilité à un projet

Les raisons d'échec du SDRIF 1994 :

Le Manque de concertation est sans aucun doute l'une des principales raisons de l'échec de l'ancien SDRIF. L'absence de concertation entre les différents acteurs a engendré des décalages de vision entre la vision régionale et les volontés et intérêts locaux. Pourtant il semble aujourd'hui indispensable d'avoir cette démarche durant l'étude du projet pour son appropriation par l'ensemble des parties concernées.

La récolte des informations, des différents points de vue, et un échange d'objectifs permet de créer une vision de la région d'Ile de France répondant plus ou moins aux attentes des différents acteurs et surtout celles des franciliens.

Le précédent SDRIF n'a pas été capable de répondre aux défis environnementaux, notamment le réchauffement climatique. La planification n'a pas pris suffisamment en compte la notion d'étalement urbain, malgré la protection de zones naturelles et agricoles. L'explosion

démographique de cette décennie liée à un espace urbanisable vaste a entraîné une consommation de l'espace non maîtrisée.

Les objectifs quantitatifs du SDRIF 1994 sont mal adaptés à une vision transversale de la société : il ne s'est pas adapté au contexte en évolution rapide et un écart entre les objectifs affichés et les réalités constatées.

L'apparition des nouveaux concepts de la politique publique et de l'aménagement dans le contexte institutionnel et la politique de la région d'Ile de France a changé la donne. De plus, l'évolution de problèmes aux ramifications complexes, comme les défis environnementaux, en particulier le réchauffement climatique, et les problèmes sociaux, comme la mixité sociale ont contribué à l'échec d'un schéma sclérosé.

L'apparition des nouvelles lois d'urbanisme a parachevé l'obsolescence du SDRIF de 1994. La loi SRU apparue en juillet 2000 pour répondre aux besoins en logement et renforcer la mixité sociale, ou la LOADT (Loi d'Orientation pour l'Aménagement et le Développement du Territoire) apparue le 4 février 1995, modifiée par la LOADDT (Loi d'Orientation pour l'Aménagement et le Développement Durable du Territoire) du 25 juin 1999, qui proposent une nouvelle organisation pour mettre en place les conditions d'un développement durable des territoires.

Le SDRIF de 1994 n'a pas trouvé les points d'appuis qui auraient pu ancrer ses objectifs dans les politiques locales. Constamment attaqué, et inappliqué, il est rapidement tombé en désuétude.

c) SDRIF 2007 : une large concertation

L'objectif de la Région est de faire du SDRIF 2007 un document qui répondra aux besoins de sa politique contractuelle, un cadre pour les partenariats, et un outil de cohérence entre le territoire régional et la politique de l'aménagement.

Le mode de concertation

La région s'est engagée à créer une dynamique de concertation avec toutes les parties : l'Etat, les conseils généraux, les collectivités locales, les acteurs privés, les associations, la population... Cette démarche fait participer les citoyens au développement de leur propre région, et réalise un travail collectif du projet, afin d'obtenir des résultats pertinents.

cf. Annexe « Déroulé du débat partenarial 2005-2006 », page 180

Les ateliers

La région a organisé de larges concertations autour des ateliers thématiques, tout au long de l'année 2005. Quatre ateliers sur des thèmes correspondant aux orientations de l'exécutif régional. Ces concertations ont associé les collectivités territoriales (communes, intercommunalités, départements, élus, techniciens), les partenaires socio-économiques (Chambres de Commerce et de l'Industrie, Maisons de l'Emploi...), professionnels de l'aménagement et des experts. Le but est de créer un échange entre les différents acteurs, afin d'obtenir des éléments d'orientations, déterminer les enjeux, et fixer des stratégies de méthodologie.

Les quatre ateliers thématiques ont suivi trois phases : bilan et enjeux, stratégies et orientations, outil et méthodes. Ils ont porté sur :

- **Ateliers thématique 1** : Développer l'attractivité de l'Ile-de-France et l'insérer dans un espace plus large : le Bassin parisien, la France et l'Europe et le Monde

- **Ateliers thématique 2** : Réduire les inégalités sociales et territoriales pour une région plus solidaire
- **Ateliers thématique 3** : Offrir un cadre de vie harmonieux dans chacun des territoires d'Ile-de-France : améliorer le lien social et la qualité de vie
- **Ateliers thématique 4** : Protéger, restaurer, et valoriser l'environnement et les ressources naturelles en Ile-de-France

d) Exemple de déroulement d'un atelier

Le premier atelier thématique, s'est tenu le 3 juin 2005. Une présence de 206 personnes – conseillers régionaux et généraux, représentants de l'État et des chambres consulaires. Un rassemblement au Conseil Régional pour cette première rencontre sur le thème de l'attractivité. Le débat s'est organisé autour de questions clés, comme, *quelles stratégies prioritaires : spécialisation ou diversité des secteurs clés de l'économie ? Ou bien, quel horizon prendre en compte : les urgences d'aujourd'hui, l'horizon du SDRIF (20 ans) ou le très long terme ?* La **Table ronde et débat** avec notamment la participation de membres du Conseil Régional d'Ile de France, Directeurs généraux des services de communautés d'Agglomération, Directeur de l'Agence régionale de Développement, le Président du groupe SRDE des Chambres de Commerce et de l'Industrie, le Délégué régional Ile-de-France de l'Association pour le Droit à l'Initiative Economique, Présidents d'Association de développement territorial, le Directeur de l'Agence de Gestion de l'Intérim d'Insertion....

Un échange de questions réponses a également eu lieu avec les différents acteurs, en prenant en compte des points de vue des experts présents durant cette séance plénière animée par Mireille Ferri, vice-présidente du CRIF chargée de l'aménagement. Trois groupes de travail étaient aussi présents pour répondre aux différentes problématiques durant des trois phases du débat sur le thème de l'attractivité de la région.

Des propositions posées par les différentes parties sont étudiées par la suite, afin de prendre en compte dans l'avant-projet. Une délibération du conseil régional est effectuée après ces différents ateliers.

Les conférences intercommunales :

La conférence des intercommunalités s'est déroulée le 12 mai 2006. Cette rencontre entre la région et les intercommunalités a été une première, elle a permis un échange entre les différentes communautés d'agglomération et de communes, afin de confronter leurs objectifs avec ceux de la région. Une réflexion a été menée concernant les moyens de la mise en œuvre du prochain SDRIF.

Un débat nourri par les présentations des experts, des représentants de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Ile de France, au sujet de la réduction des inégalités, du développement économique et de la construction d'un cadre de vie de qualité pour lesquels les collectivités jouent un rôle stratégique.

Au cœur de ce débat trois sous thèmes ont été développés : la réduction des inégalités, la construction d'un cadre de vie de qualité, et le développement économique d'une écorégion. Des questions clés sur les enjeux de la construction collectives comme, *quel est le rôle des intercommunalités dans la réduction des inégalités ? quelles questions soulèvent les SCOT pour la mise en œuvre du SDRIF ? Que ressort-il des contributions au SDRIF communiquées par les intercommunalités au conseil régional au regard des objectifs de la vision régionale ?*

Des questions posées par des représentants des différentes communautés durant cette rencontre pour trouver des réponses auprès de la vice-présidente du conseil régional d'Ile de France en charge de l'aménagement du territoire, un échange pour mettre en clair et prendre en compte les différents problèmes des communes, puis trouver des solutions dans le prochain SDRIF.

- Les ateliers territoriaux :

Les ateliers territoriaux ont vocation à être des lieux d'échange entre les partenaires régionaux et locaux : collectivités locales et territoriales, représentants de la société civile, aménageurs et gestionnaires du développement local. Ils se sont déroulés selon 2 étapes :

- la première étape, sur les enjeux et des orientations formulés par la région et sur les attentes et les propositions des acteurs locaux, afin d'intégrer leurs points de vue dans le projet.
- la deuxième étape, sur le plan d'action et des outils, afin de, mettre en oeuvre une stratégie régionale et locale pour garantir la complémentarité et la convergence de l'action.

La région a organisé 14 ateliers territoriaux, entre novembre et décembre 2005. Ces débats qui ont permis de rassembler des partenaires locaux appartenant à des espaces qui partagent des logiques géographiques communes.

Les trois logiques majeures de l'aménagement et du développement régional s'y croisent :

- la logique radiale structurée par les grands corridors d'échanges routiers, ferrés ou fluviaux qui rayonnent autour de Paris,
- la logique concentrique qui s'exprime par une densité urbaine décroissante et un rapport différent entre l'espace urbain et l'espace ouvert,
- l'impact sur le développement local des grands investissements publics ou privés passés ou à venir.

Une demi-journée de débats a été organisée pour croiser les visions régionales. Le résultat des travaux des ateliers thématiques a été de partager les points de vue, les priorités et les projets des décideurs et des acteurs locaux, ainsi que de repérer les convergences et les éventuelles divergences. Sur ces bases, il a fallu chercher les voies d'un projet régional accepté et partagé.

- Les forums de synthèses :

Deux forums ont été organisés pendant les deux étapes : enjeux et orientations, bilan et enjeux. Pour un partage des conclusions des ateliers thématiques, et pour débattre les enjeux de l'avenir de la région.

Le premier forum s'est déroulé le 14 septembre 2005 aux Docks d'Aubervilliers. Il a porté sur la phase bilan et enjeux, pour conclure la phase diagnostic et recenser ensemble les grands enjeux d'aménagement de la région à 20 ans en présence d'environ 1000 personnes : élus régionaux, départementaux et des principales intercommunalités franciliennes, représentants de l'Etat, du Conseil Economique et Social de la Région Ile-de-France (CESR), acteurs économiques et socioprofessionnels, associatifs, professionnels de l'aménagement (urbanistes et architectes).

Le second forum s'est tenu le 10 mars 2006 à Villejuif, il a porté sur la phase enjeux et orientations. Une présence moins importante que lors du premier forum a été constatée : environ 700 personnes sont venues écouter les partenaires de cette révision, Région, Etat et CESR... Un événement majeur dans le processus de révision du Schéma directeur de la région Ile-de-France. Après une première phase de bilan, d'échange et de concertation sur les enjeux de l'Ile-de-France, la Région a pris position et présenté l'esquisse du projet de SDRIF.

- Les conférences de citoyens :

Parallèlement au débat partenarial, la participation des citoyens est plus présente, avec une finalité productive, constructive et pédagogique. La Région a organisé trois conférences de citoyens ponctuées par des auditions publiques les 7 et 8 octobre 2006, au centre des congrès de la Cité des Sciences et de l'Industrie de Paris.

Ces conférences ont commencé par la constitution de trois groupes de 25 citoyens, reflétant la diversité de la population francilienne. Puis ces groupes ont passé deux week-ends de séminaires afin de s'approprier les thématiques sur lesquelles ils devaient intervenir, choisissant eux même les experts invités. Enfin, un débat en public avait lieu avant la rédaction d'un avis au sein duquel ils pouvaient exprimer leurs points de vue.

Les trois thèmes concernés par ces conférences de citoyen sont les suivants :

- Quels modes et rythmes de vie souhaitons-nous d'ici 2030 en Ile de France ?
- Quelle qualité de vie souhaitons-nous en Ile de France d'ici 2030 dans notre environnement quotidien ?
- Dans quelle métropole mondiale souhaitons-nous vivre en 2030 ?

Les avis des citoyens ont été rendus public le matin même d'une conférence de presse en présence du Président du Conseil Régional d'Île-de-France et la Vice-présidente chargée de l'aménagement du territoire, ces derniers se livrant à un exercice "sans filet" qui montrait la volonté de prendre ces avis en compte dans l'avant-projet du SDRIF.

Enquête publique

Le Conseil Régional a organisé une enquête publique pour recueillir l'avis des franciliens. Celle-ci a été diffusée sous la forme d'un questionnaire dans le journal régional « Ile de France ». Ce questionnaire (en annexe : *sondage SDRIF*) compte une vingtaine de questions précises et fermes. Diffusé en plusieurs millions d'exemplaires dans les boîtes aux lettres des franciliens, il était anonyme et confidentiel.

Cette démarche a permis de connaître la vision des franciliens sur leur région, de prendre connaissance du projet du SDRIF, et surtout répondre aux exigences de démocratisation des décisions d'urbanisme.

A l'issue de l'enquête, la Région a pris en compte les avis et les résultats de l'enquête avant d'adopter le SDRIF. Ces résultats ont été rendus publics en novembre 2006, lors d'une conférence de presse. Ils ont enrichi le projet de schéma directeur qui a été voté en février 2007. Cette phase de concertation indispensable à la réussite d'un nouveau projet doit aussi faire l'objet d'un diagnostic, d'un suivi, et d'une comparaison avec des projets similaires, pour en extraire les points positifs mais aussi les points négatifs à ne pas renouveler.

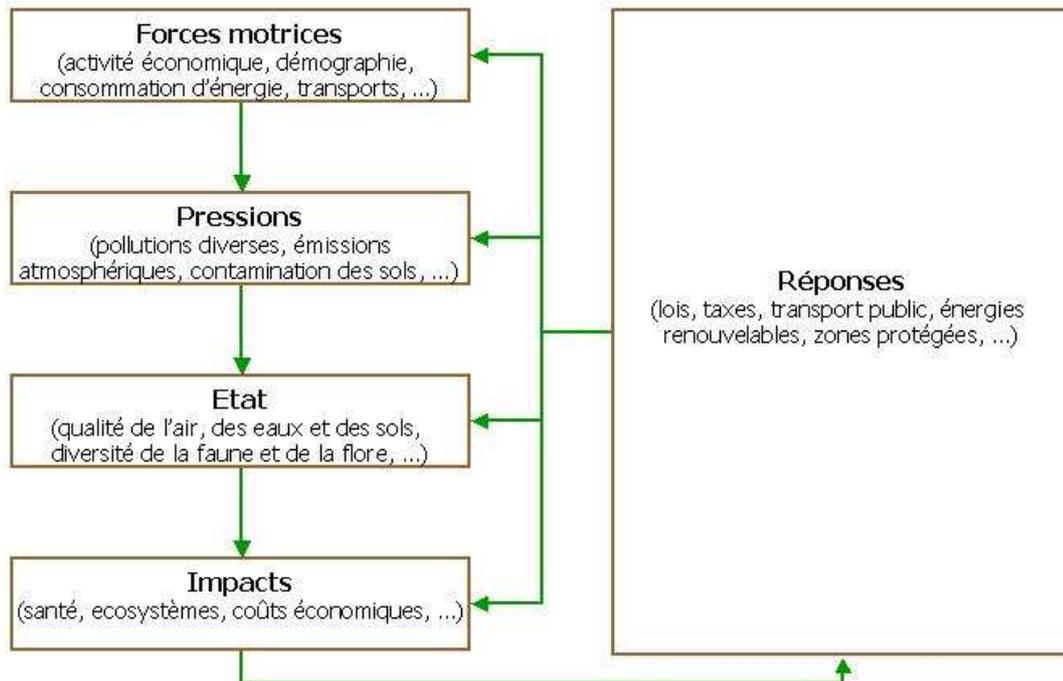
Ce processus requiert l'utilisation d'indicateurs fiables et judicieux.

2. Indicateurs

a) Définition

Un indicateur est un outil décisionnel qui permet d'évaluer un dispositif mis en place de façon objective. Un indicateur doit être facile à utiliser. L'ensemble des indicateurs est regroupé dans un tableau de bord.

Le modèle DPSIR (*Driving forces - Pressures - State - Impact - Responses*), développé par l'Agence Européenne pour l'Environnement, FPEIR en français (forces motrices - pressions - état - impact - réponses), est le modèle de référence pour la construction d'indicateurs efficaces. Il est basé sur le modèle initial de l'Organisation de Coopération et de Développement Economique PER (pressions - état - réponses). Ce modèle vise à décrire les interactions entre la société et l'environnement à l'aide d'indicateurs et de statistiques diverses.



Le travail mené dans le cadre du projet européen Encourage (Inter Reg IIIB) et ce modèle permettent de décrire les critères que doit remplir un *bon* indicateur :

- **Pertinence** : les indicateurs répondent-ils bien à la problématique ?
- **Fiabilité** : Les données doivent être complètes et correctes
- **Transparence** : La méthode permettant d'obtenir les données doit être claire
- **Transférabilité** : La signification et l'utilité des indicateurs doivent être claires et compréhensibles par le plus grand nombre
- **Sensibilité** : les indicateurs sont-ils adaptés pour traduire une évolution plus ou moins importante de la situation
- **Mesurabilité** : Disponibilité des données ou potentialité de les obtenir
- **Adaptabilité** : les efforts requis pour obtenir le changement n'ont-ils pas un impact plus important que le bénéfice ?
- **Normalisation** : existe-t-il une norme internationale intégrant la thématique abordée.
- **Intégration** : les indicateurs doivent être compatibles entre eux

b) Bilan 1994 et état actuel

Durant la phase de préparation du prochain SDRIF, la Région s'est heurtée à la difficulté d'évaluer le niveau d'aboutissement du précédent schéma directeur. En effet, en l'absence de tableaux de bord de référence et de suivis, toute quantification précise de son impact s'est révélée complexe.

L'évaluation telle qu'elle était proposée dans le SDRIF 94, était basée sur des indices qui s'exprimaient principalement en variable isolée. : par exemple, le nombre de logements construits par an, le nombre d'emplois créés, la consommation d'espace naturel et rural (chiffrée par OCEAN*). On s'est aperçu rapidement que cette approche quantitative était inadaptée, et était susceptible de créer des déséquilibres. Progressivement on s'est orienté vers une approche fondée sur les croisements de ces indices, à présent on raisonne en terme de taux, ce qui garantit une vision et une évaluation plus pertinente au regard des enjeux d'équilibre et de mixité. Par exemple il apparaît aujourd'hui plus judicieux de conjuguer la création de logements en fonction de celle d'emplois, plutôt que remplir ces deux objectifs de manière déconnectée.

La mise au point du logiciel OSCAR (Outil de Simulation Cartographique de l'Aménagement Régional) s'inscrit dans cette perspective. Il permet de modéliser par exemple la répartition des logements neuf en fonction de divers paramètres (qualité de desserte des transports, infrastructures, emplois) de manière à optimiser la répartition régionale, et afin de se prémunir contre d'éventuels déséquilibres dans certains territoires. Cet outil est en phase d'élaboration et se diversifie quant aux paramètres.

En somme l'état des lieux du SDRIF 94 a permis d'amorcer la réflexion sur la méthode et les indicateurs clés dans le SDRIF à venir.

*

OCEAN : Observation de la Consommation d'Espace Agricole Naturel

c) Analyse du SDRIF 2007 :

Depuis la retranscription en droit français de la **Directive 2001/42/CE du 27 juin 2001, par le décret 2005-608 du 25 mai 2005, l'évaluation des incidences environnementales des plans et programmes est exigée.**

La réalisation du SDRIF, selon le principe de subsidiarité, dépend de sa traduction opérationnelle dans les SCOT et les PLU. Il impose une vision aux collectivités locales mais pas d'opérations précises : le suivi ne se fera pas sous forme de conformité au schéma directeur, mais de compatibilité avec ce dernier. De plus, ce suivi sera assuré par l'Etat, autorité naturelle après la validation du SDRIF en Conseil d'Etat. Ainsi, le Conseil Régional ne peut conserver une autorité directe qu'à travers ses politiques incitatives de financements, qui se basera davantage sur la cohérence d'un projet territorial vis-à-vis de ses orientations régionales que sur des opérations isolées (logements, activité...).

Dans tous les cas, une large batterie d'indicateurs adaptés sera nécessaire pour témoigner de l'application des attentes clairement définies dont le développement durable sera un des enjeux dominant. La réalisation de l'évaluation du précédent SDRIF et de l'état initial a pu donner aux techniciens une idée de l'ampleur de la tâche, qui prévoit plus de 300 indicateurs, qui seront renseignés par différentes agences et administrations.

Le mode d'évaluation exposé dans le SDRIF est basé sur le croisement de deux types d'indicateurs :

- *Les indicateurs contextuels*, qui permettront d'appréhender les facteurs exogènes, c'est-à-dire indépendants au schéma. Ils apprécieront les tendances généralistes tels que l'évolution démographique, sociale, économique, le taux de chômage, les émissions de gaz à effet de serre.
- *Les indicateurs d'impact*, intrinsèquement liés au SDRIF, ils nous renseigneront sur l'évolution des objectifs et des orientations énoncées dans le schéma. Ils mettront en évidence les progressions concrètes du territoire en fonction des buts fixés dans le document cadre. Ils constituent l'outil principal dans l'évaluation de la politique et de son efficacité : la construction de logement, les transports et la mobilité, disparités, emploi...

L'évaluation environnementale

L'environnement demeure une ligne de force majeure du nouveau schéma. A ce titre la grande nouveauté du SDRIF est la mise en place d'une évaluation environnementale. Elle résulte d'un effort poursuivi par la région et ses partenaires dans le souci d'intégration des préoccupations environnementales en amont de la démarche depuis son élaboration jusqu'à son approbation, elle initie de même le cadre de l'évaluation à venir. L'autorité administrative de référence sera le Ministère de l'écologie et du développement durable, qui sera représenté par la direction régionale d'Ile-de-France (DIREN).

Cette évaluation s'échafaude en 4 phases qui débutera par l'établissement d'une situation de référence appelée : état initial de l'environnement (ou état zéro), elle servira de référence à l'évaluation ex-post du projet. Cependant, cet état initial ne reflète que les connaissances disponibles en 2006, il devra vraisemblablement être amélioré et complété sur certains points pour le suivi ultérieur du SDRIF.

La région a d'ores et déjà défini des indicateurs clés comme la consommation des espaces ouverts, les émissions de CO₂, la fragmentation du territoire et l'exposition des habitants aux principaux risques et nuisances. D'autres indicateurs sont en cours d'affinage, ainsi que d'autres outils qui aideront à mieux les répercussions du SDRIF au regard de ses enjeux.

Le rapport précise qu'une gouvernance particulière a été mise en place, tout les choix d'indicateurs ainsi que la validation de «l'état zéro» devra être adopté par une instance de régulation scientifique « garante de la fiabilité des méthodes et des résultats évaluatifs à constituer ».

d) Réflexion de L'IAURIF, un outil en formation.

Bien que convaincu de la nécessité de mettre en place une batterie d'indicateurs efficaces, le Conseil Régional ne s'est pas encore penché précisément sur la constitution de ces derniers. Leur fonctionnement sera pourtant un des points forts du futur SDRIF, puisque celui-ci envisage une évaluation annuelle de ses actions, et un remaniement au bout de dix ans pour s'adapter à la nouvelle situation de la région à cette échéance.

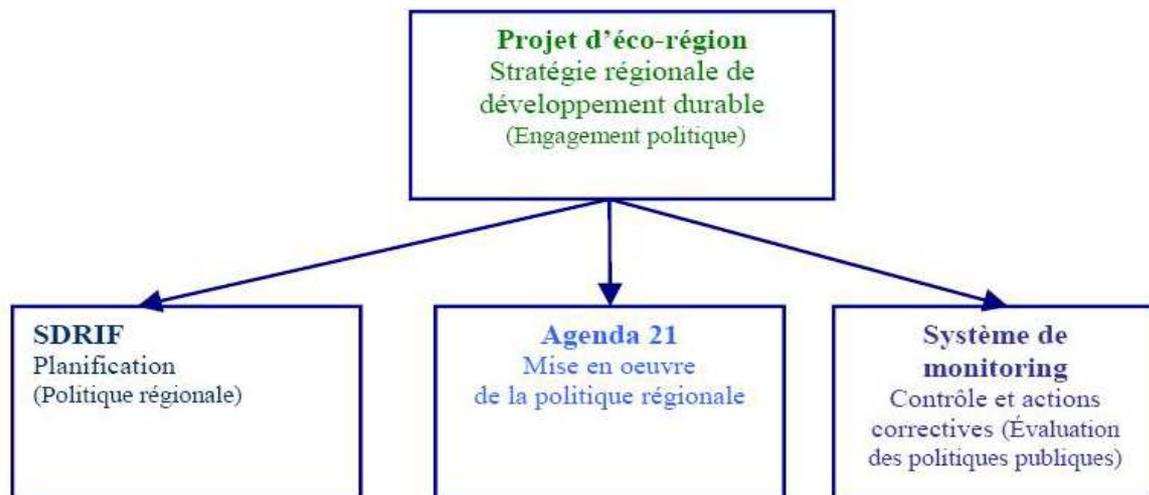
Toutefois, le Conseil Régional possède en l'IAURIF un outil efficace, ne serait-ce que par les nombreuses cartographies qui illustrent la situation de départ.

L'IAURIF a lancé, à travers son rapport « l'Organisation d'une base d'indicateurs de Développement Durable en Région île de France » une réflexion autour d'un tableau de bord adapté à l'échelle régionale. Ce travail est le fruit d'une recommandation majeure de l'agenda 21

Régional (40²). Après consultation des différentes bases de données d'indicateurs émis par divers organismes (ARENE, AIRPARIF, ORDIF, CITEPA, ADEME...), la démarche proposée s'inspire du modèle précédemment évoqué Etat-Pression-Réponse. Elle est une synthèse de ces grandes grilles, comprenant 300 indicateurs techniques couvrant les trois domaines du DD. L'élaboration de cet outil d'évaluation est réalisée collectivement et transversalement, au sein de l'entité de l'IAURIF dans un premier temps, et plus largement avec les organismes nationaux et Européens dans un second temps.

La stratégie définie par L'IAURIF s'articule autour de deux niveaux de lectures, un global et un local. Un premier groupe d'indicateurs serait une déclinaison des indicateurs nationaux issus des modèles déjà en place, et le second serait la création de nouveaux indicateurs locaux variables et adaptables suivant la nature et le contexte du territoire. Cette flexibilité recherchée serait le moyen d'évaluer de manière focale tout en conservant une cohérence à l'échelle régionale. Ce point constitue selon nous la problématique majeure dans la mise en place d'une méthode d'évaluation régionale.

Cette base d'indicateurs a été prévue pour répondre à diverses attentes, notamment pour l'agenda 21 régional et la révision du SDRIF.



Le SDRIF place certains espoirs quant à la bonne marche des projets à une échelle des « bassins de vie » pour assurer une cohérence dans la mise en œuvre et l'application du schéma. Elles pourraient de surcroît jouer un rôle intermédiaire.

Il faut garder à l'esprit que l'élaboration d'un tableau de bord est la traduction statistique des objectifs et des orientations politiques décidées en amont. Malgré l'objectivité de chaque critère, l'ensemble peut s'avérer quelque part subjectif : ils sont inextricablement liés aux politiques choisies. Il demeure ainsi nécessaire qu'ils soient aisément modifiables.

Nous allons maintenant aborder la description d'un indicateur prépondérant aujourd'hui à la mise en place d'un projet d'aménagement durable, puisqu'il s'agit de l'empreinte écologique.

e) Prospectives

La définition des indicateurs conditionnera de manière prépondérante l'application du SDRIF dans les collectivités. En effet, le SDRIF souffrira de n'être pas opposable. Par contre, il est

du devoir du Conseil Régional de mettre en place des moyens de contrôler et de suivre la conformité des politiques locales au schéma directeur.

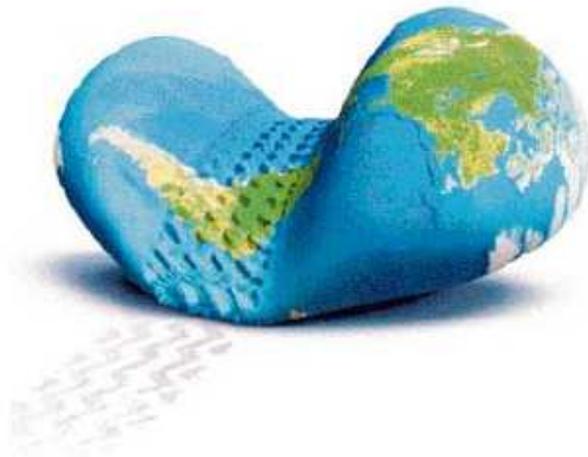
En développant en plus des indicateurs d'impacts régionaux, des indicateurs que nous appellerons indicateurs de compatibilité permettant à la Région de déterminer le niveau d'intégration de sa politique d'aménagement du territoire. Ceux-ci permettront de définir des critères d'obtention des aides régionales au développement des territoires. Ainsi, et sans aller contre le principe de subsidiarité, la Région aura des moyens de contraintes pour l'application de ce programme. Ceci constitue un levier dans la négociation entre la Région et les collectivités territoriales, déjà initiée lors de la concertation autour du projet de SDRIF.

Cependant, ce concept pose la question de l'inégalité entre les territoires dépendants des crédits régionaux, et ceux qui peuvent se permettre de passer outre les prescriptions régionales.

3. Empreinte écologique

a) Qu'est ce que l'empreinte écologique ?

Crédit photo : adbusters, http://adbusters.org



Origine du concept de l'empreinte écologique et son objectif

Le concept de l'empreinte écologique a été inventé et développé par W. Rees et M. Wackernagel dans les années 1990 et cela dans le but de mesurer le « poids réel sur la terre de l'entreprise humaine ». Le concept s'appuie sur les volumes de production et de consommation pour ensuite évaluer leur incidence sur l'environnement.

L'empreinte écologique peut être appliquée à toutes les échelles de la société humaine. Dès lors que celle-ci est délimitée et que le mode de vie est connu, elle peut être calculée pour la population mondiale, un pays, une ville, une structure ou même une seule personne.

Cette empreinte est un indicateur global assez puissant pour la communication et la sensibilisation. Il représente pour la région Ile de France une estimation des besoins en alimentation, logements, transports des personnes, biens de consommation et services nécessaires pour assurer une qualité de vie de la région et de sa population.

La connaissance de l'empreinte écologique des franciliens constitue un outil de communication et de sensibilisation permettant d'interroger, d'anticiper et d'agir pour diminuer la pression des modes de vie urbains.

L'empreinte écologique, c'est quoi ?

- c'est une mesure estimée de la pression qu'exerce l'Homme sur l'environnement naturel, urbain et agricole.
- c'est une mesure de la surface nécessaire pour produire les ressources et absorber les déchets d'un groupe humain.
- c'est un outil qui évalue la surface nécessaire à une population pour satisfaire sa consommation des ressources et des besoins d'absorption des déchets.
- c'est un indicateur global qui apporte des renseignements sur l'étalement urbain.

L'empreinte écologique est exprimée en hectares globaux, c'est-à-dire en hectares de productivité moyenne à l'échelle mondiale (sachant que 1ha global = 2,58 'vrais' ha en France).

Il faut savoir qu'un hectare de terre peut être utilisé pour :

- servir de réserve pour la biodiversité.
- Etre cultivé pour produire du blé, du riz...
- Etre utilisé comme pâturage pour élever du bétail.
- Héberger une forêt exploitée pour produire du bois d'œuvre ou pâte à papiers.
- Héberger une jeune forêt pour absorber une partie du CO2.

- *Etre urbanisé et accueillir des logements ou des voies de communications.*

b) L’empreinte écologique et la bio capacité

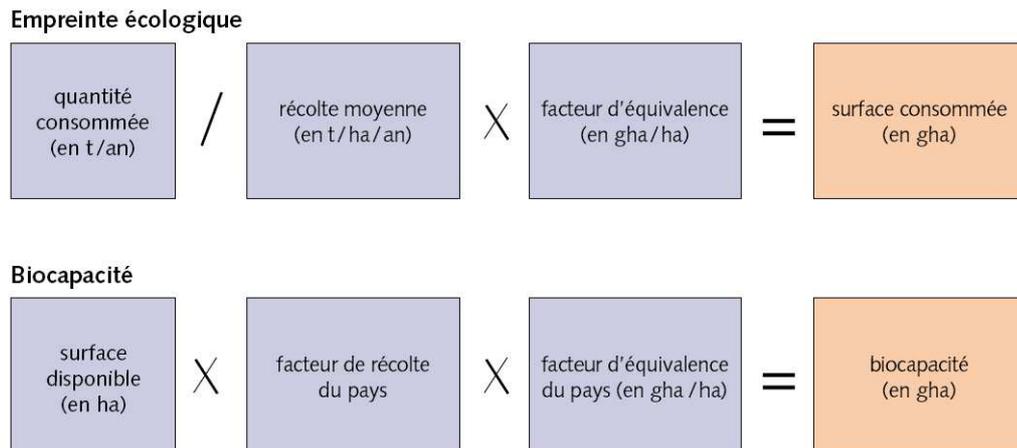
La notion la plus souvent utilisée en liaison avec l’empreinte écologique est celle de la bio capacité par habitant. La bio capacité ou surface productive par habitant est la superficie des sols et des espaces marins biologiquement productifs, disponibles par personne sur terre.

La bio capacité de l’IDF est estimée à 0,484 gha/hab./an (le résultat est exprimé en gha par souci de comparaison avec l’empreinte écologique des Franciliens).

La région IDF se singularise par une faible surface bio productive par habitant. Très éloignée de la bio capacité de la France soit 3,053 gha/hab./an.

L’empreinte écologique des habitants de l’IDF qui indique la demande du Francilien pour développer ses activités est très supérieure à la bio capacité du territoire francilien, respectivement 5,58 contre 0,484 gha/hab./an (soit 11 fois plus).

Représentation schématique des modalités de calcul de l’empreinte écologique et de la bio capacité



Le schéma positif est :

$$\text{Empreinte écologique} \leftrightarrow \text{développement durable} < \text{bio capacité}$$

c) L’empreinte écologique et l’indicateur de développement humain

L’indicateur de développement humain (IDH) est un indicateur développé pour mesurer le niveau de développement humain des différents pays. Il prend en compte 3 dimensions : longévité et santé, instruction et accès au savoir, niveau de vie à partir de quatre indicateurs principaux à savoir :

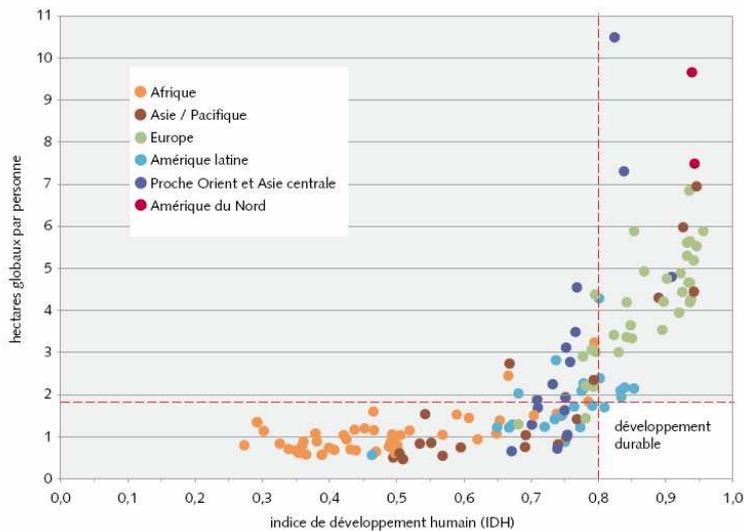
- espérance de vie à la naissance.
- taux d’analphabétisation des adultes.
- taux de scolarisation.
- PIB par habitant.

L’IDH établie ainsi un lien entre la dimension sociale et la dimension économique.

Des travaux sont en cours pour établir un lien entre la dimension économique et la dimension environnementale du développement durable. Cette corrélation s’explique en grande partie par le

lien entre l'empreinte écologique et le PIB de l'IDH- lien qui traduit que le développement économique se fait aujourd'hui au détriment de l'environnement.

Empreinte écologique et indice de développement humain par pays (2002) G 26



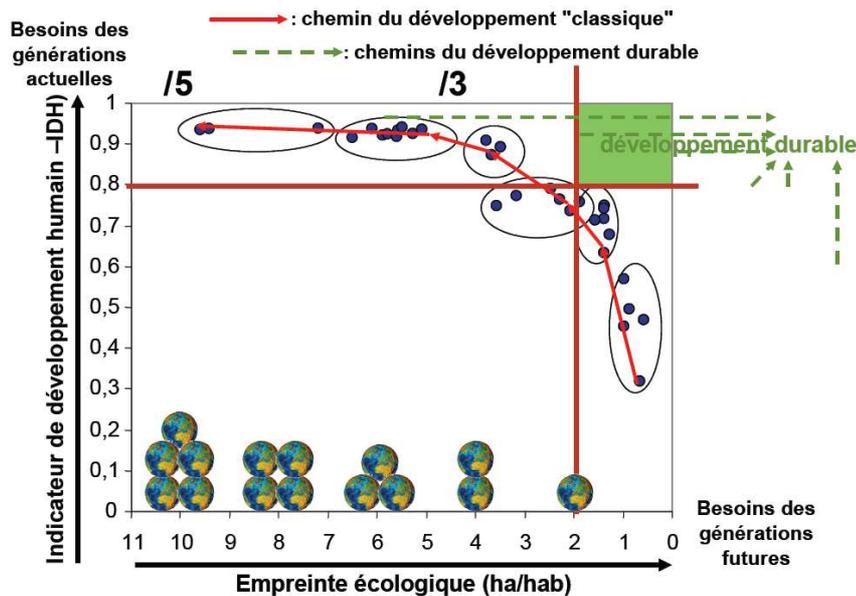
Empreinte écologique et indice de développement humain (IDH) par pays, en 2002.

Il n'y a guère de pays qui se situent dans le domaine d'un IDH élevé et dont l'empreinte écologique puisse être qualifiée de durable.

Source: Global Footprint Network

© Office fédéral de la statistique (OFS)

Comment tendre au développement durable ?



Le principe de calcul est simple. Pour une ville, le mode de vie de ses habitants est évalué à partir de leurs habitudes alimentaires, de leurs logements, de leurs déplacements, de la fourniture fabrication et de la consommation des biens et services. Ensuite une relation est faite entre les caractéristiques de ce mode de vie et l'empreinte écologique.

Pour l'alimentation

La superficie nécessaire pour produire un kilogramme de pain est déterminée en tenant compte principalement de la productivité d'un hectare de blé en France, la quantité d'énergie nécessaire pour moulinier le blé, fabriquer et cuire le pain et le distribuer.

Pour les transports

On tient compte de la superficie du territoire occupée par des infrastructures de transport et de la superficie de forêts en croissance nécessaire pour réabsorber le CO2.

Pour le logement

L'addition des « sous empreintes » permet d'obtenir l'empreinte écologique totale d'un habitant en calculant l'empreinte écologique de la production/consommation des biens et des services.

Plusieurs méthodes pour calculer l'empreinte écologique d'une ville ou d'une région. Les deux principales d'entre elles sont :

- méthode de calcul par les flux :

Cette méthode consiste à :

- . Identifier les principaux flux de matière et d'énergie entrant ou sortant du territoire.
- . Identifier les stocks de matière et d'énergie sur le territoire.
- . Établir un bilan matière/énergie du territoire.
- . Appliquer les coefficients de conversion pour avoir les quantités de matières et d'énergie en hectares.
- . Additionner les empreintes écologiques correspondantes pour obtenir l'empreinte écologique du territoire.

- méthode de calcul différentielle :

Cette méthode consiste à partir de l'empreinte écologique du pays où se trouve le territoire de :

- . Définir et calculer des variables d'ajustement pour expliquer l'empreinte écologique (ex : nombre moyen de km parcourus par un français en voiture pour l'empreinte écologique de la mobilité).
- . Calculer la valeur de chaque variable.
- . Définir une fonction d'ajustement de l'empreinte écologique en fonction des variables.

e) L'empreinte écologique :

De l'humanité :

L'empreinte écologique de l'ensemble des pays est estimée à 13,7 milliards d'hectares (année 1999), soit à 2,3 hectares par habitant. La surface globale productive de la planète (bio capacité), pour la même année, a été évaluée à 11,4 milliards d'hectares, soit environ 1,9 hectares par habitant. *Le seuil de durabilité est donc dépassé.*

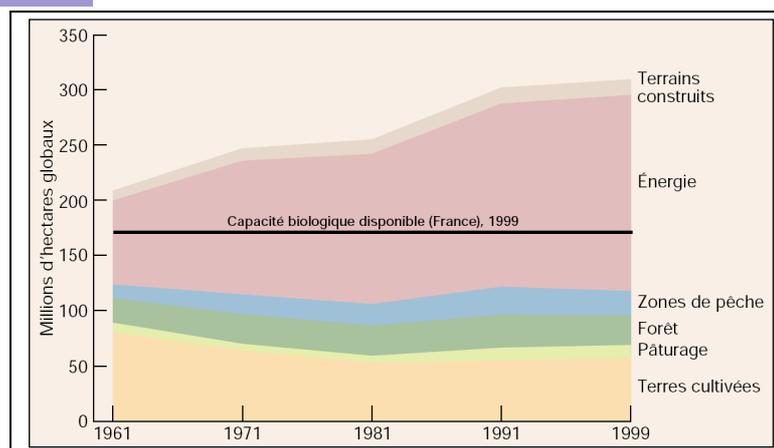
De grandes différences existent entre les pays. On constate notamment sur la carte ci-contre que :

- l'empreinte écologique des pays, dont leur pression sur l'environnement, augmente globalement avec leur niveau de vie (au sens économique du terme).
- des pays géographiquement proches ou assez proches, ayant des niveaux de vie comparables, peuvent avoir des empreintes écologiques assez différentes (cf. France, Espagne et Allemagne par exemple).

Cf. « L'évolution de l'empreinte écologique mondiale entre 1960 et 2002 » en annexe, page 131.

Empreinte écologique de la France :

L'empreinte écologique de la France a augmenté de 47 % en moins de 40 ans alors que sa population n'a augmenté que de 27 %.



La demande totale de la France sur la nature a dépassé de beaucoup la capacité biologique du pays : l'empreinte écologique de la France en 1999 a été de 309,8 millions d'hectares globaux, alors que sa capacité biologique n'était que de 169,5 millions d'hectares globaux. Le style de vie de la France ne pourrait pas être appliqué au monde entier.

L'empreinte française en 1999 était de 5,2 hectares globaux par personne, ce qui dépassait de 83 % la bio capacité par personne du pays (2,9 hectares) : il nous faudrait donc quasiment "une France" supplémentaire pour répondre à nos besoins.

Cf. Annexe « Nombre de planètes nécessaires si tout le monde vivait comme un français », page 131.

De l'île de France :

L'empreinte écologique du francilien moyen est de **5,58** hectares globaux par an et par habitant, légèrement supérieure à celle de la France, estimée à **5,20** gha/an/hab.

La production et **l'utilisation des biens** ainsi que **l'alimentation** représentent à elles seules 75% de l'empreinte écologique du Francilien. Il s'avère que près de 60% de l'empreinte écologique du Francilien est due à l'usage du «**sol énergie**».

Pour l'IDF, l'empreinte écologique a été déterminée par la méthode différentielle.

Pourquoi l'empreinte écologique des franciliens est supérieure à l'empreinte écologique d'un français moyen ?

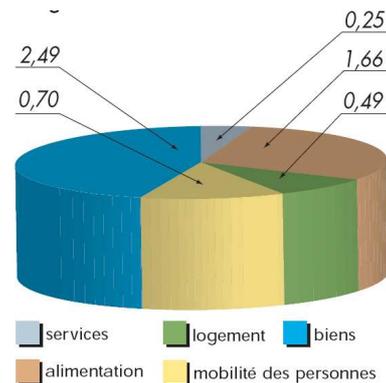
Plusieurs facteurs :

- Les modes de vie en région IDF favorisent la consommation des biens et services par le francilien moyen.
- L'ancienneté du parc de logements collectifs.
- La présence de deux grands aéroports à forte activité (ce qui compense négativement les performances reconnues des transports et logements collectifs sur les transports et logements individuels).

f) L'empreinte écologique en IDF

Par secteur de consommation
(en gha/hab./an)

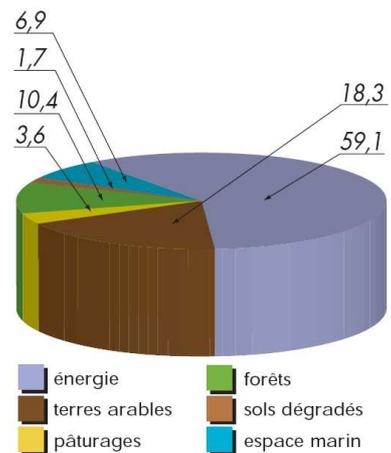
La production et l'utilisation des biens ainsi que l'alimentation représentent à elles seules 75 % de l'empreinte écologique du Francilien. Suivent les secteurs de la mobilité des personnes (12 %) et du logement (9 %).



Ces informations ont été primordiales pour les travaux de révision du SDRIF.

Par type d'usage des sols
(en %)

Il s'avère que près de 60 % de l'empreinte écologique du Francilien est due à l'usage du «sol énergie». La prédominance de la consommation d'énergie dans l'empreinte est courante pour les pays dits «développés».



Par type d'usage des sols et par secteurs de consommations

En combinant ces deux paramètres de calcul, on peut constater les premiers postes de consommation/usage des sols de l'empreinte écologique des Franciliens.

Empreinte écologique des Franciliens par type d'usage des sols et par type de consommation

Secteur	Énergie	Terres arables	Pâturages	Forêts	Sols dégradés	Espace marin	Total
Alimentation	0,202	0,894	0,18	-	-	0,384	1,66
Logement	0,433	-	-	0,01	0,048	-	0,49
Mobilité	0,668	-	-	-	0,028	-	0,70
Biens	1,748	0,125	0,02	0,57	0,022	0,001	2,49
Services	0,252	-	-	-	-	-	0,25
Total	3,30	1,02	0,20	0,58	0,10	0,39	5,59

Les 5 premiers postes de consommation/usage de sols de l'empreinte sont :

- la consommation d'énergie pour la production et l'utilisation des biens.
- La consommation des terres arables pour l'alimentation.
- La consommation d'énergie pour la mobilité des personnes.
- La consommation des forêts pour la production et l'utilisation des biens.
- La consommation d'énergie pour le logement.

g) Synthèse

- Par rapport à d'autres empreintes écologiques calculées en France ou à l'étranger, l'empreinte écologique en IDF est plutôt élevée à cause du mode de vie des franciliens (production et utilisation des biens, déplacements en avion plutôt qu'en train...) et certaines spécificités territoriales.
- Le mode consommation et de développement du territoire de l'IDF ne peut pas assurer une gestion économe et durable de l'espace.
- L'espace nécessaire pour permettre aux Franciliens de répondre à leurs besoins est supérieur aux limites administratives de la région.
- Néanmoins, on peut reconnaître à la région des performances qui encouragent à des pratiques favorables pour la préservation de l'environnement à savoir le transport en commun et sa forte concentration humaine.

h) L'avenir de l'empreinte écologique en IDF

(Source étude IAURIF mai2005)

- Mise en œuvre d'une communication interne et grand public autour de l'empreinte écologique.
- Sensibilisation et formation des différents acteurs de l'environnement de l'IDF à l'empreinte écologique.
- Adaptation des données nécessaires au calcul de l'empreinte écologique avec la base d'indicateurs de développement durable.
- Intégration de cet indicateur (empreinte écologique) aux évaluations environnementales ;
- Utilisation de l'empreinte écologique dans les Agenda 21 afin de définir les actions prioritaires et suivre les performances sur terrain.
- Renouveler d'ici 3 à 5 ans le calcul de l'empreinte écologique pour estimer le progrès de la région.

III. ANALYSE CRITIQUE DU SDRIF

A. Attractivité

1. Pertinence des objectifs

Rappel des objectifs du SDRIF pour le développement urbain

- **ECONOMIE**

Le passage d'un schéma visant l'expansion à celui valorisant l'existant
Anticiper les mutations économiques face à une concurrence internationale
Mettre en valeur le rôle du fleuve dans l'émergence de nouvelles filières
Densifier les pôles économiques
Encourager les éco-activités

- **RECHERCHE**

Développer une cohérence territoriale pour une meilleure visibilité
Fournir une offre de services adaptée aux exigences de la recherche
Développer une logique de réseaux

a) Par rapport aux besoins et aux enjeux de la région

De la politique économique souhaitée dans le cadre du SDRIF 2007 devrait découler la création de 28 000 nouveaux emplois par an et jusqu'à 40 000 emplois pour les 5 années à venir (selon le Schéma Régional Développement Economique). Ces enjeux pour la région peuvent susciter quelques interrogations. Dans un contexte économique où l'on cherche dans un premier temps à maintenir les emplois, la création de ces milliers d'emplois ne demande qu'à être vérifiée. La pertinence des indicateurs de suivi prendra ici toute sa dimension.

De plus les mutations économiques préconisées dans le SDRIF 2007 ignorent totalement les délocalisations massives vers les pays de l'Est, l'Inde ou la Chine, dont leur attractivité se réduit à une main d'œuvre peu chère. L'échelle macro-économique est ainsi totalement oubliée.

Le SDRIF souhaite par ailleurs rééquilibrer l'activité économique entre l'Ouest et l'Est de la région, en développant de nouvelles zones d'activités, dits pôles de bureaux prioritaires, à l'Est. Cependant, le SDRIF souhaite aussi conforter le rôle de la Défense, en densifiant et en réhabilitant le quartier. Ces objectifs sont contradictoires et l'on peut se demander si le rééquilibrage se fera.

b) Par rapport au développement durable

Environnement

La région tente de concilier développement économique et protection de l'environnement en incitant à la construction de locaux respectant le référentiel HQE et en développant les zones d'activité à proximité des grands axes de transports en commun. Les constructions des bâtiments universitaires sont également incitées à suivre la HQE.

De plus, le SDRIF souhaite mettre en place une politique d'accueil volontariste pour le développement des éco-activités. Cette orientation s'inscrit dans la construction de l'éco-région qui suscite de nouveaux défis pour les secteurs économiques traditionnels (BTP) et émergents. Le schéma souligne ainsi l'attrait économique de la valorisation des ressources agricoles vers les marchés alimentaires et non alimentaires et les perspectives qu'offre notamment le développement de la biomasse et des bioénergies.

Cependant, le développement économique de la région d'appuie sur son accessibilité internationale grâce au hub aérien. La croissance de ce trafic non planifiée a généré un coût environnemental conséquent en contradiction avec les politiques de réduction des gaz à effet de serre.

Social

Une croissance économique plus faible qu'ailleurs a fragilisé la compétitivité de l'Ile de France, avec un niveau de chômage élevé et un manque de valorisation de son cadre de vie. Le SDRIF apporte une réponse à cet enjeu en définissant des axes de solidarité équilibrant le taux d'habitat / emploi dans les territoires prioritaires.

Soutenir l'attractivité de la région Ile-de-France à travers son potentiel recherche nécessite des services associés performants. Ces enjeux passent par une meilleure accessibilité en transport ainsi qu'une offre de services aux étudiants visant à réduire les disparités entre les universités et ses chercheurs. Ils concernent également l'accueil des chercheurs étrangers contribuant à une solidarité extraterritoriale.

2. Organisation, dispositifs et moyens mis en place (la mise en œuvre des préconisations du SDRIF)

a) Organes d'exécution, articulation politique

En Ile-de-France, le grand nombre de structures publiques et privées qui interviennent dans le champ économique rend d'autant plus nécessaire leur coordination. Le développement économique régional ne peut être la simple somme des développements économiques locaux. S'il est admis que la Région doit être « chef d'orchestre », elle n'a pas tous les pouvoirs ni tous les moyens d'y parvenir. Elle peut cependant y contribuer pour assurer une bonne combinaison des différents niveaux d'intervention économique, bien accompagner les projets de développement locaux, parvenir à des arbitrages entre projets et territoires concurrents, et garantir la meilleure efficacité collective en combinant les agencements les plus pertinents.

La Région n'a pas de relations hiérarchiques avec les autres territoires, mais elle est sans conteste bien positionnée en tant que principal responsable pour évaluer les forces et faiblesses de l'appareil économique existant, affecter des aides à la création et au soutien des entreprises, proposer un cadre plus lisible plus accessible et plus efficace, et intégrer les positionnements différenciés des acteurs et leurs priorités.

b) Dispositifs réglementaires

Le Conseil Régional élabore actuellement un Schéma Régional de Développement Economique (SRDE), comme le lui permet la loi du 13 août 2004. Le SRDE est établi pour 5 ans, à titre expérimental et sur la base d'une concertation avec les autres collectivités locales, les organismes consulaires et les acteurs économiques. Le SRDE constitue le volet économique à court

et moyen terme du SDRIF, mais il n'a pas vocation à produire une programmation territorialisée du développement économique.

Par ailleurs, plusieurs outils sont en cours d'élaboration et permettront de soutenir le développement de la recherche en Ile-de-France. Les Pôles de recherche et d'enseignement supérieur (PRES), les Réseaux Thématiques de Recherche Avancée (RTRA), les Réseaux Thématiques de Recherche et de Soins (RTRS), et les Domaines d'Intérêt Majeur (DIM) de type « cluster » et plus particulièrement les pôles de compétitivité devront être approfondis.

Le développement universitaire s'appuiera également sur le projet « soleil » et le Génopôle. Le SDRIF repose de plus sur le schéma « Université du 3^{ème} millénaire » (U3M) adapté en 1999.

c) Financements

Un « Fonds Régional pour l'emploi et la formation » est cependant actuellement à l'étude. Le suivi et l'évaluation du Fonds Régional pour l'Emploi et la Formation sera confié à une conférence des financeurs, regroupant les partenaires privés et publics de l'aide au financement du développement économiques (banques, Caisse des Dépôts et Consignations, OSEO-BDPME, Région, Départements, EPCI...), à laquelle pourraient être associés les financeurs de la formation, notamment les organismes paritaires collecteurs agréés (OPCA).

Il n'existe cependant actuellement aucun élément budgétaire lié aux actions économiques planifiées dans le SDRIF. Mis à part le budget global de la région (DGF), aucun budget spécifique n'a été alloué par l'Etat. Le SDRIF s'appuie sur des outils de programmations existants, comme les contrats de plan Etat-Région et les Schéma Régionaux de Développement Economique.

Le SRDE offre cependant la possibilité pour la Région de gérer certaines aides publiques aujourd'hui attribuées par les services de l'Etat et d'en fixer les critères d'éligibilité, les montants et les conditions d'utilisation pour peser sur les orientations du marché, en privilégiant un système d'intervention d'utilité sociale et économique. Les autres collectivités ou leurs groupements peuvent participer au financement de ces aides sur la base de conventions passées avec la Région, ou, si elle en est d'accord, mettre en oeuvre leur propre projet ou régime d'aides.

Pour la Région, le SRDE est donc l'occasion d'approfondir et de partager avec ses partenaires son objectif de modulation des interventions financières pour lutter contre les inégalités sociales et territoriales. Il peut aussi lui permettre de rendre concrètes ses exigences de première éco-région d'Europe en renforçant la responsabilité sociale et environnementale des entreprises par la définition de critères d'attribution des aides économiques.

La région a donc prévue des changements de cap radicaux mais a-t-elle chiffrée ces changements (densification économique des pôles existants, valorisation et émergence de nouvelle filière...). Dans un contexte où le rôle de la région et son budget tend à décroître, quelle source de financement peut prétendre la Région ? Le rôle de l'Europe dans la construction du schéma directeur est mis à l'écart alors qu'il devrait être pris en compte d'avantage.

B. AMENAGEMENT DE L'ESPACE REGIONNAL

1. Pertinence des objectifs

a) Par rapport aux besoins et aux enjeux

Après avoir vu l'émergence d'un polycentrisme, à l'échelle nationale (métropoles d'équilibres) puis régional (les villes nouvelles), la politique d'aménagement régional chercherait à renforcer la dynamique des différents centres urbains franciliens. La déconcentration du cœur urbain parisien n'est plus l'enjeu majeur.

Cette nouvelle « dynamique des centres » repose sur le concept du « bassin de vie », échelle floue où doit pouvoir se créer une forme de synergie urbaine entre différents facteurs socio-économique : cadre de vie agréable, mixité sociale et fonctionnelle possible, bonne convergence entre types de logements, infrastructures de transports et zones d'activités économiques...etc. Le développement de ces nouveaux centres dynamiques participerait à la diversification à la fois spatiale et sectorielle de la métropole parisienne, dont la reconnaissance internationale repose trop sur l'image de ville touristique et culturelle que renvoie son centre historique.

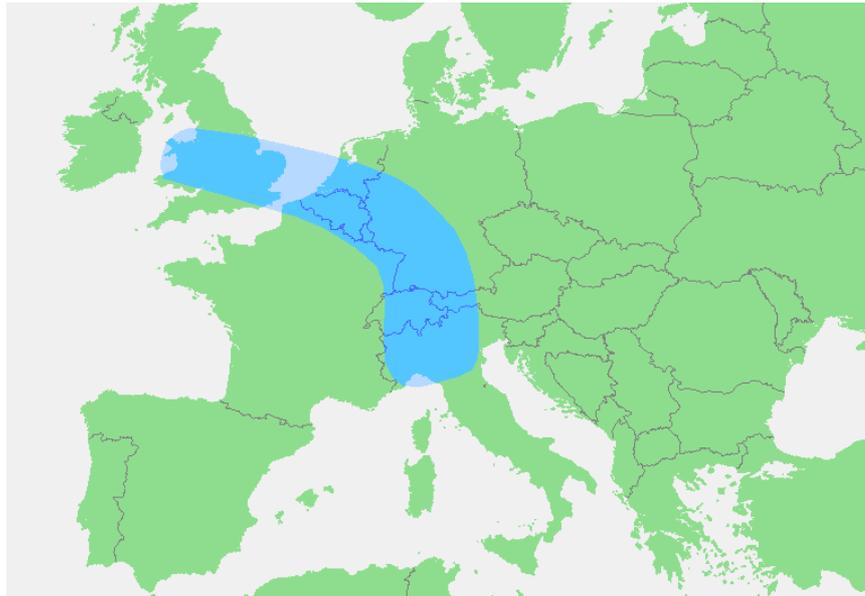
Les critiques sont nombreuses sur la politique de patrimonialisation menée involontairement par la ville de Paris. La disparition de l'habitat dans le cœur d'agglomération est une des inquiétudes soulevée par le SDRIF. L'attraction touristique et la polarisation sur une « culture du musée » semblent faire oublier les préoccupations locales bien plus ancrées sur l'amélioration de leurs cadres de vie quotidiens. Il y a donc une remise en cause nécessaire de cette attractivité mondiale non maîtrisée, la question étant de savoir à qui profite l'urbanité du centre aggloméré?

Face à cet enjeu, le rééquilibrage territorial en matière d'équipements est préconisé, vers une offre de proximité dans différents domaines (culture, sport, ...etc.), c'est une poursuite de la politique des précédents SDRIF.

En outre, créées pour répondre aux objectifs de polycentrisme des SDRIF précédents, les villes nouvelles d'Ile-de-France s'inscrivent pleinement, comme d'autres centres urbains existants dans les objectifs fixés autour de la notion de bassin de vie par le nouveau SDRIF. Les nombreux défauts inhérents aux villes nouvelles (mauvaise insertion dans le réseau de transport, éloignement des zones d'activités, étalements urbain, ...etc.), laisse pourtant encore une place à l'expérimentation et la possibilité d'une densification (création de centre urbain structurants). L'ambition pour ce type de tissus urbain spécifique en périphérie du cœur aggloméré, où existe encore une réserve foncière non négligeable, serait effectivement de lancer une réflexion de fond qui irait au-delà des objectifs de polarisation autour de centres denses préconisés par le SDRIF.

Ces espaces urbains spécifiques ne peuvent être assimilés à d'autres bassins de vie. Ils doivent faire l'objet d'une stratégie de développement urbain durable adaptée à leurs potentiels particuliers : pôle recherche/universitaire à structurer, gestion optimale du foncier disponible, ...etc. Une spécificité à intégrer à la nouvelle approche par faisceau du SDRIF.

Par ailleurs, la Région souhaite favoriser un « rayonnement interrégional » et inscrire le territoire pleinement dans l'espace européen. Géographiquement exclue du faisceau dynamique européen (la « banane bleue »), l'Ile-de-France semble souffrir d'une mégapolisation anticipée, ou d'un saut d'échelle vers une compétition urbaine internationale. Car si la région effectue une grande majorité de ses échanges au sein de l'UE, Paris tout comme Madrid, ne bénéficie pas d'un « hinterland » régional dense (densité éclatée sur l'ensemble du territoire régional) observable dans la « banane bleue » européenne. Ainsi, ce radio-concentrisme de l'Ile de France exclut la région d'une partie de la dynamique européenne.



Il y a donc une équation difficile à résoudre pour les instances régionales, entre rééquilibrage du territoire régional et l'inscription de la mégapole dans le système monde. Le frein au phénomène de mégapolisation voulu indirectement par les précédents schémas directeurs est dû à une remise en cause citoyenne de la croissance urbaine irraisonnée et de la montée en puissance des thématiques autour du développement durable (principe inscrit dans le SDRIF par la LOADDT de 1999) du territoire.

b) Par rapport au développement durable

L'aménagement de l'espace urbain régional proposé par le SDRIF réponds assez bien à une démarche de développement urbain durable.

Environnement

Les orientations d'aménagements vers une « Eco-Région » sont ambitieuses. Issues des réflexions menées au sein même de l'échelon départemental à travers les nombreuses initiatives d'Agendas 21 (l'Essonne par exemple) ou autres projets d'« Eco-départements », l'enjeu environnemental est prépondérant dans le SDRIF.

Pourtant, ces démarches environnementalistes relèvent des contradictions dans le positionnement de la région à l'international, tel que la question controversée de l'aménagement des zones aéroportuaires (un mode de transport en croissance exponentielle, possibilité implicite d'une troisième plateforme ?).

Par ailleurs ; la mise en avant de la ville compacte comme modèle d'aménagement durable pour la région participe également à cette dynamique et doit permettre la préservation des espaces naturels fragilisés et de la trame verte urbaine. Mettre l'accent sur l'identité régionale serait souhaitable pour donner une plus-value à ces espaces en raréfaction.

Social

Les inégalités territoriales sont assez largement traitées par le SDRIF. Un accès pour tous aux centres urbains dynamiques s'affiche comme une priorité régionale. Le lien social se produit lorsque la cohésion territoriale est possible.

Le cœur aggloméré parisien concentre les disparités sociales (80% du logement social francilien, 3,7% d'allocataires RMI (contre 1,3% sur la région) et 900 000 francilien viennent travailler à Paris. Les objectifs d'aménagement spatial du SDRIF ne prétendent pas résoudre le

difficile enjeu de la mixité foncière des centres urbains francilien dynamiques (logement, activités, commerces,...etc.) et particulièrement celui de Paris.

Economie

Le dynamisme économique est au centre de la politique d'aménagement régional développé par le SDRIF. Mais miser sur l'attractivité économique de l'Ile-de-France ne doit pas compromettre la répartition des richesses sur le territoire.

Finalement, l'aménagement régional, dans une perspective de développement urbain durable, chercherait à orienter ses efforts autour des gares et plateforme de transports multimodales.

2. Organisation, dispositifs et moyens mis en place (la mise en œuvre des préconisations du SDRIF)

a) Organes d'exécution, articulation politique

L'IAURIF est la principale institution « technique » en charge de concevoir l'aménagement régional.

L'imbrication des différentes politiques régionales offre des capacités d'aménagement territorial optimales. L'Ile-de-France joue un rôle moteur dans l'articulation des politiques européennes structurelles de solidarité interrégionale. C'est pourquoi, alors que son poids économique régional lui confère un pouvoir d'influence important, la région doit se positionner en modèle européen dans son engagement pour un développement durable. On pense notamment aux objectifs de réduction d'émission de gaz à effet de serre où à l'engagement vers les 21% de production d'énergie renouvelable.

Il est nécessaire que les organes de pilotage de l'aménagement régional considèrent l'attractivité nationale, européenne et internationale du bassin parisien comme un atout permettant à l'Ile-de-France de se positionnée tant que centre d'impulsion.

Le modèle du « Regional planning » londonien donne une force d'impulsion supérieur à l'échelon régional. La montée en puissance de l'exécutif régional (désengagement progressif de l'Etat) pourrait à terme permettre l'acheminement vers ce modèle d'organisation.

b) Dispositifs réglementaires

L'inscription des principes du développement durable dans la plupart des dernières grandes lois d'aménagement territorial donne au SDRIF des bases règlementaires favorables aux objectifs de développement durable territorial souhaités par la région.

c) Financements

La viabilité financière du projet d'aménagement spatial développé par le SDRIF est en question. Les capacités financières que la Région serait amenée à dégager pour d'une part contribuer au financement des investissements envisagés dans le futur Schéma Directeur et d'autre part inscrire la mégapole francilienne durablement dans la compétition des grandes régions urbaines du monde, est considérable.

Et enfin, les organismes institutionnels semblent être également préoccupés par l'affectation de ressources (nouvelles ou actuelles) telles que le charge foncière dégagée par les projets d'aménagements ou les ressources de l'ex-FARIF. Le problème de l'équité fiscale est aussi enjeu (polarisation des fonds sur certains territoires de dynamique internationale).

C. DEVELOPPEMENT URBAIN

1. Pertinence des objectifs

Rappel des objectifs du SDRIF pour le développement urbain

Fournir un logement à tous les franciliens

Prévenir l'étalement urbain

Favoriser la mixité sociale et fonctionnelle

Equilibrer le développement urbain sur l'ensemble de la région

Intégrer le développement durable dans les projets urbains de la région et lutter contre le changement climatique

a) Par rapport aux besoins et aux enjeux de la région

Les objectifs fixés par le SDRIF sont ambitieux et pertinents. Ils proposent une solution aux problèmes auxquels la région est confrontée actuellement, et en particulier à la crise du logement et à l'étalement urbain.

Cependant, les préconisations du CESR sur des cartes au 1/50.000e dans les secteurs où l'équilibre régional et les objectifs généraux du SDRIF nécessitent des limites précises d'urbanisation possible (ceinture verte) n'ont pas été suivies. La carte générale au 1/300.000e n'est pas suffisante si la numérisation ne permet pas des agrandissements locaux "opposables".

On peut penser par ailleurs que les objectifs du SDRIF sont contradictoires et seront difficiles à mettre en œuvre. En effet, afin de répondre à la crise du logement, le SDRIF propose de construire 60 000 logements par an. Or, le deuxième objectif du SDRIF est de réduire l'étalement urbain. La région propose donc que les deux tiers des constructions nouvelles se fassent dans des zones déjà urbanisées. Or, parallèlement à ces constructions, 14 000 logements par an de ces zones seront fusionnés, transformés ou plus souvent démolis. Ceci réduira donc à 26 000 logements par an le solde net de la construction dans ces espaces.

En outre, le SDRIF ne propose pas d'effort important pour améliorer le parc existant, ce qui est pourtant nécessaire pour réduire le nombre de logements inoccupés ou insalubres. La région s'appuie essentiellement sur les politiques nationales et en particulier le PNRU pour les zones urbaines sensibles. Une politique de réhabilitation efficace complémentaire à la politique de construction neuve pourrait être mise en place afin de répondre plus efficacement à la crise du logement.

Si l'on considère généralement le Paris Haussmannien comme un modèle de ville dense, le SDRIF ne propose pas de le répandre à l'ensemble du cœur de l'agglomération. En effet, la densité moyenne des zones d'habitat à Paris est de 300 logements par hectare. Le SDRIF propose que la densité des espaces d'habitat dans les espaces déjà urbanisées s'accroisse en moyenne de 11% entre 2005 et 2030. Or ceci permettra seulement d'atteindre une moyenne de 90 à 100 logements/ha dans le cœur de l'agglomération, secteur de densification préférentielle.

Enfin, après plus de trente ans de développement des communes périurbaines par un tissu pavillonnaire extensif, comment faire changer les ménages sur le choix de la maison individuelle ?

Celle-ci est en effet souvent synonyme d'idéal de qualité de vie. Le SDRIF devra être accompagné d'un effort important de revalorisation de qualité de vie urbaine.

b) Par rapport au développement durable

Environnement

La région a bien intégré les enjeux actuels de développement durable et de lutte contre le réchauffement climatique. Elle parvient à concilier dans ses orientations développement économique et croissance démographique, avec préservation de l'environnement.

En effet, la généralisation progressive de la HQE préconisée et l'amélioration progressive des performances énergétiques du parc de logement devraient permettre de diminuer significativement les consommations d'énergie, et par conséquent l'émission de gaz à effet de serre.

Cependant, on peut regretter l'absence d'objectifs précis et chiffrés de performance énergétique et environnementale des bâtiments. Le SDRIF ne parle que de « favoriser », de « privilégier » et de « promouvoir » la HQE. Il demande à ce que les projets de territoires tels que la défense « répondent aux critères » de la HQE, mais il ne précise pas lesquels et ne fixent pas de seuils limites, de performances minimales. Par conséquent, on peut craindre que la diffusion de la HQE ne soit que partielle et qu'elle ne soit utilisée que pour valoriser l'image de projets n'appliquant que le minimum de critères pour être certifiés. De même, le SDRIF affirme l'importance de l'amélioration de la performance énergétique du parc actuel mais ne définit pas d'objectifs clairs.

Le SDRIF préconise par ailleurs le modèle de la ville compacte et articulée autour des axes de transports en communs. Ce choix s'inscrit dans la lignée du développement urbain durable, car cette forme urbaine permet de diminuer les consommations énergétiques des bâtiments, de limiter les impacts liés à l'utilisation des transports individuels, et de préserver les espaces naturels.

Cependant, il est tout de même prévu que le tiers de la construction nouvelle se fasse dans des zones d'urbanisation nouvelles, situées essentiellement dans la ceinture verte. Ces zones urbanisables représentent 23 700 ha. Même si la densification envisagée réduira l'étalement urbain, l'urbanisation de la région aura tout de même pour conséquence de réduire des espaces naturels déjà mis à mal.

Social

La région Ile de France se veut solidaire. Elle souhaite que son développement urbain intègre les personnes en difficulté, en développant un parc de logements sociaux adapté. Ainsi, l'objectif annoncé d'atteindre 30% de logements sociaux sur l'ensemble de la région en 2030 est ambitieux, et dépasse les 20% imposés par la loi SRU.

De plus, l'offre immobilière devra permettre de préserver et de développer la mixité sociale locale en proposant des logements variés répondant aux besoins de populations différentes. Cette mixité est cependant rejetée par des villes et des franciliens qui refusent de développer le parc social et d'accueillir des personnes en difficulté. Les préconisations du SDRIF devront donc être accompagnées d'un effort de sensibilisation afin de faire accepter par tous la mixité sociale.

Economie

Le SDRIF souhaite que le développement urbain se fasse dans un équilibre entre habitat et emploi. De plus, la promotion de la HQE est un facteur de développement économique et de création d'emploi. La région souhaite minimiser les impacts du développement économique en favorisant les zones desservies par des transports en commun. Elle préconise également l'utilisation de la HQE dans les constructions de locaux d'activité.

2. Organisation, dispositifs et moyens mis en place (la mise en œuvre des préconisations du SDRIF)

Les objectifs quantitatifs fixés sont globalement adaptés aux enjeux du développement urbain de la région. Mais on peut s'interroger sur l'organisation, les moyens réglementaires et les financements qui permettront d'atteindre ces objectifs.

a) Organes d'exécution, articulation politique

La mise en œuvre des actions préconisées par le SDRIF sera complexe. Elle implique en effet de nombreux acteurs : la région bien sûr, mais aussi l'Etat, la Direction Régionale de l'Équipement, les départements, les villes, les établissements publics de coopération intercommunale et les partenaires privés. La réussite du développement urbain de la région est conditionnée par le niveau de coopération qu'elle parviendra à établir avec tous ces acteurs.

Plusieurs réponses sont apportées, notamment la création du Comité régional de l'habitat qui permettra de mieux coordonner les politiques de l'habitat pilotées par les départements, les agglomérations ou l'Etat, et soutenues par la Région.

La coopération entre l'Etat et la région est capitale, en particulier pour le renouvellement urbain qui implique des opérations complexes et longues. Elle est formalisée par le Contrat de Plan État Région qui contient un volet territorial pour la politique de la ville. Cette coopération est d'autant plus importante que la mission ville de la DREIF a un grand pouvoir dans ce domaine. Elle est en effet chargée, pour la préfecture de région, de l'animation et de la mise en œuvre de la politique interministérielle de la Ville en Ile de France, en liaison avec les sous-préfets à la Ville des départements, les directions départementales de l'équipement et les autres services de l'État.

Les relations avec les départements et les communes sont basées sur la bonne volonté des acteurs. En effet, elle n'exerce aucune autorité, selon le principe de non tutelle d'une collectivité sur une autre. De plus, les responsabilités sont partagées entre ces trois collectivités, les départements étant responsables des plans départementaux pour le logement des personnes défavorisées et des plans départementaux de l'habitat. Les communes sont responsables des programmes locaux de l'habitat et peuvent se voir délégué de l'Etat les aides à la pierre.

Des structures régionales, telle que l'Agence Foncière et Technique de la Région Parisienne créée en 2006, renforcent les moyens d'action de la région. De plus, la concertation ayant été importante lors de l'élaboration du nouveau SDRIF, on peut espérer que ses orientations seront partagées par tous.

b) Dispositifs réglementaires

La réglementation impose une compatibilité des SCOT et des PLU avec le SDRIF. L'articulation entre l'échelle régionale du SDRIF et les échelles locales est cependant difficile et elle sera sujette à de nombreux débats. Les nombreuses communes rurales dont le développement est très restreint par le SDRIF contestent en effet le schéma régional. Les collectivités locales ne sont par ailleurs nullement tenues de se conformer aux objectifs de construction inscrits dans le Sdrif. Le CESR souhaite ainsi une réforme législative offrant la possibilité d'imposer une "densité minimale" pour les constructions neuves.

Par ailleurs, les villes doivent respecter les diverses réglementations sur le logement, dont la loi SRU imposant 20% de logement social à chaque commune. Or, 188 communes ne respectent pas

cette loi aujourd'hui en Ile de France parce que les pénalités ne sont pas assez contraignantes, et que l'article 55 de la loi permettant aux préfets de se substituer aux communes défaillantes n'est pas appliqué. L'objectif des 30% de logements sociaux fixé par la région ne sera pas réalisable sans un renforcement de cette loi.

La nouvelle loi sur le droit au logement pourrait apporter un soutien aux orientations pour le logement du SDRIF. L'Union sociale pour l'habitat d'Ile-de-France, l'AORIF, soutient ce projet, tout en considérant que « la relance de la construction et une meilleure répartition des logements locatifs sociaux sont indispensables pour une bonne mise en œuvre du droit au logement ».

Le « plan régional de l'habitat » qui devra être défini et partagé par tous les acteurs sera certainement le dispositif le plus efficace pour rééquilibrer le développement urbain du territoire et appliquer les préconisations du SDRIF.

c) Financements

Le financement des opérations de développement urbain est un point critique des politiques préconisées par le SDRIF. Ce financement est complexe et partiellement maîtrisé par la région. La maîtrise des coûts du foncier est d'autant plus difficile pour les opérations de renouvellement urbain situées dans des zones où les prix des terrains sont plus élevés.

L'AFTRP répondra en partie à cet enjeu. En effet, l'intervention de l'agence sur les marchés fonciers contribuera à la stabilisation, voire la baisse des prix. Assurant la maîtrise de toute la chaîne foncière qui précède l'aménagement, l'agence est un facilitateur d'opérations d'aménagement. Les communes pourront ainsi disposer de terrains à un coût plus compatible avec l'équilibre des opérations. L'AFTRP est également spécialiste de l'ingénierie foncière et elle pourra mener une expertise foncière et définit un programme d'actions pour accompagner l'ingénierie des projets urbains.

De plus, l'Observatoire régional du foncier (ORF), créé à l'initiative de l'Etat et de la Région en 1987, mérite un renforcement de ses moyens, humains et financiers, afin d'atteindre totalement sa mission d'appréhension du marché foncier. En effet, toute action foncière ambitieuse et efficace demande au préalable une observation précise du marché.

D. TRANSPORTS

1. Pertinence des objectifs

Rappel des objectifs

Un développement durable de la mobilité

Une « articulation optimale entre systèmes de transport et aménagement du territoire »

Une amélioration de l'offre de transport, particulièrement entre les différentes polarités périphériques

Un renforcement des réseaux propres aux différents bassins communaux d'Ile-de-France

Un appui aux objectifs du SDRIF en matière d'habitat, d'activité économique et de cohésion territoriale

Un soutien aux alternatives à l'usage « immodéré de la voiture », consommation raisonnée de l'espace

Le maintien des sites de logistique en cœur d'agglomération, report modal partiel du transport de marchandises

Une « amélioration de l'offre de transports collectifs » en 3 phases de 6 ans à l'horizon 2027 :

- Un meilleur maillage, liaisons tangentielles entre les polarités (rocales ferroviaires « Arc-Express »)
 - Optimisation du cadencement (fréquence, capacité, fiabilité,...etc.)
 - « Réorganiser les services ferroviaires franciliens » (schémas directeurs pour chaque lignes ferroviaires)
 - Développement de l'offre TCSP (tramways, bus en site propre), prolongement lignes de métro
- Une gestion adaptée des infrastructures routières existantes, maillage et structure du réseau performant pour le trafic régional, national et européen
- Une « amélioration des conditions d'utilisation de modes doux » (marche, itinéraires cyclables régionaux)
- Permettre une accessibilité optimale et attractive du territoire régional

a) Par rapport aux besoins et aux enjeux

La stratégie régionale sur les transports et déplacements répond aux enjeux de la mobilité par le soutien à une multitude de projets d'infrastructures de transports, dont une partie est issu du contrat de Plan Etat-Region. Le plus ambitieux de ces projets est sans doute la liaison dite « Arc-Express », ligne ferroviaire souterraine qui permettrait de créer des échanges nouveaux entre les différents centres urbains périphériques du cœur d'agglomération. Cependant, on est en droit de s'interroger sur la faisabilité d'un projet imaginé, sous des formes différentes, il y a des années et qui n'a jamais aboutit à cause de coûts excessifs. En effet, le plan d'aménagement des réseaux de transport reprend les grandes lignes de celui du SDRIF précédent mais se veut résolument « développement durable » par ses choix d'objectifs.

Par ailleurs, même si la centralité de Paris reste le point focal des aménagements envisagés, l'ouverture vers l'international grâce à l'amélioration des infrastructures aéroportuaires et fluviales donne à la région un ancrage européen et une dimension mondiale. Le jeu des échelles est important et les réflexions menées, indépendamment du SDRIF sur l'organisation des déplacements gravitant autour des bassins d'emploi (zone aéroportuaire d'Orly par exemple), reste un enjeu majeur.

La région entreprend enfin de rattraper son retard par rapport à d'autre pays européens dans les plateformes multimodales des réseaux de transport. Les transports de marchandise font l'objet d'une stratégie spécifique nouvelle de diversification du fret routier. Ainsi, le soutien du projet de reconquête fluviale, qui permettra le transfert d'une partie du fret routier (camions de marchandises) vers le fret fluvial, apporte des solutions innovantes.

L'inter-modalité des différents réseaux est un facteur essentiel de cohésion territorial qui favorise la fluidification du trafic et encourage lorsqu'elle se réalise le basculement vers des modes de transport alternatifs à l'automobile. Les atouts de la région, qui profite de son positionnement nodal sur l'ensemble des réseaux de transports français (aéroportuaire, routier, ferroviaire), renforce ce besoin d'organisation intermodal, pour faire face aux risques d'engorgement et apporté une réponse efficace aux enjeux du développement durable. Dans ce sens, l'évocation par le SDRIF d'une amélioration des « pôles de correspondance structurant » pour les transports collectif ne semble pas suffisante.

b) Par rapport au développement durable

L'orientation des préconisations du nouveau SDRIF en matière de transport affiche clairement une volonté de développement durable dont l'objectif principal serait de limiter au

maximum l'usage de la voiture particulière et le transport de marchandise routier. Peut-on parler de « développement durable de la mobilité » ?

Environnement

De nombreuses alternatives au transport motorisé sont proposés et notamment l'encouragement aux modes doux de déplacement. Cette mobilité quotidienne non polluante est simple et efficace pour les trajets courts, et l'exemple parisien d'utilisation de la marche à pied (54%) démontre sa pertinence dans un tissu urbain dense et bien maillé. Mais le potentiel de ces modes de déplacements reste limité lorsque l'on change d'échelle et devrait être associé plus largement aux orientations touristiques et de loisirs du SDRIF.

Social

La région Ile-de-France doit pouvoir à travers sa politique de transport trouver un rééquilibrage territorial. Dans ce sens, l'enjeu de l'accessibilité est déterminant dans un objectif de rendre la mobilité possible à tous les franciliens. Les dispositifs en place ou programmés pour atteindre cet objectif sont nombreux et l'inégalité d'accès à l'ensemble du territoire doit trouver rapidement une réponse. Les franges urbaines de la première couronne sont les plus touchées, cet isolement exclu ces espaces socialement fragiles de toute forme de mobilité.

L'amélioration de la déserte à l'échelle du bassin parisien ne doit pas faire oublier ces liaisons urbaines de proximité. Les infrastructures routières générant cet isolement sont ainsi des cibles à restructurer et la promotion des modes doux ou la réflexion autour des « portes » autoroutières parisiennes sont un bon début.

Economie

La dynamique économique régionale dépend largement « de la performance des réseaux de transports ». Le Schéma Directeur promeut ainsi l'ouverture nationale et internationale de l'Ile-de-France, comme moteur à la vitalité économique régionale. Cet enjeu suit les objectifs régionaux d'agencement entre bassins d'emplois, centres économiques majeurs (La Défense) et les différents réseaux de transport et centres logistiques.

L'économie locale, solidaire et associative peut-être associée aux initiatives voulues par le SDRIF pour trouver des alternatives à la dépendance aux déplacements routiers (Plan de déplacement des entreprises, covoiturage, modalités douces,...etc.).

2. Organisation, dispositifs et moyens mis en place (la mise en œuvre des préconisations du SDRIF)

a) Organes d'exécution, articulation politique

En matière d'infrastructure routière les compétences régionales sont renforcées dans l'articulation des différentes politiques, l'Etat conservant son poids de financement. On observe ainsi l'inscription par l'Etat, dans le SDRIF, de la structuration du réseau routier de l'Ile-de-France (transfert de compétence dans la cohérence des voies express et autoroutes). Il y a également une responsabilité régionale dans les liaisons territoriales des différents réseaux de transport, il s'agit d'assurer le bon fonctionnement de zones tampons ou de franges urbaines qui sortent du giron départemental.

Finalement, les moyens d'application des objectifs du SDRIF souffrent, à la différence de grandes villes comme Londres, d'une organisation de fonctionnement éclatée du bassin parisien. En effet, le transport est confié à deux sociétés sur lesquelles ni le Conseil Régional, ni la ville de Paris n'ont pas de pouvoir direct : la RATP et la SNCF

La Région s'est dotée néanmoins, avec le STIF, d'une structure de réflexion performante, d'un acteur de référence et de coordination des différentes politiques de transport en Ile-de-France. Ce

souci d'articulation de l'aménagement régional a été renforcé par la création d'un Etablissement Public Foncier Régional d'Ile-de-France (EPFRIF) en décembre dernier, qui doit permettre une consommation raisonnée de l'espace francilien et notamment l'agencement des espaces à proximité des plateformes multimodales stratégiques.

b) Dispositifs réglementaires

Il existe de nombreux outils d'urbanisme réglementaire assurant une cohérence indispensable à l'efficacité des mesures préconisées par le SDRIF en matière de transport : Schéma Régional des Infrastructures et des Transports (SRIT), Plan de Déplacement Urbain d'Ile-de-France (PDUIF – 15 Décembre 2000), les Plans de Déplacements Urbains locaux ou encore le futur Contrat de Projet Etat-Région pour les grands projets urbains de transports (2007). La compatibilité de ces dispositifs est assurée par la réglementation et la main mise de l'Etat pour le financement.

Du point de vue de la gouvernance, des difficultés existent lorsqu'il s'agit de la coordination des politiques de transport avec le Paris intra-muros, où le maillage des réseaux de transport est particulièrement dense. Le document qui détermine le futur des transports n'est alors plus le SDRIF mais le PDP (Plan de Déplacement de Paris). La mise en commun des idées d'intentions entre les 2 documents déterminera l'efficacité des objectifs déterminés, le prochain PDP étant déjà en préparation, alors que le SDRIF n'est pas encore validé.

c) Financements

Les transports sont traditionnellement considérés prioritaires dans les politiques budgétaires. La visibilité politique de projet d'infrastructure de transports est forte car la mobilité, forme de liberté de déplacement, est au cœur des préoccupations citoyennes.

En outre, le financement d'une politique de transport coûte chère, la mobilisation de fonds est nécessaire. Ainsi, la part des dépenses annuelles régionales, exclusivement du ressort des transports collectifs (propre aux compétences régionales), dans ce secteur est de l'ordre de 944 M€ pour le budget 2007. Ces fonds sont issus du CPER pour les grandes opérations. A signaler que la région finance par ailleurs en grande partie le coût social de la mobilité (RMistes, ...etc.) et le coût de fonctionnement du STIF (à hauteur de 80%).

Le poids de l'Etat sur le financement des infrastructures de transports montre l'impuissance de la région à véritablement maîtriser sa politique routière et donc son engagement dans une limitation des déplacements motorisés.

3. Conclusion

Le péage urbain peut être un moyen d'action efficace pour atteindre les objectifs de développement durable du territoire régional. Une telle mesure, déjà expérimentée dans plusieurs métropoles européennes, doit être appréciée par rapport aux spécificités de Paris (très forte centralité, polarisation du maillage régional, coupure urbaine de la rocade, ...etc.) et ne pas créer d'inégalité socio-spatiales trop importante. Les « portes » parisiennes sont l'enjeu d'une politique de péage routier, la réflexion doit être menée dans ce sens.

E. Environnement

1. Pertinence des objectifs

a) Rappel des objectifs du SDRIF pour l'environnement

Préserver, restaurer, valoriser les ressources naturelles

Et permettre l'accès à un environnement de qualité

Valoriser les espaces agricoles, boisés et naturels.

Garantir pérennité, lisibilité et fonctionnalité à long terme des espaces agricoles.
Poursuivre la pérennisation des espaces boisés et favoriser leur accès au public.

Préserver et développer les continuités et les réseaux écologiques.

Garantir les continuités écologiques.
Promouvoir les continuités bleues.
Promouvoir les continuités agro-sylvicoles.
Développer les liaisons vertes et de loisirs.

Gérer durablement les écosystèmes et les ressources naturelles.

Retrouver un bon état écologique des masses d'eau.
Tenir compte de l'aptitude des sols et favoriser l'utilisation du sous-sol.
Assurer l'approvisionnement des matériaux dans un cadre interrégional équilibré.
Retrouver le calme et la qualité de l'air.
Maîtriser la demande d'énergie et réduire la vulnérabilité énergétique.

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

Conforter la trame verte d'agglomération en réduisant les carences.
Réduire les nuisances sonores et la pollution atmosphérique.
Réduire la vulnérabilité aux risques naturels et technologiques.

Préserver, créer et gérer les paysages et le patrimoine, pour l'attractivité, l'identité et la qualité de vie

Mettre en valeur la structure paysagère héritée de l'histoire et de la géographie.
Maintenir la cohérence des entités fonctionnelles et paysagères.
Reconnaître le patrimoine bâti francilien pour l'intégrer dans la composition urbaine.

b) Pertinence des objectifs par rapport aux besoins et aux enjeux de la région

A l'issue de l'état initial de l'environnement (*évaluation environnementale*), il ressort 4 enjeux transversaux et spatiaux particulièrement importants pour le SDRIF.

- la consommation des espaces ouverts, naturels, agricoles et boisés ;
- le changement climatique et la vulnérabilité ;
- la préservation et la valorisation des ressources naturelles ;
- la qualité du cadre de vie, la santé et le bien-être.

Ils sont fortement liés et toute évolution de l'un d'entre eux entraîne une évolution des autres. C'est particulièrement vrai pour le changement climatique.

Transversalité

En 2004, l'ambition était de faire de la Région Ile-de-France la première Ecorégion d'Europe. Le SDRIF en dessine aujourd'hui la carte.

Cette question doit être envisagée en termes de rééquilibrage et d'égalité, car, souvent, ce sont les quartiers défavorisés qui pâtissent de l'environnement le plus dégradé. Il est donc impératif de traiter la question environnementale de manière transversale et territoriale.

Des défis importants à relever en matière de protection de l'environnement, de réduction de la consommation énergétique, tout en produisant un volume important de logements, obligent à maîtriser l'étalement urbain et à promouvoir une ville plus compacte et plus dense, économe en espace et en énergie.

L'articulation des politiques d'aménagement du SDRIF et des politiques sur l'énergie participe à limiter la dépendance régionale. En effet des objectifs de maîtrise de l'étalement urbain et de densification des centres existants sont affichés ainsi que la promotion de construction d'habitat basse énergie, d'équipements « bioclimatique »,...etc. Il s'agit de favoriser un urbanisme limitant la consommation en énergie.

Les orientations en faveur de la ville compacte sont une solution à cette dépendance énergétique, grâce à une proximité entre lieux d'approvisionnement (d'énergie) et lieux de production (de biens et services).

Quand à la gestion de l'eau, les enjeux sont très importants, elle ouvre un débat à l'échelle européenne sur une ressource vitale, en apparence renouvelable mais particulièrement menacée par les activités humaines. L'objectif final est ambitieux : retrouver le bon état écologique de l'eau dans les prochaines années.

Toutes les formes de planification doivent être liées et le SDAGE doit être mis en cohérence avec le SDRIF. Là encore la programmation doit être ambitieuse en termes de financement pour répondre aux objectifs visés.

L'Île-de-France est aussi concernée par des enjeux liés plus spécifiquement à la protection des ressources naturelles telles que la biodiversité, l'eau ou la production de matières premières. Des espaces sont protégés au titre du réseau européen Natura 2000 pour stopper l'érosion de la biodiversité et de très nombreux autres inventaires nationaux ont répertorié des sites de grand intérêt écologique, faunistique et floristique. La préservation de leur intégrité et l'arrêt de leur fragmentation croissante par l'urbanisation et les infrastructures, ou de leur cloisonnement représentent des enjeux majeurs pour la planification régionale, et font écho aux nombreux engagements internationaux, communautaires ou nationaux dans ce domaine.

Pertinence des objectifs par rapport au développement durable

Dans le projet de SDRIF de février 2007, la notion de durabilité et du long terme apparaît à tous les chapitres. Chaque nouvel élément d'aménagement de l'Île-de-France tient compte de son impact sur l'environnement.

La protection de la biodiversité est une notion récente et éloignée des intérêts économiques qui orientent le développement du territoire. Ainsi comment concilier le développement économique et social de la région (transports, nouveaux logements, énergie...) avec celui d'un milieu naturel et durable. Dans ce sens, le nouveau SDRIF souhaite éviter l'étalement urbain (préservant ainsi les espaces naturels et agricoles), développer une agriculture durable (utilisant moins de produits polluants et plus de variétés génétiques), de même la région a développé des moyens pour maintenir une cohérence interterritoriale (l'AEV avec les PRIF).

Par rapport à la gestion des déchets, certaines lignes d'action, voulues comme durables sont bien loin de participer à l'effort national de réduction des impacts. Dans le SDRIF 2007, l'*incinération des déchets* est mise en avant comme une source de production d'énergie renouvelable. Cette production d'énergie est importante (36% de la production nationale), mais est loin d'être écologique (base du concept « renouvelable »). Cette production d'énergie est ainsi une alternative,

qui n'a rien de *durable*, car elle entraîne le rejet dans l'atmosphère d'un grand nombre de polluants très toxiques tel que les dioxines. De plus, cette technique constitue un paradoxe avec la volonté de l'Union européenne d'augmenter la valorisation par tri à 21% du total des déchets produits et aussi par rapport aux objectifs de réduction de la masse globale de déchets voulue par le SDRIF. L'incinération va dans le sens inverse d'une politique durable à long terme et aussi de la politique actuelle de l'Union. Mais cette technique est un brevet français qui s'exporte très bien et qui permet de dynamiser l'économie nationale, comme l'avait fait le nucléaire il y a 20 ans.

Il existe ainsi un paradoxe entre le fait que la Région veut devenir une « éco-région » exemplaire et la situation actuelle. L'espace nécessaire pour permettre aux Franciliens de satisfaire leurs besoins (alimentation, logement, déplacements, biens et services) est très supérieur aux limites administratives de l'Île-de-France (plus de onze fois). Autrement dit, l'impact sur l'environnement de l'Île-de-France se fait sentir bien au-delà de ses limites administratives. Donc, la Région qui concentre une grande partie des citoyens français et qui grâce à eux est devenue riche, devrait (plus loin que les objectifs nationaux de solidarité interrégionale), offrir un soutien mutualisé à différentes régions plus pauvres et ainsi avoir une politique environnementale à échelle égale avec son empreinte. L'environnement est une problématique globale qu'il faut traiter localement mais de manière cohérente et équilibrée.

L'évaluation environnementale

Autre innovation dans le SDRIF, *l'évaluation environnementale* du schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) constitue une démarche spécifique et nouvelle. S'il existe déjà en Europe des évaluations à l'échelle d'une grande métropole urbaine se rapportant à des documents de planification, il y en a peu concernant la question environnementale. Le SDRIF est donc parmi les précurseurs en la matière.

L'évaluation environnementale du SDRIF répond à la directive européenne dite « Plans et Programmes » et à sa transposition dans le droit français par ordonnance 2004-489 du 3 juin 2004 et décret 2005-608 du 27 mai 2005. Ainsi, en se plaçant le plus en amont possible, au niveau de la planification et de la programmation, l'objectif de cette directive est d'assurer un niveau élevé de protection de l'environnement et de contribuer à l'intégration de considérations environnementales dans l'élaboration et l'adoption de plans et programmes en vue de promouvoir un *développement durable*.

2. Organisation, dispositifs et moyens mis en place (la mise en œuvre des préconisations du SDRIF)

a) Organes d'exécution, articulation politique

Les objectifs du SDRIF à 2030 engagent les politiques sectorielles de l'Etat, de la Région et des collectivités partenaires.

Par le pilotage de la planification territoriale régionale, en association avec l'Etat, la Région Île-de-France exerce pleinement sa compétence d'aménagement, sans maîtriser pour autant l'ensemble des outils de l'aménagement. Cela entraîne un nouveau partage des responsabilités avec l'Etat, les conseils généraux, les communes et les intercommunalités.

Pour ce qui est de la gestion des déchets ménagers, la planification se fait à l'échelle départementale et elle relève des préfetures, quand le conseil général ne s'en charge pas. Elle

devrait être décentralisée prochainement et il est souhaitable que cela soit transféré au conseil régional compte tenu de la spécificité de la région agglomération.

Les déchets industriels spéciaux sont gérés par les professionnels et les organismes publics concernés. La planification de leur gestion relève des conseils régionaux. Les déchets d'activités de soins, qui en font partie, peuvent faire l'objet d'une planification spécifique. Les déchets industriels banaux tels que le bois, les papiers cartons, les plastiques, et les déchets de chantier (comprenant des inertes) sont gérés également par le secteur privé, et la planification de leur gestion est actuellement à la charge des services locaux de l'Équipement.

b) Dispositifs réglementaires

Le SDRIF est un document transversal pour l'aménagement régional. Il intègre un nombre important de domaines, qu'il met en cohérence. En matière d'environnement, de très nombreux plans ou documents encadrent les actions à mener de façon sectorielle.

En l'absence de directive territoriale d'aménagement en Île-de-France, il n'existe aucun document d'urbanisme avec lequel le SDRIF doit être compatible ou qu'il doit prendre en considération. De la même manière, il n'existe aucun plan ou programme mentionné à l'article L. 122-4 du code de l'environnement, avec lequel le SDRIF doit être compatible ou qu'il doit pendre en considération.

D'un point de vue juridique, l'articulation du SDRIF avec ces documents n'est pas à démontrer.

Toutefois, au titre de l'article L. 333-1 du code de l'environnement (Conseil d'État, avis du 21 octobre 1997), le SDRIF doit être compatible avec les chartes des Parcs Naturels Régionaux (PNR), et en vertu de l'article L. 141-1 du code de l'urbanisme, il doit prendre en compte les orientations des schémas de services collectifs.

Dans un souci de cohérence des choix d'aménagement, l'option a été retenue d'explicitier également les convergences des orientations du SDRIF avec celles du SDAGE et des SAGE ainsi qu'avec un certain nombre de plans sectoriels qui concernent l'environnement.

Le SDRIF respecte les servitudes d'utilité publique s'appliquant sur le territoire, notamment dans le domaine environnemental.

L'élaboration du SDRIF s'est appuyée sur les schémas de services collectifs (SSC), issus de la loi d'orientation, d'aménagement du développement durable du territoire et adoptés par l'État en 2002, en particulier, celui de l'énergie et celui des espaces naturels et ruraux.

En Île-de-France, le schéma de services collectifs de l'énergie propose notamment d'améliorer la performance énergétique dans le résidentiel et le tertiaire, d'exploiter les sources d'énergies renouvelables et les réseaux de chaleur, de favoriser les circulations douces et le report modal de l'automobile vers les transports collectifs. Ces mesures sont largement déclinées dans les objectifs du SDRIF pour un développement durable de l'Île-de-France.

C'est le SDAGE du Bassin Seine-Normandie de 1996, actuellement en cours de révision et dont la nouvelle version sera adoptée en 2009, avec ses déclinaisons locales en SAGE, qui régit les orientations fondamentales nécessaires à l'atteinte de l'objectif de bon état des masses d'eaux fixé par Directive-Cadre européenne sur l'eau de 2000. Néanmoins le SDRIF joue un rôle majeur dans le domaine de l'eau en organisant un aménagement cohérent au regard de ses impacts sur le cycle de l'eau.

c) Financements

« Un équilibre satisfaisant du développement territorial, ne peut être envisagé qu'avec une action volontariste en faveur d'une véritable solidarité financière et fiscale à l'échelle de la région et adaptée aux nouvelles orientations territoriales du SDRIF révisé. C'est une condition fondamentale à la mise en œuvre efficace sur le long terme du SDRIF. »

- Le contrat de projet Etat-Région (CPER) 2007-2013

Il s'agit des opérations que l'Etat et la région Ile de France s'engage conjointement à financer dans les 6 prochaines années. Ce contrat finance en partie les opérations du SDRIF.

Le CPER se monte à 5,565 milliards d'euros financé à 62% par la région et 38% par l'état. L'environnement fait partie des principaux secteurs concernés avec les transports, le développement économique et les universités.

Budget Environnement

131,33 M€ (145,35 M€ en 2006) - 9,64 %

Avec une capacité d'engagement de 155,84 M€

Renforcement du Plan Energie : 16 M€ (+60%)

Développer, chez les particuliers, le solaire, la géothermie, les puits canadiens, afin de lutter contre les accidents climatiques et les gaz à effet de serre. La Région va encourager la construction de bâtiments à énergie positive et la rénovation thermique performante dans le secteur du logement social ancien

Défense de la biodiversité Francilienne (34 M€)

Avec la création d'un observatoire de la biodiversité et le soutien à l'action associative pour préserver l'environnement

1 M€ pour l'éducation à l'environnement

Objectif : accompagner associations et professionnels du secteur

→L'engagement de l'Etat est largement insuffisant. Il convient de souligner qu'un aménagement durable et solidaire de l'Île-de-France dépend largement des dispositifs financiers que l'Etat peut lui consacrer.

F. Politique

1. Pertinence des objectifs

a) Par rapport aux besoins et aux enjeux

Un des grands objectifs du SDRIF en matière de gouvernance est l'appropriation du projet par les différents niveaux d'aménagement du territoire (départements, collectivités) mais aussi des Franciliens. Suite aux constats des carences en matière de concertation dans le SDRIF de 1994, l'accent a été mis sur ce point pour ne pas réitérer les mêmes erreurs. Cela a été traduit par un principe de concertation « large », les conférences, les ateliers thématiques et autres dispositifs font foi d'une volonté déjà présente dans la conception. Les partenaires sollicités durant la fabrication du document sont appelés à s'approprier également le suivi et l'évaluation. Les citoyens d'Île de France ont été invités à s'exprimer lors de conférences citoyennes ou d'enquête publique et à s'associer à cette démarche. Le SDRIF affiche clairement sa volonté

de développer une démocratie participative et de rompre avec les méthodes de l'ancien SDRIF construit de manière unilatérale par l'Etat.

Depuis la réforme de 1995, la région s'est vu attribué la responsabilité de la révision du SDRIF en accord avec l'état, mais elle ne dispose pas d'outil efficace pour contrôler son application. Afin de réduire ce déséquilibre le SDRIF préconise un renforcement du rôle de la région dans la mise en œuvre, mais dans une perspective de politiques partenariales avec l'état et les collectivités. Cette tendance s'inscrit dans le processus continu de décentralisation, qui va forcément induire des questions sur les financements que le SDRIF souligne : « Un équilibre satisfaisant du développement territorial, ne peut être envisagé qu'avec une action volontariste en faveur d'une véritable solidarité financière et fiscale à l'échelle de la région et adaptée aux nouvelles orientations territoriales du SDRIF révisé. C'est une condition fondamentale à la mise en œuvre efficace sur le long terme du SDRIF. »

De même pour la question du suivi et de l'évaluation, le SDRIF marque une rupture avec l'ancien SDRIF dont la « vision régionale » adopté en juin 2006 explicite les insuffisances : « Faute d'outils d'évaluation adaptés, les écarts entre objectifs affichés et réalités constatées n'ont pas été suffisamment mesurés et pris en compte ». De ce fait la construction d'un tableau de bord axé sur la transversalité entre les différentes entités semble essentielle. A travers le suivi, le tableau devra s'avérer flexible et nous prévenir sur la cohérence des objectifs et de l'évolution réelle de l'aménagement. L'objectif est de mieux articuler la responsabilité des acteurs de premier rang tel que la région, l'état ou les collectivités plutôt que de les appréhender de façon cloisonnée. Le tableau de bord constitue un point clé qui doit se formaliser rapidement et conjointement.

b) Par rapport au développement durable

La grande innovation du SDRIF est l'intégration des principes du développement durable. Dans ce sens, il a été l'objet d'une mise en relief particulière avec la création du rapport d'évaluation environnementale. L'objectif est d'assurer un niveau élevé de protection de l'environnement en intégrant des considérations environnementales en amont, « en vue de promouvoir un développement durable, répondant aux besoins des populations actuelles, sans compromettre la capacité des populations futures de répondre à leurs propres besoins ». Le rapport définit un système d'évaluation qui lui est propre mais qui s'intégrera dans le système plus global d'évaluation du SDRIF.

Malgré l'évocation d'indicateurs clés dits « ex ante » (la consommation d'espaces - la fragmentation des espaces naturels, agricoles et boisés – les émissions de gaz à effet de serre...) et d'autres indicateurs dit « ex post » qui seront mis place, le rapport n'aborde pas frontalement la question de l'empreinte écologique. Il pourrait constituer cependant un outil très pertinent au regard des enjeux et des défis du SDRIF. En plus d'être un indicateur, il demeure un très bon moyen de sensibilisation auprès des citoyens. En optimisant son mode calcul et en le connectant avec les autres indicateurs en place, on pourrait le rendre pertinent dans une utilisation politisée comme la constitution d'un SDRIF.

Le principe de concertation auprès des citoyens est une avancée notable vers une politique de développement durable. Le SDRIF dans ce sens tend à associer les franciliens dans le suivi du projet par la mise en place de futurs cadres d'échange et de dialogue (panels, débats consultatifs, conférences citoyennes...). On peut noter aussi la présence d'acteur en provenance de secteurs privé au sein du comité de pilotage « élargis », ce qui permet une meilleure représentativité, surtout sur les questions d'activité et d'économie.

2. Organisation, dispositifs et moyens mis en place (la mise en œuvre des préconisations du SDRIF)

a) Organes d'exécution, articulation politique

En matière de gouvernance, le principe de concertation et de partenariat s'est traduit de diverses manières. La mise en place d'un comité de pilotage « élargi » intégrant plusieurs acteurs illustre un schéma « transversal par nature ».

Pour sa révision une batterie de rencontres a été organisée, cette concertation « large » qui a eu le mérite de consulter un grand nombre d'acteurs, a néanmoins été mise en œuvre dans un délai trop court. Ainsi, un certain nombre de consultations n'ont été approfondies.

Les conférences de citoyens, comme les questionnaires, ont un effet limité à l'intérêt que les élus régionaux veulent bien accorder à leurs avis. Ainsi, ces outils de démocratie participative jouent à la fois un rôle de boîte à idée et de test des idées régionales. Cette prise en compte est un pas en avant indéniable vers une bonne gouvernance.

Cet apparent progrès est en fait aussi le point faible du SDRIF : en effet, ce ne sont ni les collectivités, ni la population qui valideront ce projet, mais l'Etat. Néanmoins, ce sont les premières qui le mettront en œuvre. L'avenir de ce projet permettra donc de voir la compatibilité de la démocratie participative dans la démocratie française et locale, ou plutôt la capacité de ces deux dernières à intégrer cette démarche progressiste.

On reste malgré tout loin des systèmes d'Amérique du Sud notamment en matière de financements à l'image de la ville de Porte Allegre et ses budgets participatifs municipaux. Ou à l'instar des politiques de Californie du Sud ou « le compass blueprint » est un schéma de planification répond directement aux attentes des habitants.

Le SDRIF prévoit la création d'une conférence territoriale régionale annuelle réunissant la Ville de Paris, les conseils généraux, l'ensemble des établissements de coopération intercommunale et les structures de coopération territoriale, des représentants des maires de chaque département francilien et des conseillers régionaux. Elle offrira un cadre d'échange et de dialogue où se dessineront les futurs projets d'aménagements du territoire. Elle pourra de même être l'occasion d'un échange sur le suivi, et par là même se repositionner sur les objectifs et les priorités. A l'occasion de cet événement soit édité un rapport de développement durable à l'image de celui fourni par les entreprises cotées en bourse.

Concernant l'évaluation, le SDRIF évoque des champs et des objectifs quand à sa formalisation dans un tableau de bord. Compte tenu du caractère prescriptif et non exécutif du SDRIF, le choix d'indicateurs d'impact (c'est-à-dire chargé d'apprécier les répercussions du SDRIF) va s'avérer essentiel, car cela revient à cerner les limites du SDRIF mais aussi la question de sa responsabilité dans les aménagements locaux. Ce qui représente une question fondamentalement politique. Il nous paraît important d'étudier et de partager ces réflexions avec les collectivités territoriales lors des conférences régionales évoquées ci-dessus. On peut de même estimer que la conférence régionale soit le lieu propice au partage des idées sur le choix des indicateurs devant le comité de pilotage.

b) Dispositifs réglementaires

Pour une meilleure mise en œuvre, la région plaide pour une responsabilité plus forte dans la démarche de mise en œuvre. Le SDRIF propose des réformes législative ou réglementaire en vue d'obtenir un partage des compétences plus en adéquation avec son statut actuel. Le SDRIF stipule : « Les réformes ne relèvent pas que de ses compétences propres (la région) mais aussi du pouvoir réglementaire de l'état ou du pouvoir législatif. »

Ces réformes se traduisent notamment par un partenariat plus fort dans les démarches de révisions de SCOT ou de PLU, des capacités de financements régionales (le reversement de la totalité du FARIF à la Région, péréquation des collectivités), de modifications du code de l'urbanisme. Globalement, le SDRIF vise à intensifier sa coopération avec les différents partenaires, mais poursuit ce processus de décentralisation, tendant à augmenter significativement les compétences et les ressources propres de la Région.

Thème	Objectifs	Pertinence des mesures	Prise en compte du DD	Organes d'exécution	Dispositifs réglementaires	Financements
<i>Economie</i>	Accueillir l'emploi et stimuler l'activité économique, garantir le rayonnement International. Fournir une offre de services adaptée aux exigences de la recherche	-ambitieux concernant la création de 28 000 emplois par an -ignore l'échelle macro-économique -rééquilibrage Ouest/Est incertain	- développement des éco-activités -locaux d'activités HQE - équilibre habitat / emploi dans les territoires prioritaires	- région « chef d'orchestre »	- Schéma Régional de Développement Economique (SRDE) - schéma « Université du 3 ^{ème} millénaire »	-« Fonds Régional pour l'emploi et la formation » à l'étude - actuellement aucun élément budgétaire lié aux actions économiques planifiées dans le SDRIF
<i>Aménagement</i>	Développer une île de France dynamique en maintenant son rayonnement mondial.	- continuité par le renfort des polarités existantes - extension à travers l'approche par faisceau / bassin de vie - équation difficile entre rééquilibrage du territoire régional et mégapolisation	- projet « d'Eco-région » ambitieux - équilibre et cohésion territoriale - aménagement raisonné, concordance à conforter avec la politique sur les transports	- rôle de l'IAURIF - vers un renforcement de l'exécutif régional	- interopérabilité des outils réglementaire	- ex-FARIF et charge foncière propre à chaque projet - question de la maîtrise supposée de l'affectation des ressources financières
<i>Développement urbain</i>	Répondre aux besoins de logements en conciliant un aménagement urbain durable	- réponse aux enjeux actuels - mais densification inégale et limitée	- prise en compte globale - objectifs environnementaux flous - mixité sociale à développer	-création du Comité Régional de l'Habitat et de l'Agence foncière et technique de la région parisienne	-plan régional de l'habitat -coordination des SCOT et PLU - loi SRU mais non appliquée -droit au logement	
<i>Transport</i>	Promouvoir une nouvelle politique de transports au service du projet régional	- handicap dû au retard accumulé sur les projets d'infrastructures - réponse globale aux enjeux actuels	- très bonne, proposer une alternative au transport routier - désenclavement de certains territoires prioritaires	- STIF - RATP et SNCF	- SRIT - PDUIF et PDU locaux - articulation avec PDP sur Paris	-transport collectif essentiellement (945 M€ budget 2007) - Etat pour le routier
<i>Environnement</i>	Préserver, restaurer, valoriser les ressources naturelles. Et permettre un environnement de qualité.	-réduire les consommations énergétiques, -mieux gérer les déchets en favorisant le tri et assurant leur revalorisation, -assurer l'autonomie de la région dans la gestion de l'eau.	Maitriser l'étalement urbain et promouvoir une ville plus compacte, plus dense tout en économisant l'espace et l'énergie. - les CET et les UIOM ne sont pas des moyens durables de gestion des déchets.	- l'ADEME pour la maîtrise de l'énergie. - la DDASS (départemental) : contrôle de la pollution de l'eau. - le SDAGE et le SDRIF pas bien adaptés car cantonné aux limites administratives	- Art. L. 333-1 du code de l'environnement - Art. L. 141-1 du code de l'urbanisme - compatibilité PNR	- Budget 131,33Me : - 16 M euros pour le renforcement du plan énergie. - 34 M euros pour la défense de la biodiversité Francilienne - 1 M euros pour l'éducation de l'environnement
<i>Politique</i>	Vers un partage des compétences dans la conception et dans la mise en œuvre des orientations	Nécessité d'une politique de partenariat fort avec l'état et les collectivités. Mise en place d'un tableau de bord transversal, outils crucial dans la mise en œuvre et la viabilité du SDRIF.	Principe de concertation respecté. Environnement valorisé via la création d'un rapport spécifique.	Créations de cadres pour les concertations. Assurer un suivi régulier et une évaluation adaptée.	Pérennise ses partenariats, Réforme sur les compétences et les ressources de la région en rapport avec l'état.	

IV. ANALYSE PROSPECTIVE SUR LA REGION ILE DE FRANCE EN 2030

Pour enrichir l'analyse du SDRIF de 2007, nous avons imaginé trois scénarii pour l'Île-de-France en 2030. Le premier est résolument optimiste et intègre l'application des politiques du SDRIF. Le second, au contraire décrit une situation où le SDRIF non opposable n'a pas eu d'écho sur les politiques locales, et dans lequel la situation s'est empirée au point de vue du développement durable. Enfin, le dernier scénario laisse libre cours à l'expression d'applications non envisagées dans le SDRIF, qui pourraient avoir un effet bénéfique sur le territoire.

A. « Eco-région solidaire et attractive »

Nous sommes en 2030. Le SDRIF 2007 fut approuvé et appliqué à tous les niveaux avec succès. L'Île de France est une région solidaire ; ce n'est plus Paris et ses couronnes mais un ensemble uni et cohérent, appelé le Grand Paris. Elle est dorénavant une éco-mégapôle et les villes nouvelles accompagnent Paris dans l'organisation et la structure du territoire francilien. La solidarité et l'attractivité sont les principes fondateurs de notre région.

a) L'économie de la région :

Les éco-activités, soit l'activité économique orientée vers le développement durable, est désormais dominante. Cette activité apporte entre autre une meilleure qualité environnementale du bâti en Ile de France. Toutes les infrastructures et les projets d'aménagement sont réalisés en adoptant le concept de développement durable : HQE obligatoire et le facteur 4 réalisé. Le secteur éco-activités a amené un nouveau potentiel relatif à l'emploi. Ainsi le taux de chômage dans notre région a réellement diminué et n'est plus que de 1.2%.

Le plein emploi et la baisse du chômage sur le territoire engendrent une relance et un plein essor de l'économie. Les répercussions majeures de cette économie concernent premièrement les entreprises et deuxièmement les pôles recherches – universités.

Les moyennes et grandes entreprises françaises ne cessent de croître. Les TPE, très petites entreprises, qui avant la mise en place du SDRIF avaient des difficultés à grossir, sont aujourd'hui le principal vecteur de la croissance.

Les entreprises mondiales sont attirées et s'installent sur le territoire francilien pour sa grande dynamique et son attractivité.

Les pôles recherches – universités ne cessent de se développer. Les chercheurs franciliens peuvent de ce fait avoir tous les atouts en mains pour travailler et rester en France. Les étudiants ont à leur disposition de multiples cursus qui auparavant n'existaient qu'à l'étranger. De plus un autre atout de ce pôle est d'attirer des chercheurs étrangers.

Le partenariat public-privé a permis une augmentation des crédits de recherche et de la rémunération des chercheurs.

b) Le développement urbain :

Le développement du secteur éco-activités a permis de relancer l'économie et apporte une population supplémentaire sur le territoire. La demande de logement explose. La maison individuelle disparaît pour laisser place dans l'ancienne petite couronne à des immeubles de type R+5 haussmanniens, engendrant une continuité avec les immeubles structurant Paris, et dans l'ancienne grande couronne à des immeubles de type R+2 à R+4. Les 60 000 logements par an sont atteints grâce à la construction de ces habitats collectifs et de ce fait la crise du logement est endiguée. Ce qui permet des loyers plus abordables et une accession à la propriété facilitée pour tous.

La qualité de vie n'est pas amoindrie et concrétisée à l'aide de vastes espaces publics et naturels. C'est le principe même de solidarité et d'homogénéité (i.e. biodiversité). C'est la fin de l'habitat individuel. La mixité sociale est un leitmotiv des opérations d'aménagements. Ces nouvelles constructions ont été bâties suivant les normes HQE et aussi dotées des dernières évolutions en matière d'énergies renouvelables (petites éoliennes, panneaux solaires, géothermie...), ce qui a permis d'atteindre les 21% des énergies renouvelables utilisées.

Vu que l'habitat n'est plus individuel, les zones pavillonnaires se résorbent et les villes sont densifiées au maximum. L'habitat gagne en hauteur et ne s'étale plus. Notre région a donc endigué totalement le phénomène pesant des années 2000 : l'étalement urbain. Grâce au SDRIF 2007 les opérations de renouvellement urbain ont été des réussites.

c) Les transports :

La valorisation des quartiers gare est mise en place. Ces quartiers sont denses comme le reste de la région. La demande de transport en commun est plus importante. L'utilisation des transports en commun comme premier moyen de transport de voyageurs fait désormais parti des mœurs. La fréquence des transports évite la saturation du réseau et l'entassement des voyageurs. L'utilisateur se déplace dans de meilleures conditions. Les transports sont plus efficaces et permettent une meilleure desserte. Il n'est plus nécessaire de passer par Paris lors de déplacements banlieue-banlieue, les circuits locaux et transversaux sont favorisés.

L'utilisation de la voiture est réduite au profit des transports en commun et de la piétonisation progressive des quartiers centres. La pollution moindre a redonné à Paris un air sain.

L'inter-modalité transport en commun-vélo est opérationnelle. Chaque station de métro ou de RER possède sa borne. Désormais, le vélo est utilisé massivement. La mise en place de wagons « dédiés aux vélos » a permis d'accroître cette pratique. L'utilisateur utilise son vélo comme moyen de transport quotidien.

Le transport fluvial de passagers est maintenant une alternative importante pour les trajets le long de la Seine. Pour les usagers, la fréquence importante et la multiplication des arrêts « bateau bus » en fait un moyen pratique et agréable pour les trajets de courte distance en complément d'un autre moyen de transport en commun.

Le fleuve et ses affluents (la Marne, l'Oise, l'Yonne,...) sont désormais un lieu très important pour le transit des déchets, des céréales, des produits métallurgiques, des véhicules et des marchandises.

Des plateformes intermodales avec les transports de marchandises par voie ferrée permettent une complémentarité limitant au maximum l'utilisation des camions limités aux produits frais. D'ailleurs ils ne roulent plus sur de grandes distances grâce au développement du ferroutage.

d) L'environnement sauvegardé :

L'éco-politique de la région, la densification de l'habitat, le développement des transports en commun et leur inter-opérabilité, ont permis à la région de mettre en valeur un environnement sain et protégé.

La politique économique et écologique menée a permis les évolutions suivantes :

- Le développement d'une agriculture de proximité avec des circuits courts qui permettent de limiter les transports et de créer des emplois locaux. Elle se fait dans le respect de l'écologie, i.e. sans utiliser de pesticides, en laissant la terre se reposer naturellement et en respectant les saisons. La culture préférentielle de colza et de betteraves a permis de réduire fortement la consommation de pétrole au profit des biocarburants (diester, éthanol).

- Les problèmes de traitement de l'eau sont désormais confiés à de petites stations d'épuration (STEP) qui permettent d'obtenir une meilleure dépollution à la source et donc une meilleure qualité de l'eau à sa sortie. La Directive Cadre européenne sur l'eau est enfin respectée.

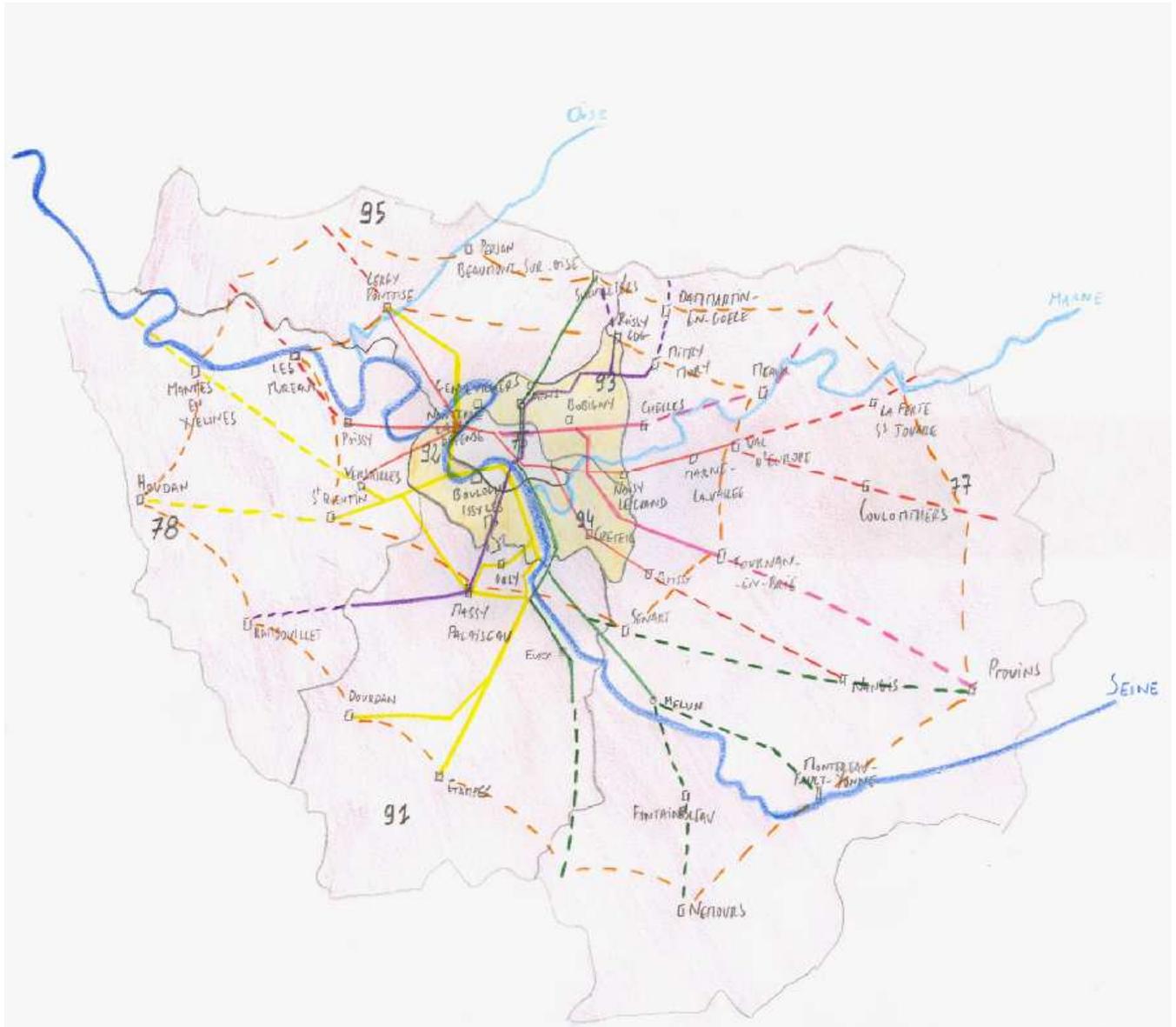
- Les incinérateurs ont disparu grâce à la mise en place de très nombreuses plateformes de recyclage des déchets devenues très efficaces. Elles sont capables de trier automatiquement par classes de déchets, et permettent de réduire la dépendance régionale vis-à-vis des matières premières.

e) La participation citoyenne :

Le SDRIF 2007 a mis en place une bonne gouvernance qui fonctionne toujours. Les citoyens participent activement aux débats et aux orientations portant sur leur ville et leur région. Une vraie démocratie participative est instaurée.

Un suivi des indicateurs permet d'infléchir les politiques et participe à la bonne gouvernance en étant exposés à la population.

Les améliorations de mode de vie francilien ont permis de baisser l'empreinte écologique de plus de la moitié par rapport à 2007.



Développement urbain :

- Mixité habitat R+5 et espaces publics, agricoles et naturels
- Mixité habitat R+2 à R+4 et espaces publics, agricoles et naturels

Transports :

- transport fluvial
- RER A existant en 2007
- RER B existant en 2007
- RER C existant en 2007
- RER D existant en 2007
- RER E existant en 2007
- - - - - - - - - prolongement des lignes de RER existantes
- - - - - -
- - - transport de rocade

B. Régression Durable

Le SDRIF 2007 n'a eu aucun effet sur la politique menée en Ile-de-France. Ce document n'étant pas opposable, chacun l'a ignoré et a continué à orienter ses évolutions en suivant les intérêts économiques et politiques à court terme. Les concepts du Développement durable n'ont toujours pas droit de cité en Ile de France, au bénéfice d'un développement « sérieux ».

La région Ile de France connaît une croissance lente. En effet une régression à long terme a débuté sur la région vers 2010 et a entraîné de lourdes conséquences sur le territoire régional.

Un déséquilibre total du développement urbain nous pousse à chercher les origines du désastre actuel.

a) La centralité comme schéma directeur :

Paris a voulu asseoir son statut de capitale économique, entraînant une concurrence avec le reste de la région. Cette situation a provoqué une compétition sauvage entre les différents territoires, en particulier en proche banlieue. Cette animosité a eu des conséquences sur la solidarité régionale, qui s'est rapidement désintégrée. La désagrégation de la solidarité s'est traduite par une ségrégation territoriale et sociale en particulier une fragmentation entre l'Est et l'Ouest.

Cette lutte intestine a considérablement affaibli l'Ile-de-France qui a perdu sa position de leader national, au bénéfice des régions Rhône-Alpes, PACA ou Nord-Pas-de-Calais qui ont su se placer dans une organisation efficace et durable. Au niveau du nouveau marché économique international, les grandes villes comme New-York, Londres, Madrid, ou Barcelone, pour ne citer que les occidentales, ont su favoriser leur attractivité vis-à-vis des entreprises internationales en intégrant à temps le concept de développement durable.

Au contraire, l'attractivité de l'Ile-de-France s'est dégradée en raison de la fragmentation du territoire. L'abandon du principe de polycentrisme a fait des Villes Nouvelles des cités-dortoirs, vidées d'activités économiques. L'étalement urbain continue en grande couronne d'une façon non maîtrisée en favorisant le secteur de l'habitat individuel de type pavillonnaire. L'objectif du SDRIF 2007 d'atteindre 60000 logements par an n'a pas été réalisé, ainsi la crise de logement s'est aggravée, amplifiant la hausse des prix dans le centre, et repoussant les catégories socio-économiques modestes voire moyennes vers la périphérie. La qualité de vie y est altérée par l'échec de la politique de l'aménagement, la fuite des capitaux vers le centre, entraînant une hausse impressionnante du chômage, suivi de son cortège d'insécurité, de pauvreté et d'insalubrité. L'effet repoussoir de cette évolution urbaine a contribué à la seconde vague de fuite de l'activité de la grande couronne. Enfin, les préceptes de la HQE, ni aidés, ni opposés, n'ont pas été appliqués par les promoteurs pour qui la qualité environnementale ne constituait pas un argument de vente en raison de la crise du logement et la quasi inexistence du renouvellement urbain qui a vu grandir l'engouement pour l'habitat pavillonnaire.

b) Des transports marqués par l'échec de l'individualisme :

L'accroissement de la centralité et l'éloignement des transports en commun se sont traduits par une augmentation de l'utilisation de la voiture, les transports en commun ne maillant pas suffisamment les zones périphériques. L'absence de la liaison banlieue-banlieue, entraîne une saturation des routes sur toute la zone dense autour de Paris, où la situation est la pire, malgré les trois nouvelles lignes de métro construites entre 2007 et 2030. Ces congestions à présent permanentes ont été accentuées par la croissance constante du nombre des poids lourds pour

l'approvisionnement de la mégapole, font de Paris la capitale de la saturation automobile où l'air est à peine respirable.

c) Un déséquilibre spatial affirmé :

L'Île-de-France n'a plus que 40% d'espaces non-urbanisés. Seules l'agriculture à l'extrême périphérie de la région et les forêts protégées subsistent. Ces dernières, sur-fréquentées et cernées par l'urbanisation ont vu leur intérêt biologique quasiment réduit à néant. Seules les espèces les plus communes sont encore observables, les grands mammifères ont complètement déserté la région et les oiseaux migrateurs ont changé leurs itinéraires, évitant soigneusement la mégapole.

De même, les cours d'eau et zones humides ont été frappées de plein fouet par le réchauffement climatique et la mauvaise qualité des eaux dénoncée par l'IFEN¹. En effet, les stations d'épuration, vétustes et sous dimensionnées, ne peuvent faire face à l'afflux des habitants en grande couronne et aux événements pluvieux que l'on qualifiait encore de centenaires il y a quelques années et qui se produisent à présent tous les 2 ou 3 ans. De plus l'eau des nappes phréatiques est contaminée par quarante ans de pollutions agricoles et n'est plus propre à la consommation depuis une vingtaine d'année.

d) Une dégradation écologique à effet repoussoir :

La dépendance de l'Ile-de-France en matière d'énergie s'est accrue en raison de la consommation qui n'a cessé de croître, alors que la production locale n'a pas évoluée. La construction d'une centrale nucléaire à Meaux a à peine compensé l'augmentation de la consommation électrique des dix dernières années. Ce manque de poids dans la production énergétique n'a pas permis à la région de contrecarrer les effets des deux chocs pétroliers de 2012 et 2023. La hausse du coût de l'énergie en Ile-de-France a eu de fortes conséquences sur la perte d'attractivité au bénéfice de la Région lyonnaise notamment, et sur le pouvoir d'achat des franciliens. Enfin, les énergies renouvelables n'ont jamais vraiment décollé, victime du phénomène NIMBY², et la région, largement en dessous des 21% exigés par l'Union Européenne doit lui verser de fortes amendes annuelles.

e) Une gestion des déchets au jour le jour :

L'augmentation de la population durant cette décennie a été suivie par un accroissement des consommations, qui associé à une augmentation du volume des emballages a conduit au doublement de la production des déchets depuis 2007. La solution retenue pour éviter la vague de maladies infectieuses de 2015 a été de d'intensifier l'incinération, malgré la progression inhérente de la pollution atmosphérique régionale et les effets allergènes et carcinogènes dénoncés par une part croissante de la population environnante.

f) Un débat public inexistant :

Pour la population, il est difficile de pouvoir exprimer la dégradation pourtant flagrante du cadre de vie, en l'absence d'indicateurs disponibles. Devant les premiers résultats de l'évaluation régionale, l'Etat a décidé au bout de trois années de les « réserver aux techniciens

¹ IFEN : institut français de l'environnement

² NIMBY : *not in my back yard*, refus de voir des installations dérangeantes se développer à proximité de son domicile sans tenir compte de l'intérêt général

habilités ». Par exemple, le calcul de l'empreinte écologique a été abandonné face aux résultats catastrophiques qu'elle exprimait (60% du territoire français en 2010).

C. IDF (Idées Du Futur)

En 2030, la région Ile-de-France a une image tout autre que celle de 2007. Toutes les technologies connues jusqu'à maintenant pour améliorer la ville de manière durable sont mises en place. Paris est devenue une ville-musée. Elle garde son attrait culturel, artistique et son importance administrative au niveau national et international. Cependant, les activités économiques se sont concentrées en périphérie. Par ailleurs, un changement des mentalités et des mœurs s'est opéré. Le développement des TIC (Technologies d'Information et de Communication) a permis l'émergence du télétravail en parallèle d'un dynamisme nouveau : les horaires de travail ne sont plus cadrés et la ville est active de jour comme de nuit autant pour le travail que les loisirs et commerces.

a) Une économie polarisée et spécialisée

En 2007 la tendance des entreprises était de se déplacer en périphérie Ouest de Paris. En 2030, l'économie se regroupe par pôles d'activités structurés sur les villes existantes telles Cergy Pontoise, Saint-Quentin-en-Yvelines, Marne-la-Vallée et Roissy. Le territoire s'organise selon une logique de pôles. Les villes nouvelles sont devenues de véritables cœurs d'activité. Marne-la-vallée et Roissy sont des pôles d'activités internationaux et de loisirs, le Gépôle d'Evry est plus compétitif, la zone au Nord de Paris, ville de Saint-Denis, est le pôle de TIC. Ces zones ont une identité propre et s'inscrivent dans la dynamique multipolaire de la région Ile-de-France.

Une nouvelle filière d'excellence, l'éco-activités, s'ouvre. Afin qu'elle puisse accompagner les pôles d'activités dans leur développement, l'implantation de cette filière suit le cours du fleuve. Elle est reliée aux pôles par divers modes de transports fluviaux et en commun.

L'Ile-de-France maintient son rayonnement au niveau du tourisme d'affaire. Numéro un en 2007, elle continue d'attirer les entreprises étrangères. La région tient compte de ses concurrents émergents, les autres métropoles européennes. Notamment elle optimise ses parcs d'expositions et de congrès actuels et étend ou crée des nouveaux sites. Les parcs d'exposition comme Villepinte et la Porte de Versailles se développent en grands lieux d'exposition et de congrès à l'échelle internationale et la création des nouveaux centres se fait sur les pôles d'activités en grande couronne.

b) Le logement :

Les mentalités ont radicalement changé grâce à la qualité des nouveaux logements et des espaces publics associés, plus l'importance accordée au cadre de vie. La population a compris le bien fondé de la densification des villes pour la sauvegarde de la planète. Les pôles sont donc densifiés. On construit des bâtiments de grande hauteur et multifonctionnels dans lesquels logements, activités et équipements trouvent leur place. La mixité des bâtiments est non seulement fonctionnelle mais aussi sociale.

La construction souterraine sert aussi l'ambition de densité. Ainsi on privilégie les équipements (services publics, loisirs...) et commerces, mais aussi quelques logements « d'appoint » tels que les chambres d'étudiants.

c) Le renouveau des transports :

A la périphérie de Paris, un péage urbain limite le trafic. Seuls les ambulances, véhicules de pompiers et de polices, bus propres et touristiques sont autorisés à passer. Des parkings relais sont installés autour des gares, des pôles et autour de Paris afin de garer les véhicules et d'emprunter les transports en commun ou les taxis. Le service de taxis collectifs fonctionne à la commande. Des bornes de taxis permettent d'appeler un véhicule équipé de GPS. L'appel est enregistré ainsi que le point d'arrivée désiré. Ainsi un taxi déjà en course à proximité de la borne et desservant le même parcours pourra prendre ce nouveau passager. Un taxi peut prendre plusieurs passagers contribuant ainsi à la diminution du trafic routier et à donner une place plus importante au piéton, au vélo et aux espaces publics plantés.

La route est devenue intelligente. Toutes les voitures particulières propres sont équipées d'un système de guidage dirigé automatiquement par des bornes informatiques disposées le long des routes. Les propriétaires des véhicules n'ont plus à conduire. Les véhicules sont automatisés et ont des tailles diverses selon les besoins de chaque ménage. Ainsi on a évité les problèmes de congestion des grandes routes et on a amélioré considérablement la sécurité routière.

Les transports en commun maillent et structurent toute la région. Les pôles d'activités sont reliés entre eux par une rocade ferroviaire en petite couronne et une en grande couronne. Les transports en commun présents en 2007 ont été rénovés pour le confort des voyageurs. Les aéroports internationaux ont une desserte directe aux centres économiques par la ligne « Express ».

Les livraisons de marchandises s'effectuent uniquement de nuit. Les camionnettes d'approvisionnement sont autorisées à passer le péage entre 22h00 et 6h00. Les commerces se réapprovisionnent entre ces horaires.

Le fleuve se valorise par le transport de marchandises et de voyageurs. Les bateaux bus sont un transport en commun alternatif très développé. Leur fréquence et leur nombre permettent de répondre à une grande demande. D'autant plus que des activités sont installées près du fleuve. Les ports deviennent des carrefours de transports en commun mais aussi les lieux d'activité et d'habitat.

d) Un environnement remarquable :

La baisse du trafic et l'apport technologique des éco-activités ont permis la baisse de l'effet de serre. La biotechnologie des micro-algues s'est développée. Autour des activités polluantes, des zones de culture de micro-algues sont arrosées par les eaux usées agricoles ou urbaines dont elles se nourrissent. Ces algues sont utilisées comme substituts aux carburants.

Les déchets sont collectés par une collecte pneumatique, un système souterrain d'aspiration des ordures automatisé, inodore et invisible. Des bornes sont disposées au pied des immeubles et reliées par un réseau aux centres de tri. Le regroupement des activités similaires a permis la mise en place de systèmes communs de gestion des déchets. Les pôles d'activités sont écologiques et les industries rejettent peu voire zéro déchets.

Les parcelles sont autonomes en énergie et en gestion de l'eau. L'optimisation des technologies pour le logement permet de garantir des logements écologiques. Les normes HQE sont appliquées. De plus les sources d'énergie trouvent leur place dans la conception même de l'habitation. Les bâtiments sont à énergie positive : on produit plus qu'on ne consomme. Les

toits sont recouverts de capteurs solaires, d'éoliennes, on utilise la géothermie, le chauffage urbain...

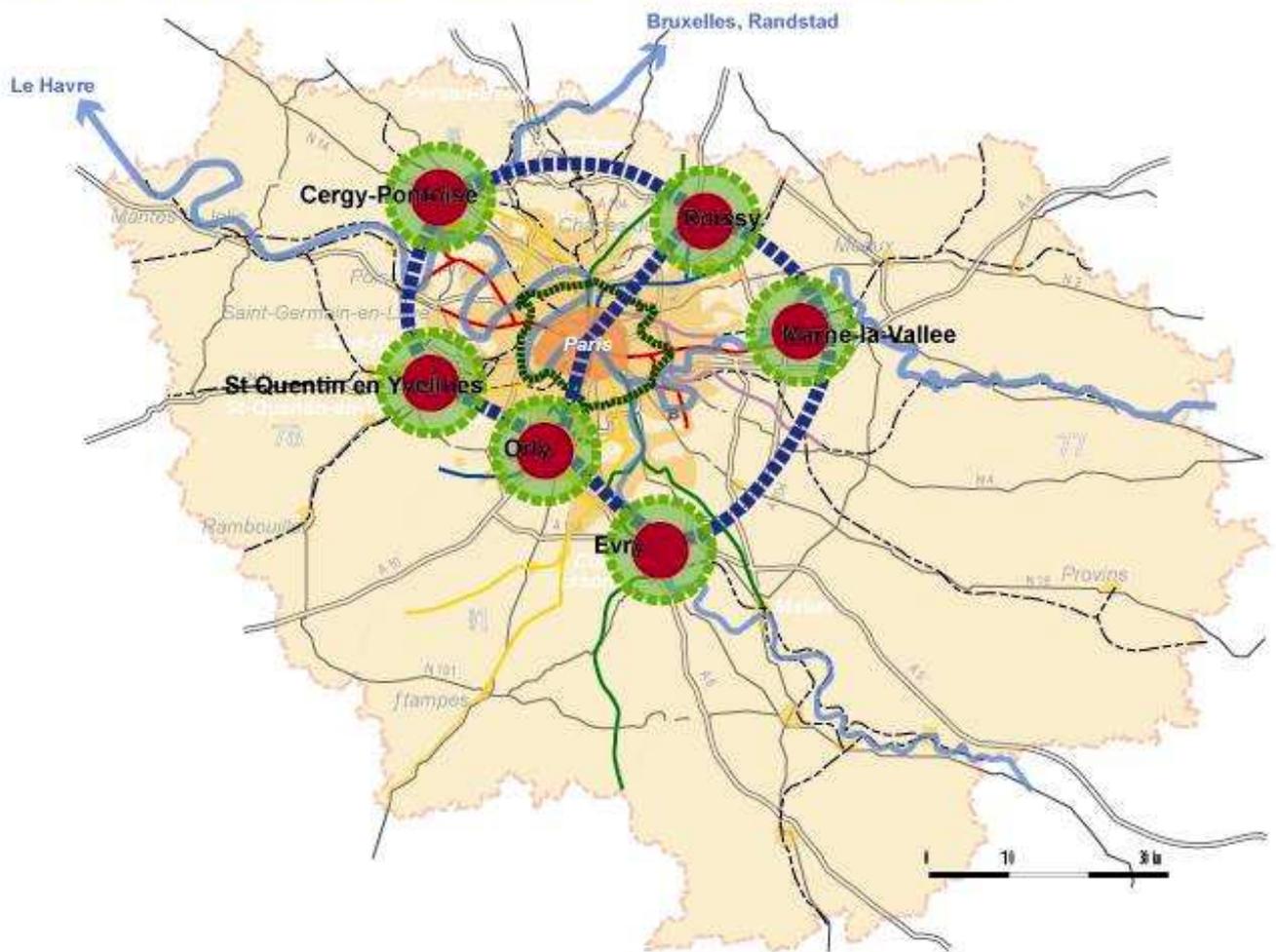
La biodiversité est omniprésente. Les toitures sont végétalisées et les parcs se poursuivent sur les surfaces verticales des immeubles. Les avantages, outre esthétiques, sont la possibilité de faire des parcs dans des espaces réduits, centres denses, en donnant une impression de grandeur. Les continuités écologiques remplacent les logements et les entreprises sur sites inondables et maintiennent donc la biodiversité dans toute la région. Elles servent aussi de zones tampons qui protègent la région contre les inondations. Autour des pôles d'activités, des zones agricoles permettent une production alimentaire sur site. Ce système permet de relier le consommateur directement au producteur. Les circuits courts permettront de baisser l'empreinte écologique.

e) Une gouvernance participative exemplaire :

Le citoyen est maître de son territoire de vie. Il y a une transparence dans les débats pour les élaborations de la ville et un retour entre habitants et élus. Les budgets municipaux participatifs ont été instaurés tout comme à Porto Allégro. C'est la population elle-même qui, au travers d'un mécanisme maintenant bien rodé de débats, de consultations et de décisions, définit les orientations budgétaires à partir d'échanges avec les services administratifs et les élus.

Le développement de la région durable contribue à baisser l'empreinte écologique qui était de 5, 58 en 2007. L'empreinte écologique est inférieure à la biocapacité d'Ile-de-France, c'est la réponse idéale au développement durable.

La Perspective de l'Ile-de-France en 2030



D. Baisse de l'empreinte écologique selon différents scénarios

1. Optimisation du parc de logement

a) Amélioration du chauffage

Supposons que le chauffage supporte l'empreinte écologique du logement à 90%. D'après les données du tableau suivant :

Empreinte écologique moyenne du logement en France	0,52 à 1,05 ha/an/hab.
Empreinte écologique d'un logement selon la norme RT2000	0,45 ha/an/hab.
Empreinte écologique d'un logement selon les meilleures technologies disponibles (BAT)	0,18 ha/an/hab.

Nous calculons alors :

Scénario énergétique Chauffage du Logement	Empreinte écologique Logement (sur base des consommations liées au chauffage)
IDF parc actuel	0,49 x 90% = 0,44 gha/an/hab.
IDF avec RT2000	0,40 gha/an/hab.
IDF avec BAT	0,16 gha/an/hab.

Les meilleures technologies actuelles permettent une réduction maximale d'énergie sans contrainte. Ces résultats montrent qu'en utilisant ces technologies plus avancées (triple vitrage, suppression systématique des ponts thermiques maximisation des gains solaires, forte inertie thermique...), on réduit jusqu'à 8% l'empreinte écologique du parc de logements totalement réhabilité.

b) Logement collectif pour tous

Nous savons que l'empreinte écologique des logements individuels est bien plus importante que celle des logements collectifs. L'empreinte écologique moyenne du parc de logement francilien est de 0,497 gha/an/hab.

Supposons que d'ici 2030 tous les logements deviennent collectifs. L'empreinte écologique moyenne des logements récents et anciens collectifs sera de 0,366 gha/an/hab., soit une diminution de 26% de l'empreinte écologique actuelle du logement francilien. L'empreinte écologique totale de l'Île-de-France serait alors de 5,456. Le logement ne représenterait plus que 7% contre 9% aujourd'hui.

c) Optimisation des technologies et logement collectif pour tous

D'après les données du deuxième graphique des annexes, on calcule :

Empreinte écologique moyenne en collectif avec RT2000 : 0,305 gha/an/hab. soit un gain de 37,7% par rapport à l'empreinte écologique du logement actuelle. L'empreinte écologique d'un francilien tombe à 5,395 gha/an/hab. et le logement ne représente plus que 5,6% de l'empreinte écologique d'Ile-de-France contre 9% actuellement.

Empreinte écologique moyenne en collectif avec amélioration BAT : 0,12 gha/an/hab. soit un gain de 75% par rapport à l'empreinte écologique du logement actuelle. L'empreinte écologique d'un francilien tombe à 5,21 gha/an/hab. et le logement ne représente plus que 2,3% de l'empreinte écologique d'Ile-de-France contre 9% actuellement.

Transports

L'empreinte écologique des transports est fortement influencée par les avions (53,3%) et la voiture particulière (37,5%) en Ile-de-France.

a. Zéro voiture en Ile-de-France

Supposons que dans l'idéal il n'y ait plus du tout de voiture en Ile-de-France. En se basant sur le tableau des transport de l'annexe, on calcule une empreinte écologique d'Ile-de-France de

5,32 gha/an/hab. Supposons que l'on double le réseau de bus, cars, tramways et trains, on obtient une empreinte écologique de 5,37 gha/an/hab. soit un gain de 4%.

b. Diminution de moitié des voitures particulières en Ile-de-France

En se basant toujours sur le même tableau, si on diminue le trafic des voitures particulières de moitié, on obtient une empreinte écologique de 5,45 gha/an/hab. En doublant les réseaux de transport en commun, on obtient une empreinte écologique de 5,5 soit une diminution totale de 1,4%.

c. Diminution du trafic aérien

La suppression totale permettrait de diminuer de moitié l'empreinte écologique des transports franciliens. Soit un gain de plus de 6% sur l'empreinte écologique globale. Cependant tout comme le scénario « zéro voitures » le scénario « zéro avions » est quasiment impossible. Admettons alors que l'on diminue d'un tiers ce trafic. On réduit ainsi de 2% l'empreinte écologique totale. Elle devient 5,46.

Supposons à présent que l'on diminue le trafic aérien d'un tiers et le trafic automobile de moitié en renforçant le réseau de transport en commun. On obtient alors une empreinte écologique totale de 5,33gha/an/hab soit une diminution de 4,5%.

Déchets

L'incinération a la plus grande part dans l'empreinte écologique des déchets. Si grâce au recyclage on peut diviser l'incinération par deux on aura alors une diminution de l'empreinte écologique totale de l'Ile-de-France de 2.3%.

V. CONCLUSION

Le SDRIF 2007 représente donc le document de référence pour l'aménagement de l'espace et le développement du territoire régional à l'horizon 2030. En effet, il est un document d'anticipation qui a pour fonction de préparer l'Ile-de-France aux grandes échéances planétaires, à la crise énergétique et au changement climatique. Son objectif est de combattre les inégalités sociales et territoriales et garantir un équilibre entre la croissance urbaine et l'utilisation de l'espace tout en garantissant le rayonnement international de la région. Le SDRIF formalise une stratégie d'aménagement et de développement en fournissant des outils de maîtrise spatiale du territoire francilien. De plus, il oriente et encadre les documents d'échelle régionale existant, tels que le Plan de déplacements urbains d'Ile-de-France (PDUIF) ou les documents d'aménagement et d'urbanisme tels que les Schémas de cohérence territoriale (SCOT) et les Plans locaux d'urbanisme (PLU).

Il s'agit du cinquième schéma directeur pour l'Ile-de-France et le fait est qu'il est en totale rupture avec le précédent (SDRIF 1994), ses priorités s'orientent vers une nouvelle politique d'aménagement, qui combine solidarité et développement durable (deux facteurs jusqu'alors très peu pris en compte dans les schémas régionaux). Autre nouveauté, en termes de politiques et de gouvernance, le nouveau SDRIF s'accompagnera d'un suivi régulier de ses réalisations au moyen d'un dispositif d'évaluation, de réelles orientations de politique régionale (qui ne se résument pas à l'addition de démarches locales) et d'une mise en cohérence des politiques contractuelles.

Voté par la majorité régionale, le projet de schéma directeur de l'Ile-de-France 2007 se veut très ambitieux. Il introduit de nouvelles thématiques comme l'importance du développement des transports collectifs et la lutte contre le « tout » voiture, le logement social, la préservation de l'environnement, le retour à une "ville compacte". En terme de construction c'est un programme annoncé de 1,5 millions de logements d'ici 2030, soit 60.000 par an principalement en agglomération parisienne (plus de 80%), ceci pour préserver les 52 % d'espaces agricoles et les 23 % d'espace naturel et forestier de l'Ile-de-France. Ces espaces ainsi protégés pourront continuer à abriter le patrimoine faunistique et floristique de la région, dans des conditions qui garantiront son développement et dans le même temps une meilleure qualité de vie pour les habitants. De plus, le nouveau SDRIF veut construire sur l'existant pour promouvoir un modèle de ville compacte afin « d'éviter les transhumances quotidiennes des Franciliens à bord de leur voiture » (Mireille Ferri). Sur les 10 dernières années l'étalement urbain a été responsable de 88% de l'augmentation des trajets domicile-travail. Dans la même logique, le schéma régional affiche une priorité forte aux transports collectifs par la prolongation de lignes de métro, du RER et des lignes de bus en sites propre.

Le SDRIF 2007 n'est pas encore en exécution, mais il suscite déjà de vifs débats au sein de l'opposition (certains y voient une pâle copie du schéma de développement de l'agglomération d'Amsterdam,...). Mais la région veut éviter de reproduire la même erreur qu'avec le schéma précédent, son objectif sera d'être intégré et partagé par tous. Il va donc encore falloir du temps avant de voir les collectivités locales appliquer de manière volontaire les principes durables énoncés dans le SDRIF. A présent, le projet doit être soumis pour avis aux huit Conseils généraux d'Ile-de-France, avant enquête publique puis soumis une nouvelle fois à la validation des élus régionaux, pour enfin faire l'objet d'un décret en conseil d'Etat pour devenir exécutif. Le SDRIF 2007 ne sera en fait applicable pas avant 2008.

A. Les conclusions du SDRIF de 1994

D'une manière générale, les objectifs du SDRIF de 1994 n'ont pas assez anticipé les évolutions économiques, sociales et environnementales des 10 dernières années. Les politiques sectorielles se sont avérées non-conformes aux principes de développement durable.

En effet, le SDRIF ayant été élaboré avant que soient intégrés aux approches de planification les concepts de développement durable, les questions environnementales, par exemple, ont été déclinées une à une, il n'y a pas eu d'évaluation prospective globale des impacts d'aménagement, ni une articulation entre l'aménagement urbain, les déplacements et les impacts. Même si, on peut reconnaître à ce document d'avoir mis en valeur le rôle multiple des espaces agricoles, forestiers et naturels. D'un point de vue économique, une croissance plus faible qu'ailleurs a fragilisé la compétitivité de l'Ile-de-France avec un niveau de chômage élevé et un manque de valorisation de son cadre de vie. Des centres d'envergures européens tels que La défense, Roissy, Marne-la-Vallée, Orsay-Saclay-Massy-Orly ont tenu leur rôle d'aimant pour l'attractivité régionale, mais pas suffisamment pour susciter un effet levier. En effet, le SDRIF de 1994 a pu conforter voire améliorer la place de certains territoire en terme d'emploi/logement/bureau, mais n'a pas développer l'équilibre espéré. Les écarts internes à la région se sont creusés en raison d'handicaps structurels. Le SDRIF de 1994 a su conserver les objectifs d'une région polycentrique et maintenir la place et l'attractivité de l'Ile-de-France, mais insuffisamment au regard d'une métropole mondiale. Le schéma de 1994 préconisait une réduction des inégalités sociales et territoriales. Son bilan montre plutôt un renforcement des inégalités. Il annonçait 53 000 constructions de logements par an, alors qu'en réalité, 43 000 ont été réalisés en moyenne. Et notre actualité dévoile des quartiers en crises et une cristallisation des problématiques urbaines. C'est dans les zones urbaines sensibles, et notamment dans les endroits où le chômage des moins de 25 ans est le plus fort, que les émeutes sont les plus fréquentes. L'échelle temporelle du SDRIF n'a donc plus sa pertinence puisque voici 30 ans que la France connaît plusieurs ministres chargés de la Ville, ainsi que plusieurs comités et commissions, censés concevoir, aménager et désormais faire face au caractère multidimensionnel de leur échec.

B. LE SDRIF 2007

Pour le nouveau schéma régional, les problématiques oubliées auparavant ont été mises en exergue. Le SDRIF 2007 a pour enjeux de combattre les inégalités sociales et territoriales et préparer l'Ile-de-France aux grandes échéances planétaires, à la crise énergétique et au changement climatique. Dans ce sens, de nouvelles thématiques ont émergé à l'échelle régionale : transports collectifs et lutte contre le « tout » voiture, logement social, préservation de l'environnement, retour à une "ville compacte". C'est Mireille Ferri, vice-présidente Verte de l'assemblée régionale, qui a conduit les négociations autour de ce document depuis 2004. Même si ce schéma apparaît aux yeux de Jean-Paul Huchon, Président socialiste du Conseil, comme "texte fondamental", cette opinion est loin d'être partagée par l'opposition régionale. Selon Roger Karoutchi, groupe UMP à la région, « *il s'agit d'un cadre de vie décidé de façon soviétique* ». Pour le FN, Marine Le Pen avait refusé ce projet « *lui reprochant de ne jamais aborder le problème de l'immigration, le tabou suprême ici comme ailleurs* ». Voté donc par la majorité régionale (PS, Verts, PC, MRC, PRG) le projet de schéma directeur de l'Ile-de-France 2007 se veut très ambitieux. Le schéma pourrait alors trouver ses limites dans l'appropriation de ces nouveaux principes par les élus locaux et la population.

a) Analyse des objectifs du SDRIF au regard des trois piliers du développement durable :

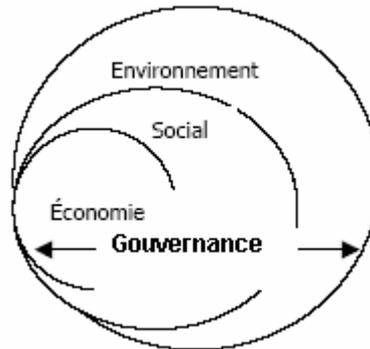


Figure 3: Schéma représentant l'imbrication des trois piliers du développement durable (avec le "quatrième pilier", la gouvernance)

2. Environnement

Le SDRIF 2007 opère un changement important en matière d'intégration des problématiques environnementales dans l'aménagement régional. Par rapport au précédent schéma, il met en œuvre les différents principes du développement durable, jusqu'alors oubliés. En effet, les politiques nationales (réduction des émissions de GES, promotion des ENR,...), mais surtout l'exemple européen (plan de développement d'Amsterdam, de Londres,...) ont profondément marqué l'élaboration de ce nouveau SDRIF en matière d'environnement.

Ces nouvelles notions font désormais partie intégrante des composantes de l'aménagement régional et viennent répondre à la pression trop forte de notre mode de vie actuel sur l'environnement. La problématique essentielle en matière d'environnement consiste à concilier le développement économique et social de la région (transports, nouveaux logements, énergie,...) avec celui d'un milieu naturel et durable. Ainsi la région a été dans l'obligation d'adopter une vision globale de l'environnement et pas seulement faire l'addition des politiques sectorielles. Elle a dû définir une sorte d'état d'équilibre qui devrait lui permettre de se développer tout en garantissant le maintien du patrimoine naturel et un meilleur cadre de vie pour les habitants.

3. La solidarité

Le pilier social concerne tous les facteurs de la vie en société, notamment son organisation. Pour développer une société durable, la solidarité est un principe fondamental. En effet, une société durable est une société solidaire et équitable pour chacun. Dans le SDRIF 2007, la solidarité est un axe de développement important, elle est présente dans les objectifs des différents thèmes. Elle est territoriale (ségrégation spatiale, équilibre au niveau des dotations en équipements), humaine (accès à un logement décent) et économique (rapprochement de l'habitat et de l'emploi). La solidarité a pour but d'améliorer la cohésion sociale et garantir à tous des conditions de vie acceptable. Une des caractéristiques des inégalités est leur caractère cumulatif. Les difficultés de logement, la dégradation des conditions de vie, les problèmes d'accès à l'emploi et à la formation se conjuguent pour enfermer une partie des Franciliens dans des spirales d'exclusion. Pour garantir l'accessibilité

aux besoins fondamentaux et réduire les inégalités, le SDRIF 2007 met en oeuvre des politiques de rééquilibrage globales et un système de gouvernance régionale.

L'intervention du SDRIF dans l'exercice de la solidarité s'opère de façon spécifique en fonction des problématiques sociales et locales (secteurs anciennement industriels et populaires de l'agglomération, villes moyennes de l'espace rural, secteurs pauvres des villes nouvelles, secteurs en bordure de fleuve et canaux, frange du milieu rural...). Elle doit s'appuyer sur les projets de développement locaux et sur les acteurs qui les soutiennent (collectivités locales de différentes échelles territoriales, regroupement autour de territoires de projet mais aussi société civile : regroupement d'associations, entreprise...).

4. Economie

La principale différence entre le SDRIF de 1994 et celui de 2007 est son passage d'un schéma visant l'expansion à celui valorisant l'existant. En termes de développement et d'attractivité économique, l'ambition d'un développement économique durable consiste pour la région à optimiser l'existant plus qu'à la création de nouveaux pôles économiques en densifiant les pôles économiques existants vers une masse levier. En effet, pour atteindre ces objectifs, et dans une logique de développement durable, les orientations du SDRIF visent à concentrer les activités afin d'atteindre une masse critique justifiant les territoires de se doter de services complémentaires, d'offre résidentielle nécessaire, d'une meilleure accessibilité... Ce SDRIF se veut donc plus qualitatif et dans le renouvellement. Pour ce faire la Région doit pouvoir anticiper les mutations économiques face à une concurrence internationale. De cette politique devrait découler la création de 28 000 nouveaux emplois par an et jusqu'à 40 000 emplois pour les 5 années à venir (selon le Schéma Régional Développement Economique). Telles sont les enjeux de la région concernant la vitalité de l'économie francilienne. Cette volonté d'amélioration passe également par le développement d'éco-sites d'intérêt régional. Ces sites encourageront spécifiquement les activités préventives et curatives structurées par filières. Le rôle du fleuve dans l'émergence de nouvelle filière tient également une place importante dans le schéma de 2007. Le projet d'aménagement des fleuves est de structurer un véritable « corridor fluvial » capable de promouvoir et valoriser les sites majeurs d'activités riverains du fleuve. L'intérêt de ce corridor est ainsi double : encourager le transport de marchandise mais aussi celui de passagers par voie d'eau.

5. Gouvernance

En raison de l'échec du SDRIF 1994, notamment à cause de l'absence de concertation entre les différents acteurs, le nouveau schéma directeur a suivi des concertations territoriales et des débats à différentes échelles depuis 2005. De plus une concertation élargie à la population francilienne a été initiée via un questionnaire public.

La gouvernance est le "quatrième pilier" du développement durable. Cette expression montre bien l'importance de cette étape dans un projet durable pour, d'une part prendre en compte un maximum de points de vue afin d'avoir une connaissance des plus exhaustives des problématiques et de leur traduction sur le terrain, et d'autre part pour choisir l'orientation qui satisfera le plus d'intérêts, c'est le principe même de la démocratie, que l'on qualifie ici de participative.

Ainsi, la mise en place des conférences de citoyens, de débats, de concertations, de négociations, d'ateliers entre élus, techniciens et citoyens conduit à obtenir des visions transversales et verticales. Ceci a permis au Conseil Régional de rédiger un projet de SDRIF

Année 2006-2007

qui prend en compte les intérêts des franciliens et les collectivités locales. Bien que la démarche mise en place par le Conseil Régional ne réponde pas à tous les critères d'une bonne gouvernance, il en résulte un projet plus en adéquation avec les attentes des collectivités et franciliens, et donc une meilleure appropriation par ces derniers.

C. SYNTHÈSE DES SCÉNARIOS

A propos de la mise en application du SDRIF, 3 scénarios peuvent se dessiner. Le premier est optimiste et intègre l'application des politiques durables préconisées. Le second, au contraire décrit une situation où le schéma non opposable n'a pas eu d'écho sur les politiques locales, et dans lequel il est mis en concurrence directe avec un développement selon les lois du marché. Le dernier scénario laisse libre cours à l'expression d'applications non envisagées dans le SDRIF, qui pourraient avoir un effet bénéfique sur le territoire.

1. Le scénario positif, une éco-région solidaire et attractive

En adoptant une vision prospective très positive, on peut imaginer ce que sera Paris en 2030. Le SDRIF 2007 aura été alors approuvé et appliqué à tous les niveaux avec succès. L'Ile de France pourrait être une région solidaire qui constitue un ensemble uni et cohérent, appelé le « Grand Paris ». Elle est dorénavant une éco-mégapôle et les villes nouvelles accompagnent Paris dans l'organisation et la structure du territoire francilien. La Région se veut à l'avenir attractive et solidaire. L'économie devient solidaire et compose avec une éthique environnementale bien affirmée, cette mise en avant de l'humain face aux lois du marché parallèlement au développement de nouvelles activités (énergie renouvelable, déchets,...) peut ainsi garantir le plein-emploi. Les pôles de développement se constituent et l'essor des nouvelles activités apporte une population supplémentaire sur le territoire qui s'inscrit dans l'ancienne petite couronne avec des immeubles de type R+5 à R+4. Les 60 000 logements par an sont atteints grâce à la construction de ces habitats collectifs et de ce fait la crise du logement est endiguée tout comme la hausse des prix. La qualité de vie n'est pas amoindrie et devient le levier des projets d'aménagements. L'accès aux espaces verts de proximité est affirmé de façon équilibrée et les espaces naturels sont protégés et aménagés de façon à garantir le développement de la biodiversité. L'utilisation des transports en commun comme premier moyen de transport de voyageurs fait désormais parti des mœurs. L'inter-modalité transport en commun-vélo est opérationnelle. Paris possède un péage et met en œuvre la piétonisation progressive des quartiers centres. Les efforts de lutte contre la pollution ont redonné à Paris un air sain. Le SDRIF 2007 a mis en place une gouvernance qui fonctionne toujours. Les citoyens participent activement aux débats et aux orientations portant sur leur ville et leur région. Une vraie démocratie participative est instaurée.

2. Le scénario négatif, la régression durable

Dans un tout autre schéma, on peut imaginer que le SDRIF 2007 n'a eu aucun effet sur la politique menée en Ile-de-France car la notion de développement durable ne fut qu'un bref courant de pensée moderne. Ce document n'étant pas opposable, chacun l'a ignoré et a continué à orienter ses évolutions en suivant les intérêts économiques et politiques à court terme. Paris a voulu asseoir son statut de capitale économique, entraînant une concurrence avec le reste de la région. Cette situation a provoqué une compétition sauvage entre les différents territoires, en particulier en proche banlieue. Cette animosité a eu des conséquences sur la solidarité régionale, qui s'est rapidement désintégrée. La désagrégation de la solidarité s'est

traduite par une ségrégation territoriale et sociale en particulier une fragmentation entre l'Est et l'Ouest. L'abandon du principe de polycentrisme a fait des Villes Nouvelles des cités-dortoirs, vidées d'activités économiques. L'étalement urbain a continué en grande couronne d'une façon non maîtrisée avec des impacts forts sur un milieu naturel victime déjà d'une trop forte pression. L'accroissement de la centralité et l'éloignement des transports en commun se sont traduits par une augmentation de l'utilisation de la voiture, les transports en commun ne maillant pas suffisamment les zones périphériques. La qualité de vie est ainsi fortement altérée par l'échec de la politique d'aménagement publique.

3. IDF, idée du futur

La troisième et dernière vision prospective vise à mettre en avant des idées non présent en compte par le SDRIF 2007 mais qui pourraient être viables dans une politique de développement durable.

Paris est devenue une ville-musée. Elle garde son attrait culturel, artistique et son importance administrative au niveau national et international. Cependant, les activités économiques se sont concentrées en périphérie. Par ailleurs, un changement des mentalités et des mœurs s'est opéré. Le développement des TIC (technologies d'information et de communication) a permis l'émergence du télétravail en parallèle d'un dynamisme nouveau : les horaires de travail ne sont plus cadrés et la ville est active de jour comme de nuit autant pour le travail que les loisirs et commerces. Les mentalités ont radicalement changé grâce à la qualité des nouveaux logements denses et aux espaces publics associés. La construction souterraine sert aussi l'ambition de la densité, avec la création d'équipements (services publics, loisirs...) et commerces. A la périphérie de Paris, un péage urbain limite le trafic. Seuls les ambulances, véhicules de pompiers et police, bus propres et touristiques sont autorisés à passer. Des parkings relais sont installés autour des gares des pôles et autour de Paris afin de garer les véhicules et d'emprunter les transports en commun ou les taxis. Le service de taxis collectifs fonctionne à la commande. Des bornes de taxis permettent d'appeler un taxi équipé de GPS. L'appel est enregistré ainsi que le point d'arrivée désiré. Ainsi un taxi déjà en course à proximité de la borne et desservant le même parcours pourra prendre ce nouveau passager pour optimiser ses trajets. Les transports en commun maillent et structurent toute la région. Les pôles d'activité sont reliés entre eux par une rocade ferroviaire en petite couronne et une en grande couronne. La baisse du trafic et l'apport technologique des éco-activités ont permis la baisse de l'effet de serre. La biotechnologie des micro-algues s'est développée. Autour des activités polluantes, des zones de culture de micro-algues sont arrosées par les eaux usées agricoles ou urbaines dont elles se nourrissent. Ces algues sont utilisées comme substituts aux carburants. Les déchets sont collectés par une collecte pneumatique, un système souterrain d'aspiration des ordures automatisé, inodore et invisible. Les parcelles sont autonomes en énergie et en gestion de l'eau. La biodiversité est omniprésente. Les toitures sont végétalisées et les parcs se poursuivent sur les surfaces verticales des immeubles. Les continuités écologiques remplacent les logements et les entreprises sur sites inondables. Le citoyen est devenu maître de son territoire de vie. Il y a une transparence dans les débats pour les élaborations de la ville et un retour entre habitants et élus.

D. Quelques pistes de réflexions

1. Application du SDRIF et nouveau rôle de la Région

Aujourd'hui, le Conseil Régional, par la loi, a la responsabilité d'élaborer le Schéma Directeur de l'Ile-de-France. Hier, c'était l'Etat. Pourtant, cette compétence déléguée à la région reste sous le contrôle du Conseil d'Etat. Ainsi, nous pouvons nous poser la question de la légitimité de la Région quant à son rôle de chef d'orchestre. De plus, au-delà de cette limitation juridique, le programme d'actions du SDRIF ne s'avèrerait en réalité « qu'une simple lettre d'intention » sans une réelle concertation préalable. Les collectivités territoriales, communes, agglomérations, départements peuvent à tout moment bloquer le déroulement des actions planifiées du schéma. La région doit alors trouver sa place dans un rôle nouveau d'intermédiaire et de médiateur entre les maires, présidents des collectivités territoriales et les organismes associés (le STIF par exemple...). Demain, nous irons aux urnes par deux reprises : présidentielles et législatives. Ces élections peuvent-elles être, au même titre que le pouvoir local d'un maire, un frein de la mise en œuvre du SDRIF ?

2. Les limites de l'appropriation du SDRIF

De plus, le SDRIF met en œuvre très peu d'actions en faveur du changement des comportements et des valeurs, notamment par rapport à l'environnement et la solidarité. La région met en œuvre des solutions techniques durables pour une société au mode de vie non-durable. En privilégiant la ville dense et les circuits courts, un effort a été entrepris pour transformer les données actuelles. Mais le SDRIF n'incite pas à créer une réelle dynamique de prise en compte de l'environnement. La sensibilisation n'est pas mise en œuvre ce qui peut ralentir les changements dans les modes de vies actuels dont les politiques de développement durable ont besoin. La technique ne peut, en effet, avancer plus vite que les comportements.

Et les comportements devraient aussi changer au niveau de la solidarité intergénérationnelle et interculturelle qui n'est pas non plus mise en avant alors qu'elle est la garantie du lien social. L'engagement du SDRIF devrait s'étendre à ces deux dimensions sociales très actuelles dans le but de construire une politique de solidarité solide.

3. Les limites de l'application du SDRIF

Le SDRIF, dans son rôle de document d'intention, préconise mais en aucun cas ne s'engage. Les objectifs dictés ne sont jamais chiffrés. Il n'existe aucun élément budgétaire lié au SDRIF 2007, à part le budget global de la Région (Dotation Globale de Financement). Aucun budget spécifique n'a été alloué par l'Etat. Parallèlement, le gouvernement actuel se désengage et délègue de plus en plus de compétence sans attribuer les budgets nécessaires. Si comme dans le scénario positif présenté précédemment, les collectivités locales se lancent dans une politique durable et dynamique, la région pourra-t-elle supporter les coûts de ces investissements ? La région Ile-de-France a donc prévue beaucoup de changements mais a-t-elle chiffré ces changements (nouveaux équipements, nouveaux logements,...) ?

4. Europe et disparités régionales

Les principaux enjeux du SDRIF 2007 reposent sur le pilier solidaire du schéma développement durable. Dans un récent article des Echos (*UE : les régions les plus pauvres se situent en Roumanie et en Bulgarie*, paru le 21 février 2007), l'Union Européenne, avec son élargissement à vingt-sept pays a mécaniquement accru les écarts de niveau de vie entre les 268 régions que compte désormais l'Europe. En effet, une région sur six vit avec des revenus supérieurs à 125 % de la moyenne de l'Union. Parmi les plus riches, après la région de Londres, on retrouve le grand-duché de Luxembourg (251 %) et Bruxelles (248 %). L'Ile-de-France, se situe en 6ème position avec 175 % de la moyenne après Vienne en Autriche, (180 %). La région Ile-de-France doit-elle ainsi pousser sa solidarité hors de nos frontières ? Tandis qu'une région sur quatre dans l'Union vit en dessous de 75 % de la moyenne européenne, quel rôle peut jouer le développement de notre région pour un rééquilibrage des niveaux de vie ? Quelle place peut tenir le schéma directeur de la région Ile-de-France vers une harmonisation progressive des niveaux de vie ?

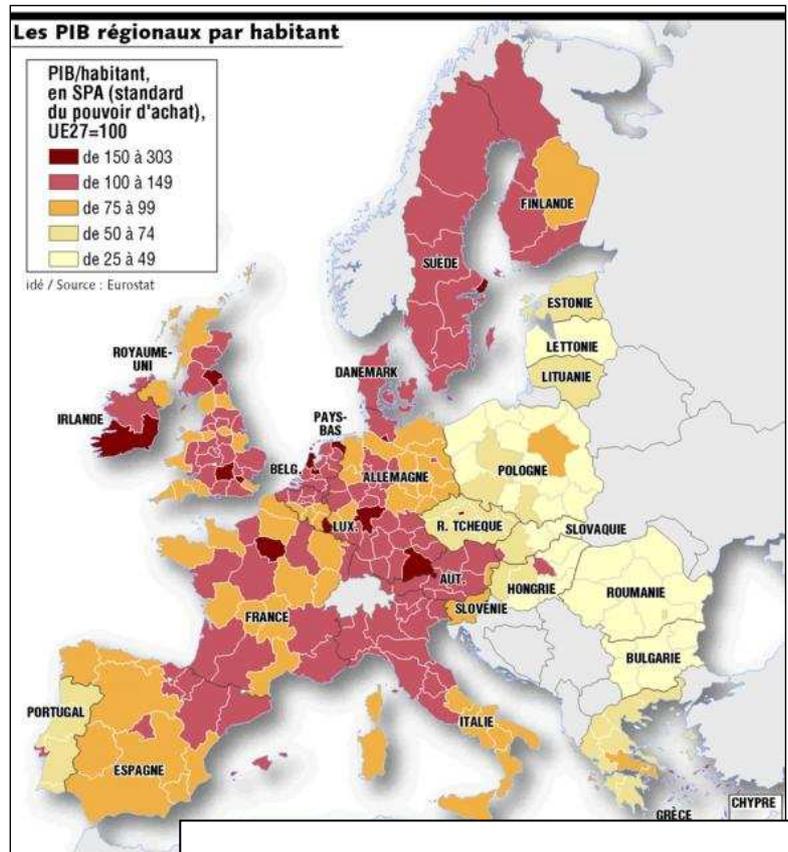


Figure 4: « Les régions les plus riches de l'Union à vingt-sept se trouvent en Allemagne, au Royaume-Uni et en Italie, tandis que les plus pauvres se situent en Roumanie en Bulgarie et en Pologne ».

C'est à travers la prise en compte économique, environnemental et solidaire à l'échelle de l'Europe que pourront être trouvées des solutions. Par exemple, les mutations économiques préconisées dans le SDRIF 2007 ignorent totalement les délocalisations massives vers les pays de l'Est, dont leur attractivité se réduit à une main d'œuvre peu chère. L'échelle macro-économique est ainsi totalement oubliée. Parmi les 70 régions les plus pauvres, 15 sont en Pologne, 8 en Grèce et en Roumanie, 7 en République tchèque, 6 en Bulgarie et en Hongrie, 4 en Italie (dont la Sicile, la Calabre et les Pouilles), au Portugal (le Nord, le Centre et l'Alentejo), en France au titre des départements d'outre-mer et 1 en Espagne (l'Estrémadure). Ces régions vont bénéficier au cours des sept prochaines années (2007-2013) de transferts financiers importants de la part de l'Union européenne.

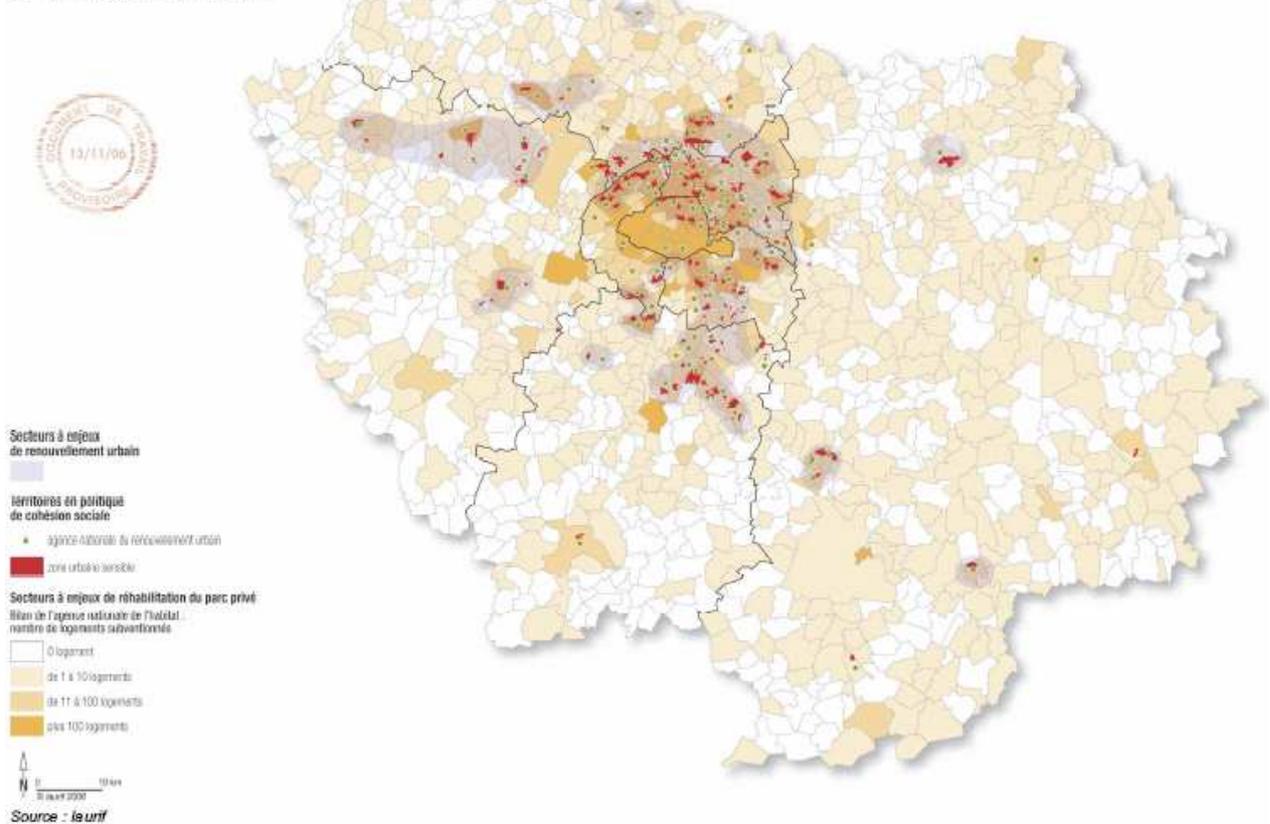
On notera ainsi un manque de coordination entre les politiques européennes et les choix de développement régionaux. L'échelle de la région demeure le terrain de prédilection pour l'application des directives européennes. Par exemple, le programme d'initiative communautaire INTERREG favorise la coopération transeuropéenne afin de développer un territoire européen équilibré et harmonieux. Les objectifs et les priorités du programme sont les mêmes que ceux du SDRIF : « assurer un développement équilibré et durable de l'espace, répondre aux besoins des populations locales, concilier le développement économique avec la protection de l'environnement ». On constate ainsi une carence quand il s'agit de planification à long terme. Ceci peut être une des limites des règles actuelles du SRIF : une vision locale. Dans

sa course poursuite avec Londres, la région Ile-de-France oublie son principe de solidarité et pourrait accroître les disparités des régions à l'échelle nationale et européenne.

VI. ANNEXES

a) Annexes renouvellement urbain

Les enjeux
dans le parc existant :
réhabilitation du parc
et renouvellement urbain

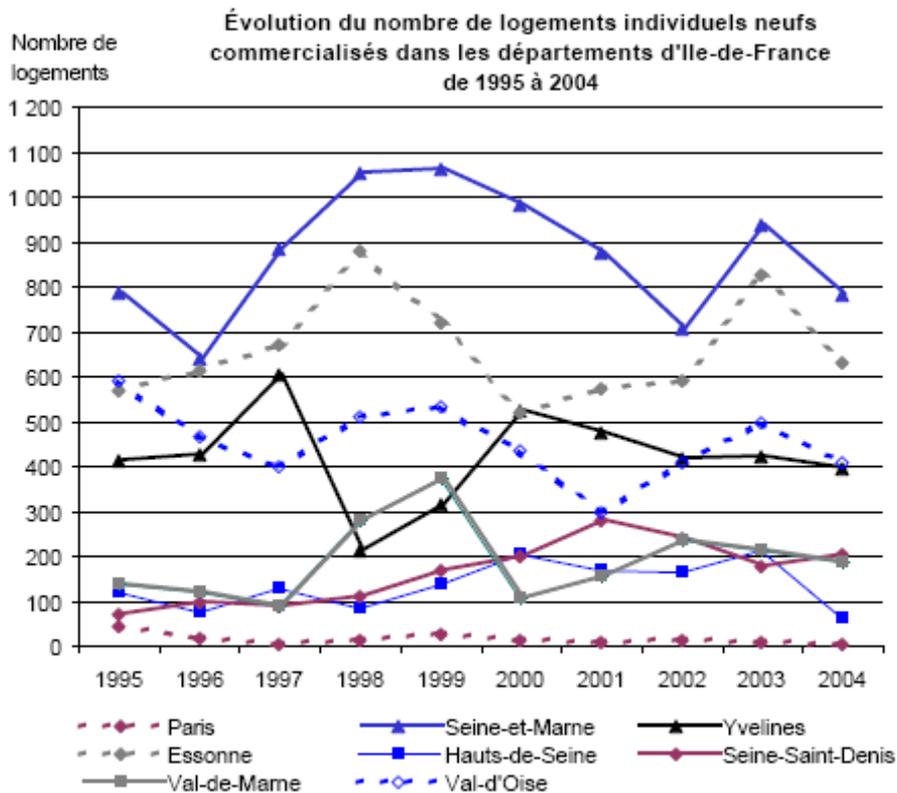


b) Annexes logement et mixité

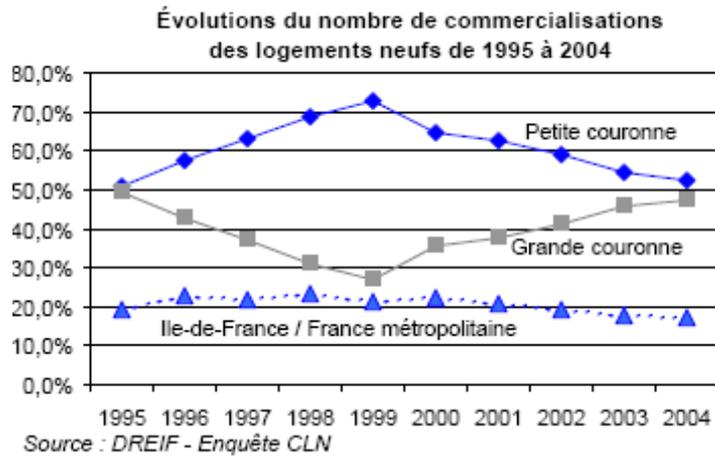
Objectifs de construction et logements autorisés

	Construction annuelle (1) 1982-1989	%	Objectif annuel (2) SDRIF	%	Construction annuelle (3) 1990-1999	%	3/2
Paris	6 237	12,3	5 500	10,4	6 234	13,5	113 %
Hauts-de-Seine	6 678	13,2	7 300	13,8	8 095	17,5	111 %
Seine-Saint-Denis	5 134	10,1	6 800	12,8	4 262	9,2	63 %
Val-de-Marne	5 471	10,8	6 500	12,3	5 327	11,5	82 %
Petite couronne	17 284	34,1	20 600	38,9	17 484	38,2	86 %
Seine-et-Marne	8 272	16,3	8 400	15,9	7 017	15,1	84 %
Yvelines	6 669	13,2	6 700	12,6	5 594	12,1	83 %
Essonne	5 958	11,8	6 100	11,5	5 115	11,0	84 %
Val-d'Oise	6 205	12,3	5 700	10,7	4 681	10,1	82 %
Grande couronne	27 105	53,5	26 900	50,7	22 407	48,4	83 %
Ile-de-France	50 626	100	53 000	100	46 325	100	87 %

Source : SITADEL, DREIF, logements autorisés non annulés



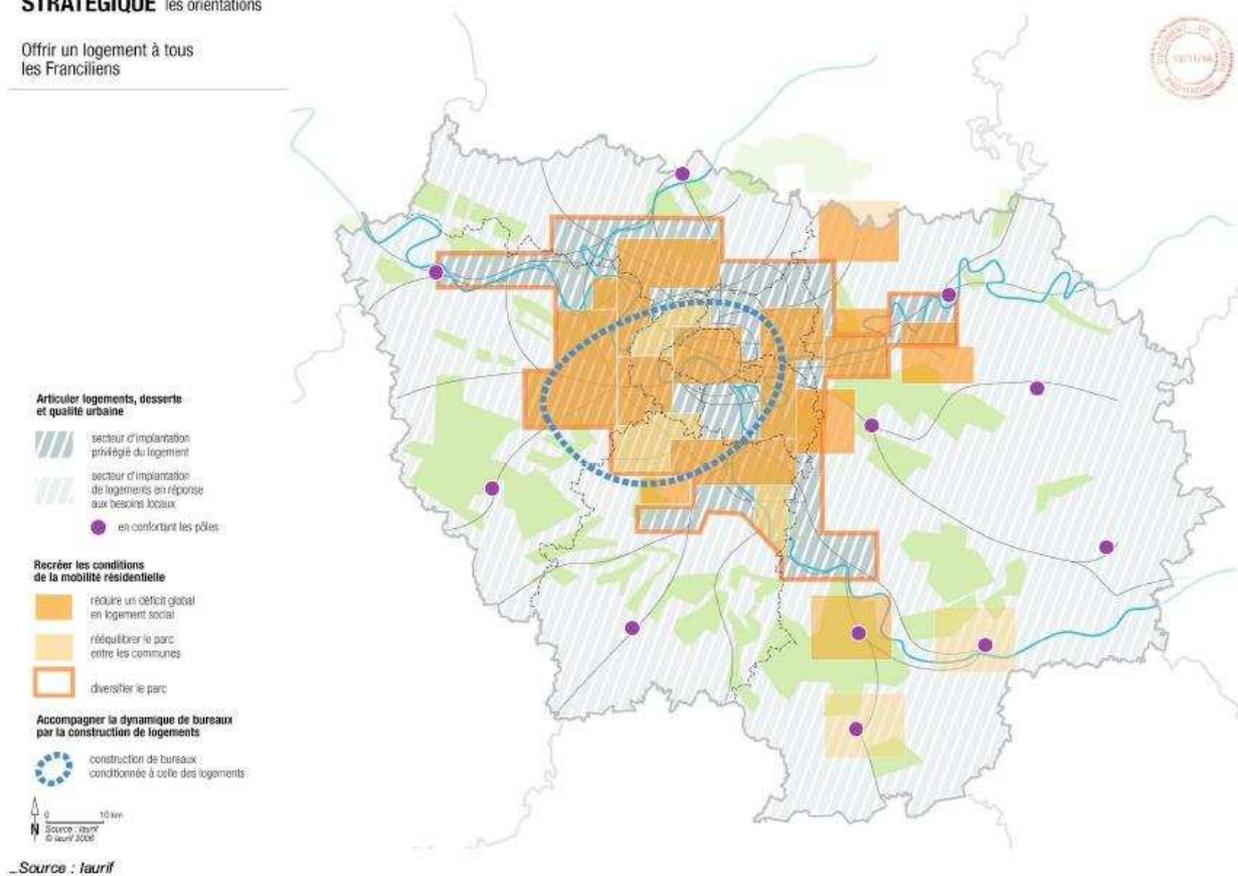
Source : DREIF - Enquête CLN



C_10 mobilisation solidaire de tous les territoires pour la relance de la construction

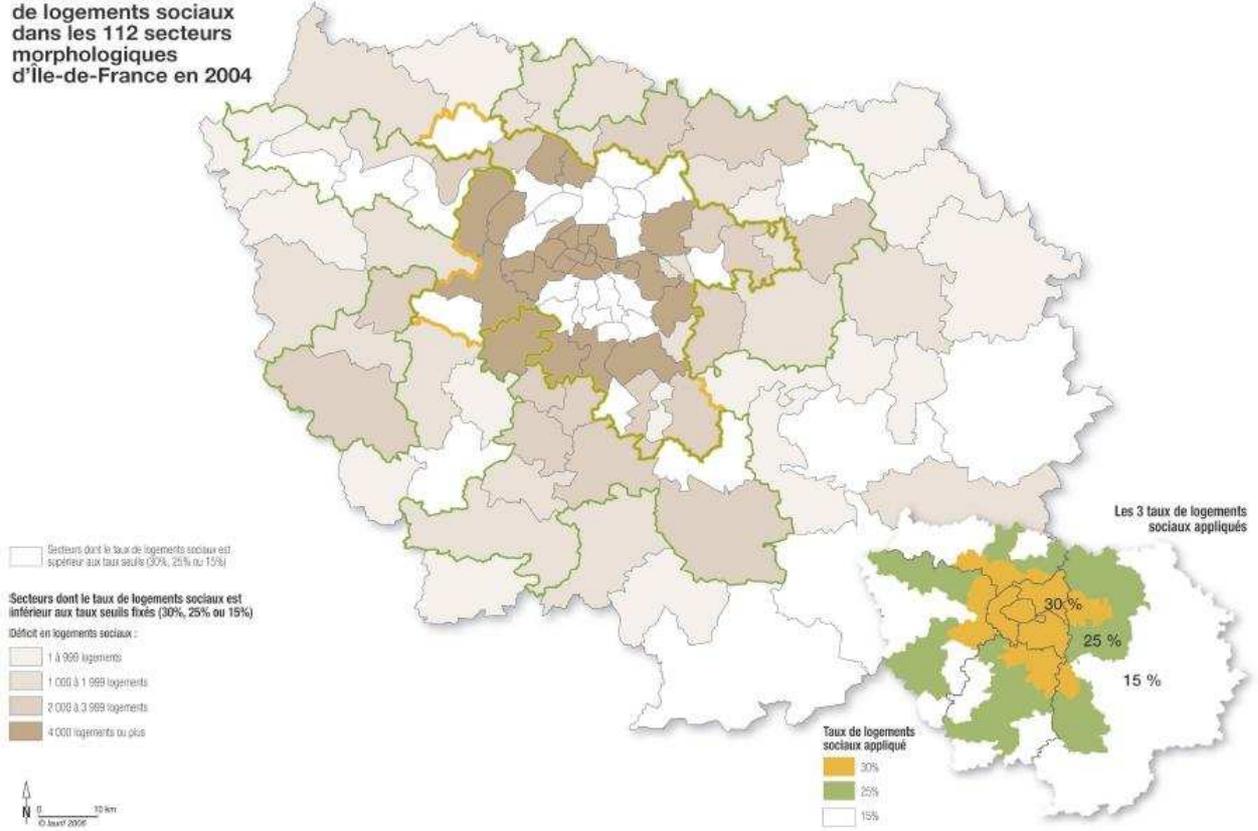
STRATEGIQUE les orientations

Offrir un logement à tous les Franciliens



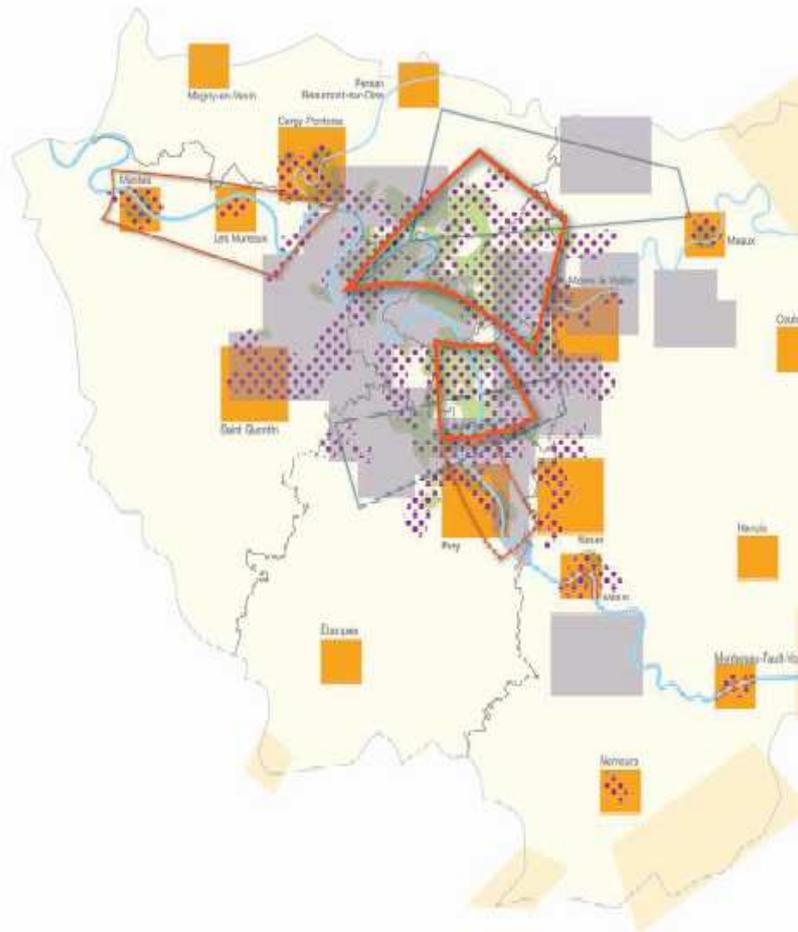
C_15 Taux et déficit de logements sociaux dans 112 secteurs morphologiques d'IDF en 2004

Taux et déficits de logements sociaux dans les 112 secteurs morphologiques d'Île-de-France en 2004



Source : Insee 2006

Réduire les inégalités sociales et territoriales qui se cumulent dans les secteurs à faibles revenus



-  dans les territoires populaires et anciennement industriels de l'agglomération
-  dans et autour des "villes nouvelles"
-  dans les territoires industriels de la couronne rurale
-  en espace rural (communes de moins de 2 000 hab.)

Réduire les inégalités environnementales

-  secteur carencé en espaces verts publics (forts poids de population situés en dehors des axes de desserte)
-  secteur de forte exposition au bruit aérien

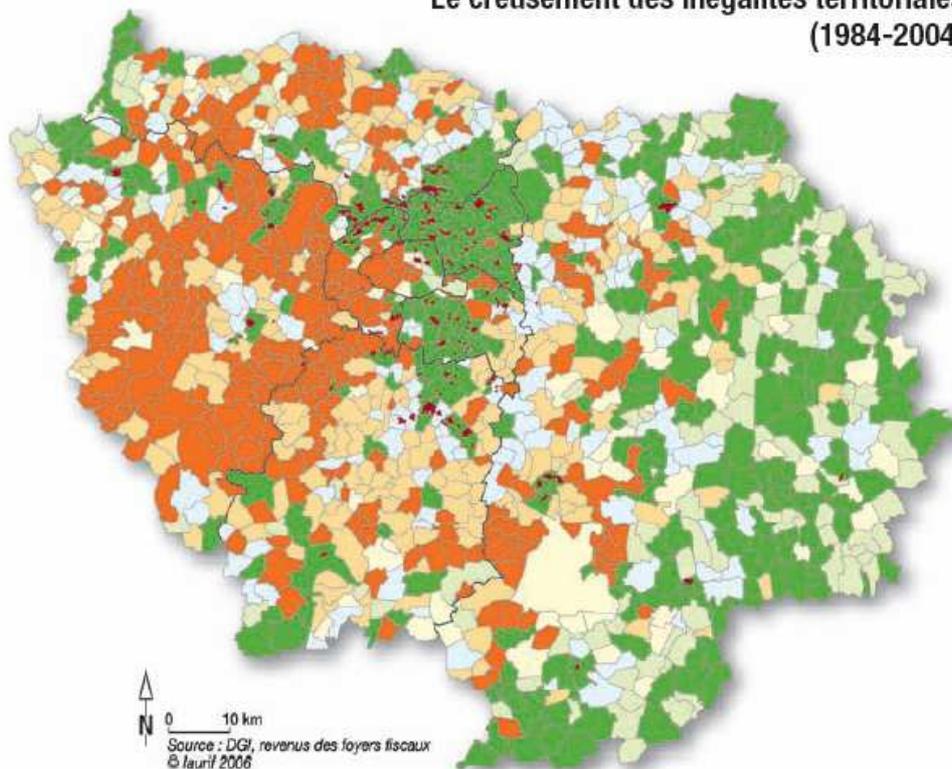
Réduire les inégalités dans l'accès au transport collectif

-  secteur où de forts poids de population sont situés en dehors d'un périmètre de rabattement proche (à pied) des gares et stations du réseau de transport collectif structurant (RER, Transilien, métro)

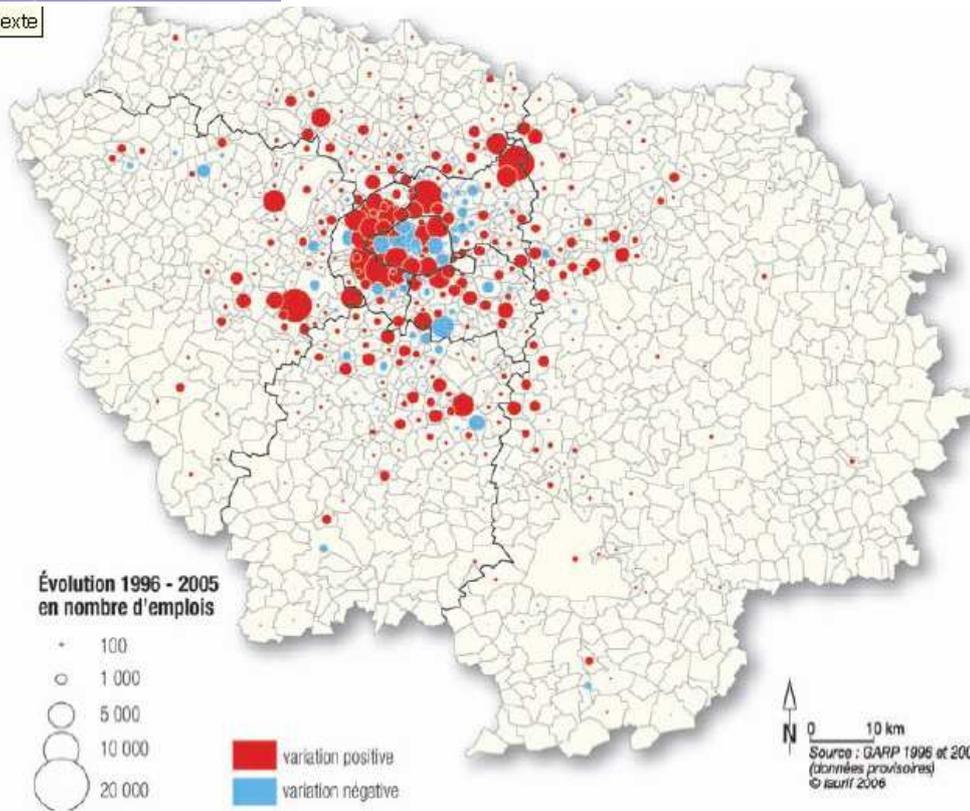
Réduire le déficit en logements sociaux ou rééquilibrer le parc de logements

-  secteur déficitaire en logements sociaux ou dont le parc doit être rééquilibré

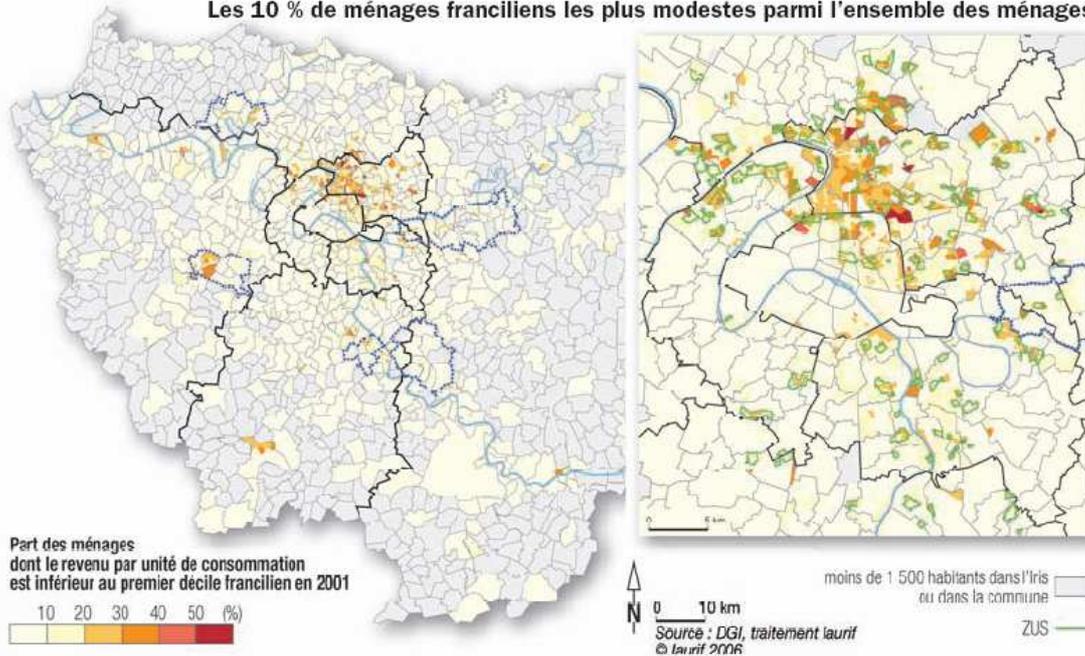
Le creusement des inégalités territoriales (1984-2004)



Texte

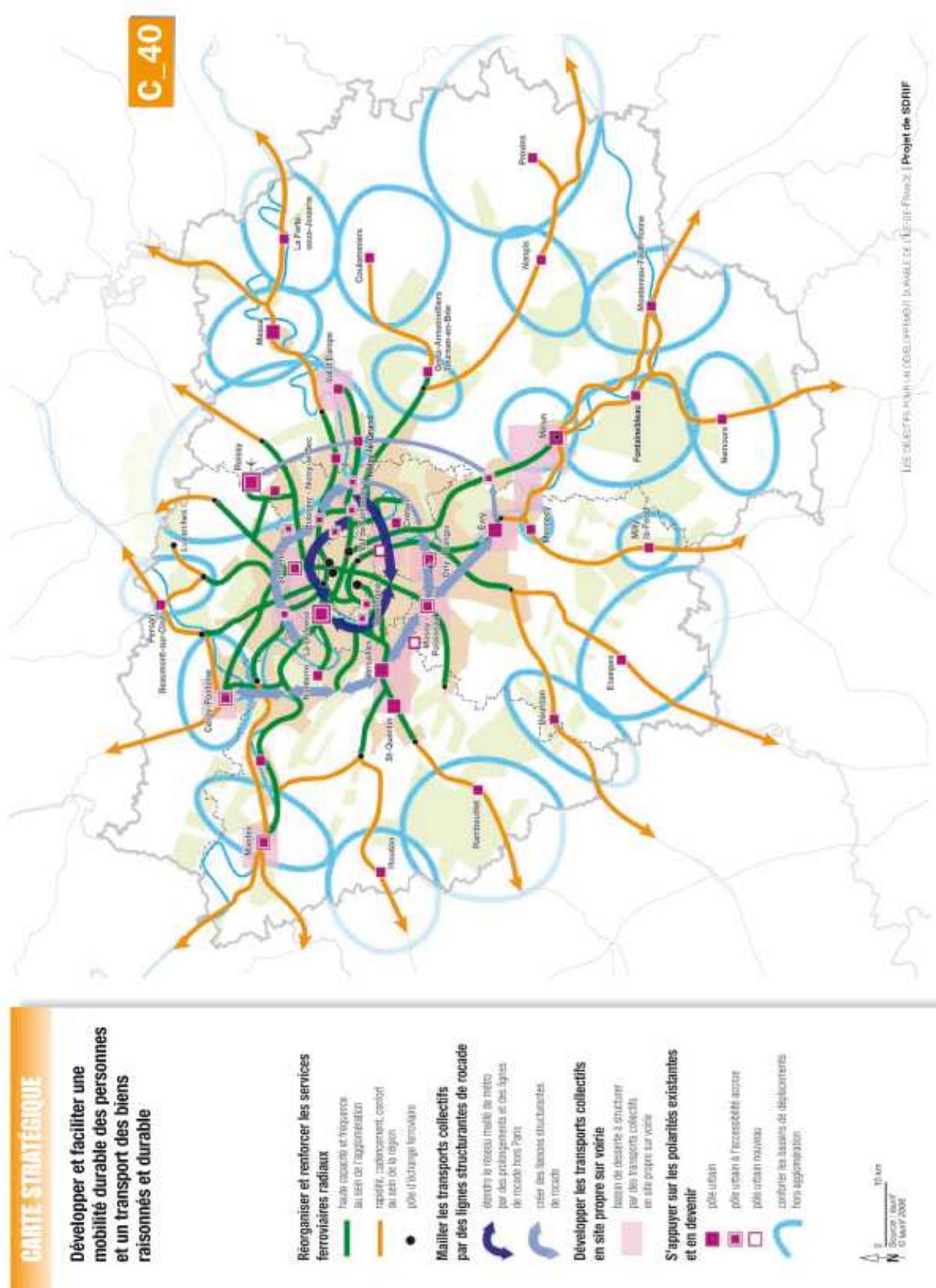


Les 10 % de ménages franciliens les plus modestes parmi l'ensemble des ménages

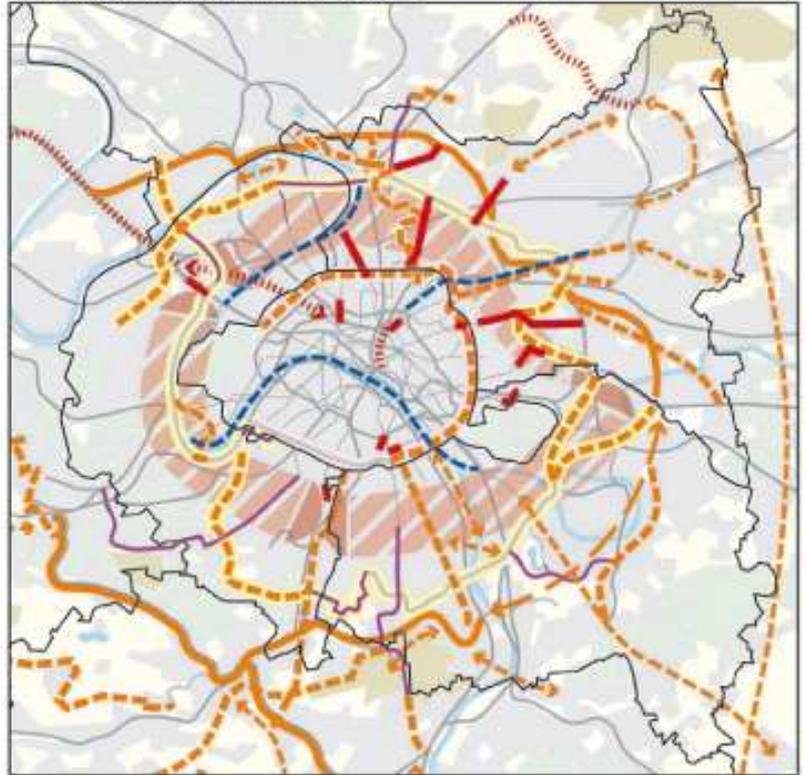


d) Annexes déplacement

Carte des objectifs 'développement durable' de mobilité des personnes et transports de biens



Zoom des transports collectifs à terme

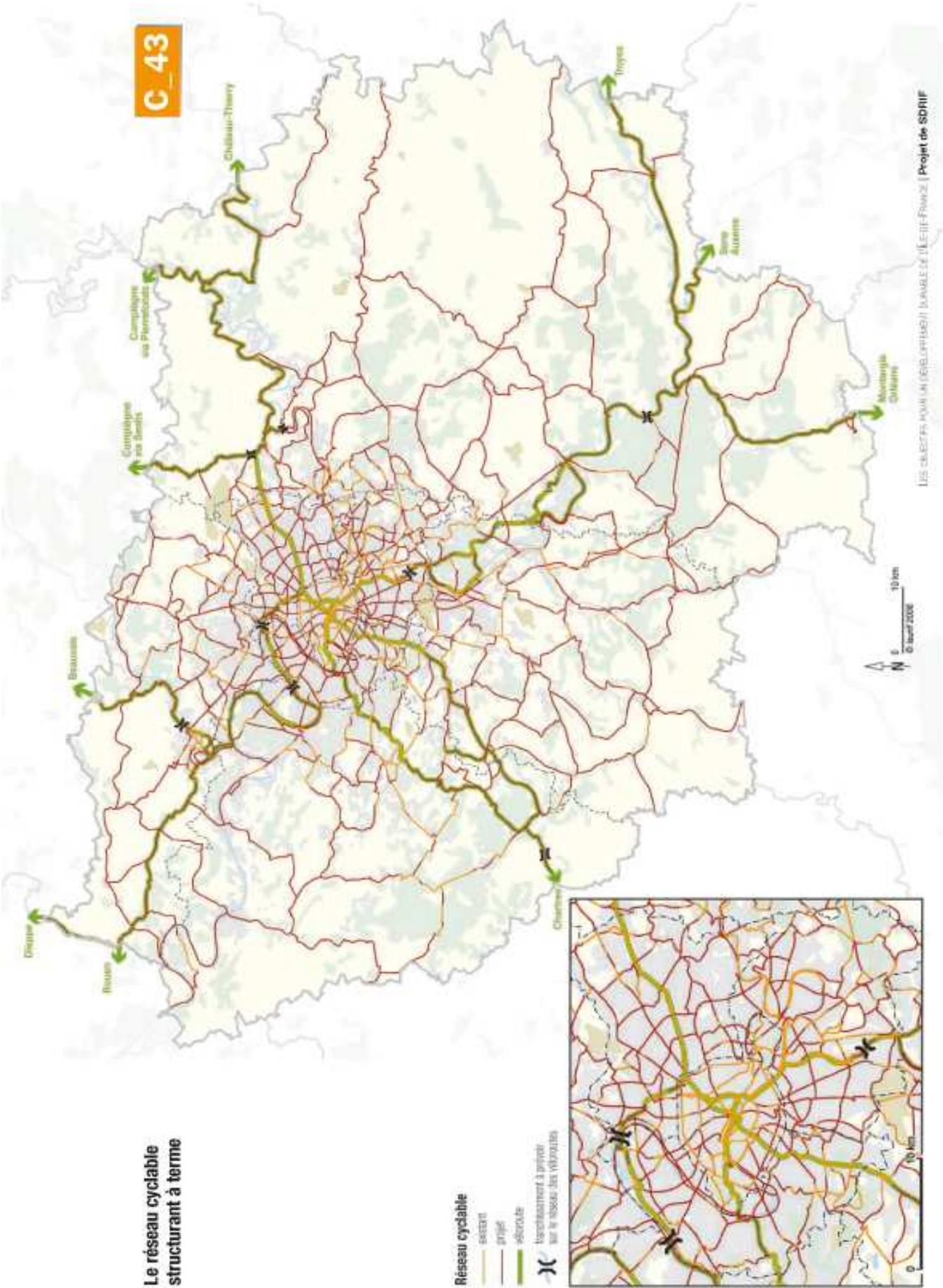


Pistes cyclables – Zoom Bois de Boulogne



Pistes Cyclables – Zoom Bois de Vincennes





Annexe Transport et Mobilité

Les opérations à entreprendre (données extraites du SDRIF 2007)

RER

- Étudier et mettre en œuvre les schémas directeurs de lignes ferroviaires, notamment en renforçant les RER B, D, C et A, tout particulièrement dans leurs sections les moins fluides (phases 1 et 2) ;
- Résorption des points noirs du réseau et augmentation des capacités des lignes (phases 1, 2 et 3) ;
- Modernisation de la gare des Halles à Paris (phase 1) ;
- Création de la gare Evangile dans le secteur Nord de Paris (phases 1 et 2) ;
- Construction d'un nouveau tunnel RER entre Châtelet et Gare du Nord (phases 2 et 3) ;
- Déplacement du terminus du RER C à Coignères (phase 1).

Grand Tram

- Prolongement de T1 de Noisy-le-Sec à Val-de-Fontenay RER (phase 1) ;
- Prolongement de T1 d'Asnières-Gennevilliers à Nanterre Place de la Boule, puis Rueil-Malmaison centre (phases 1 et 2) ;
- Prolongement de T2 de Pont de Bezons à Sartrouville, en correspondance à définir avec la Tangentielle Nord (phase 2) ;
- TCSP Issy-les-Moulineaux / Hôpital Bécclère / Croix de Berny [tracé en partie souterrain] (phase 2) ;
- Prolongement du TCSP Trans Val-de-Marne (TVM) à l'Est jusqu'à Noisy-le-Grand (phase 1) complété par une branche reliant Val-de-Fontenay (phase 2) ; concernant le tramway des Maréchaux
- Prolongement de T3 de Porte d'Ivry à Porte d'Asnières via Pantin (phase 1), puis à Porte Maillot (phase 2) L'amélioration des liaisons entre les gares parisiennes devra être étudiée.

Métro :

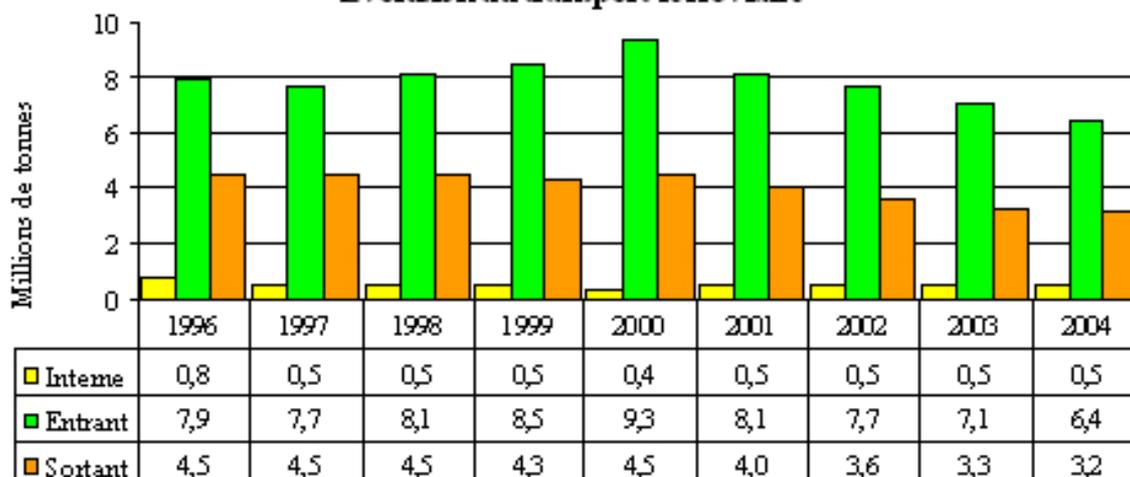
- M1 à la Folie (la Défense ouest) (phases 2 et 3) ;
- M1 aux Rigollots (Fontenay) (phases 2 et 3) ;
- M4 à Bagneux (phase 1) ;
- M4 à Mairie de Saint-Ouen, puis les Docks (phase 1) ;
- M5 à Place de Rungis (phase 3) ;
- M7 bis à Château-Landon et raccordement avec la ligne M3 bis (phase 1) ;
- M7 au Bourget RER (phase 1), puis vers le projet urbain « Cité de l'air et de l'espace » (phase 2) ;
- M9 à Montreuil Murs-à-Pêches (phase 2) ;
- M11 à Montreuil Hôpital puis Rosny Bois-Perrier (phases 1 et 2) ;
- M12 à la Courneuve-Six Routes (phases 2 et 3) ;
- M12 à Issy-Ville (phases 2 et 3) ;
- « Meteorisation » de la branche M13 de Saint-Denis (phases 1 et 2) et prolongement de M13 à Stains la Cerisaie (phase 3) avec raccordement de cette branche à M14 (phases 1 et 2) ;
- M13 à Port de Gennevilliers (phase 2) ;
- M14 à Maison-Blanche (phase 3).

La liaison Arc-Express

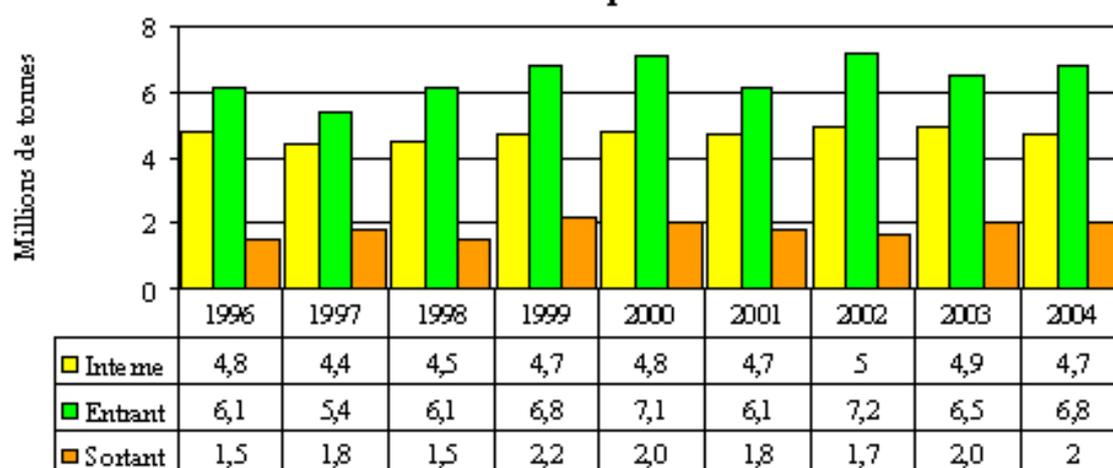
- Arc Sud-Est , fuseau d'étude entre Val-de-Fontenay/Noisy-le-Grand – RER B et Arcueil/Bourg-la-Reine (phases 1 et 2) ;
- Arc Nord, fuseau d'étude : la Défense RER A / Saint-Denis / Val-de-Fontenay (phases 1, 2 et 3) ;
- Arc Sud-Ouest, fuseau d'étude : RER B entre Arcueil/Bourg-la-Reine - Saint-Cloud – Rueil – La Défense (phases 2 et 3).

e) Annexes transports de marchandise

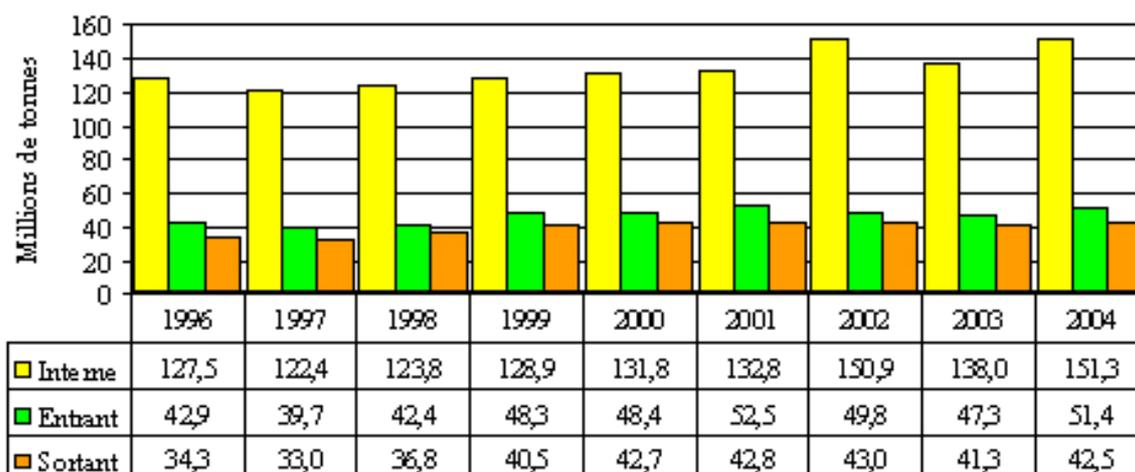
Evolution du transport ferroviaire



Evolution du transport fluvial



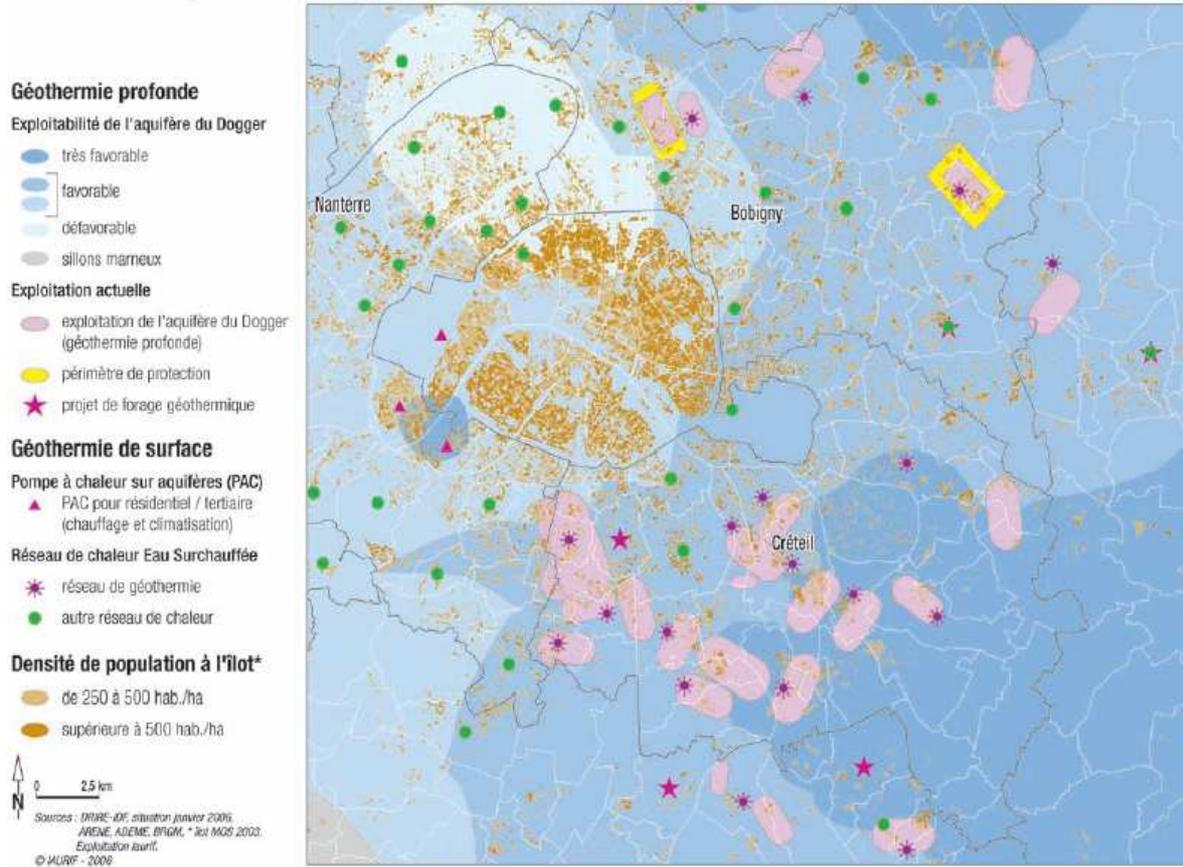
Evolution du transport routier



	Londres	Stockholm
Dates clés	1992 : Étude de faisabilité 2001 : Présentation du projet Février 2003 : Mise en service	6 Janvier 2006 : Mise en service du péage pour 6 mois Juin 2006 : Le péage est pérennisé
Objectif	-15% de trafic routier -20 à -30 % du temps de parcours	De -15 à -20% de la circulation automobile Réduire la pollution de l'air
Surface	21 km ² (1,3% de la superficie de Londres)	34,5 km ² (18% de la surface du Grand Stockholm)
Moyens techniques	Point d'entrée virtuelle grâce à des caméras capables de lire les plaques d'immatriculation	Caméras infrarouges Boîtiers d'identification personnels.
Jours et horaires d'application	Du lundi au vendredi De 7h à 18h30	Du lundi au vendredi De 6h30 à 18h30
Type de véhicules concernés	Voitures individuelles Voitures et camions d'entreprises	Voitures individuelles Voitures et camions d'entreprises
Véhicules exemptés	Véhicules officiels (pompiers, ambulance...) Motos Voitures propres Transports en commun	Véhicules officiels (pompiers, ambulance...) Motos Voitures propres Transports en commun
Type de tarification	À la journée Associé à un véhicule	Au passage
Abonnement	oui	non
Tarifs	- 5 à 10 £ par jour - 25 à 1250 £ pour un abonnement - Réduction de 90% pour les résidents de la zone prenant un abonnement	- 10 à 20 couronnes suivant l'heure de la journée (1 à 2 €) - Maximum de 60 couronnes par jour (6 €)
Paiement et moyen de paiement	Paiement jusqu'à la fin de la journée en cours (supplément après 22h) De nombreux magasins Internet Prélèvement automatique	Paiement jusqu'au 5 ^{ème} jour après passage. Prélèvement sur compte bancaire Internet Certains magasins
Bilan	-20% de trafic +15% de la vitesse moyenne aux heures de pointe	-20% pour la densité de circulation Création de 12 nouvelles lignes de bus Prolongement de 18 anciennes Création de 14 000 places de parking autour de la ville
Recettes	150 millions d'euros	n.c.
Remarque	Recette insuffisante pour financer la politique de développement des transports en commun.	

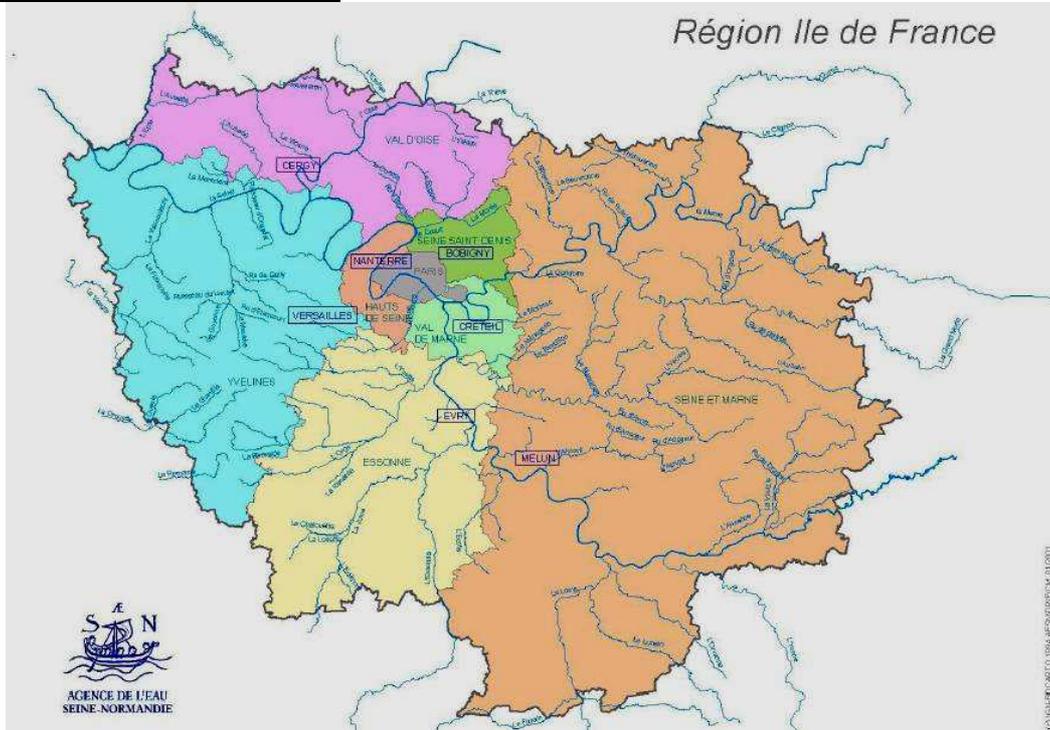
g) Annexes énergies renouvelables

Ressources et exploitation de la géothermie dans le cœur d'agglomération

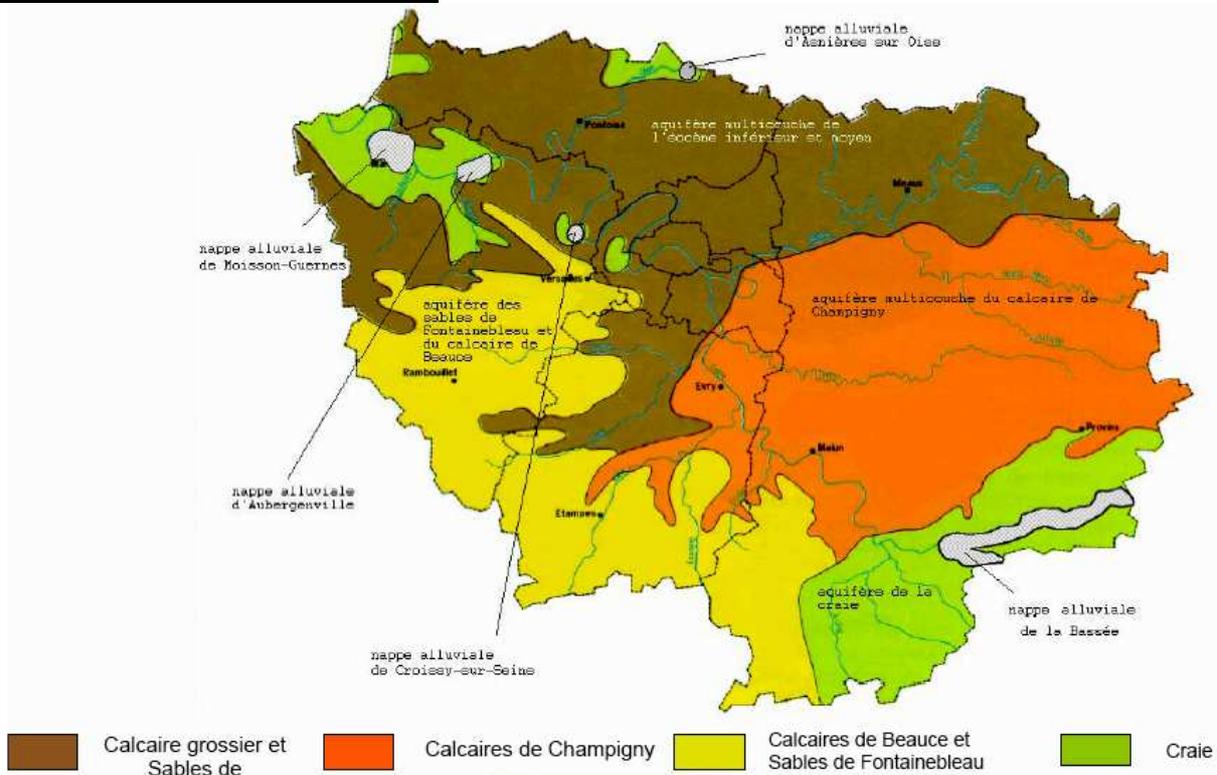


h) Annexes gestion des espaces en eau

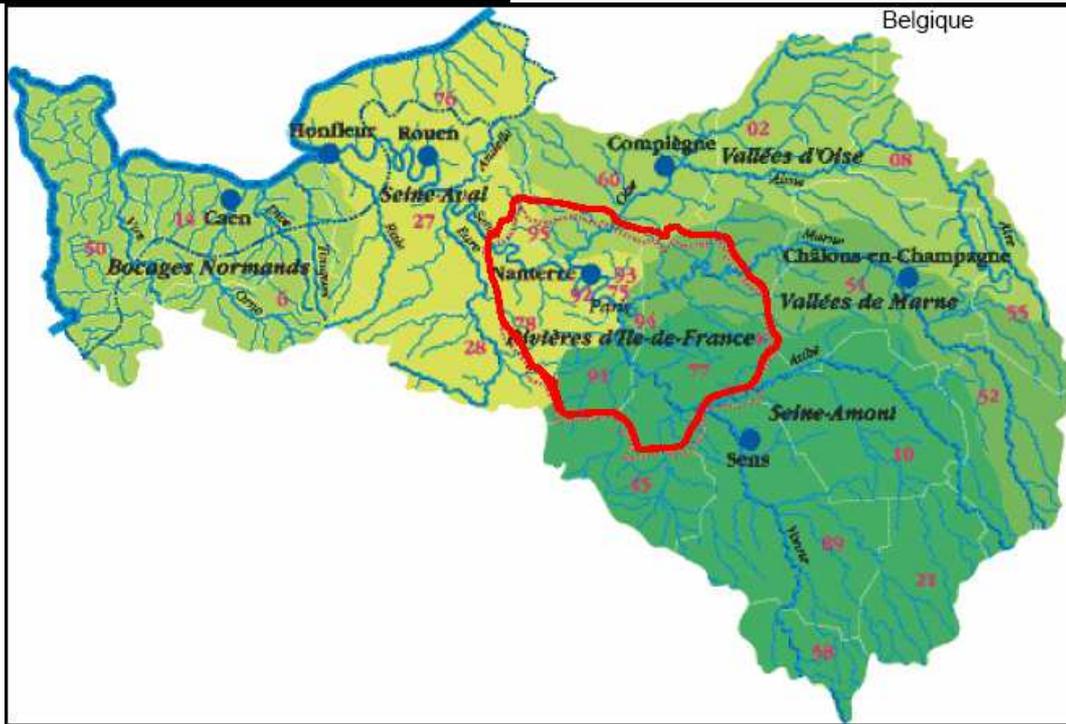
Annexe 1 : les eaux de surfaces



Annexe 2 : les eaux souterraines

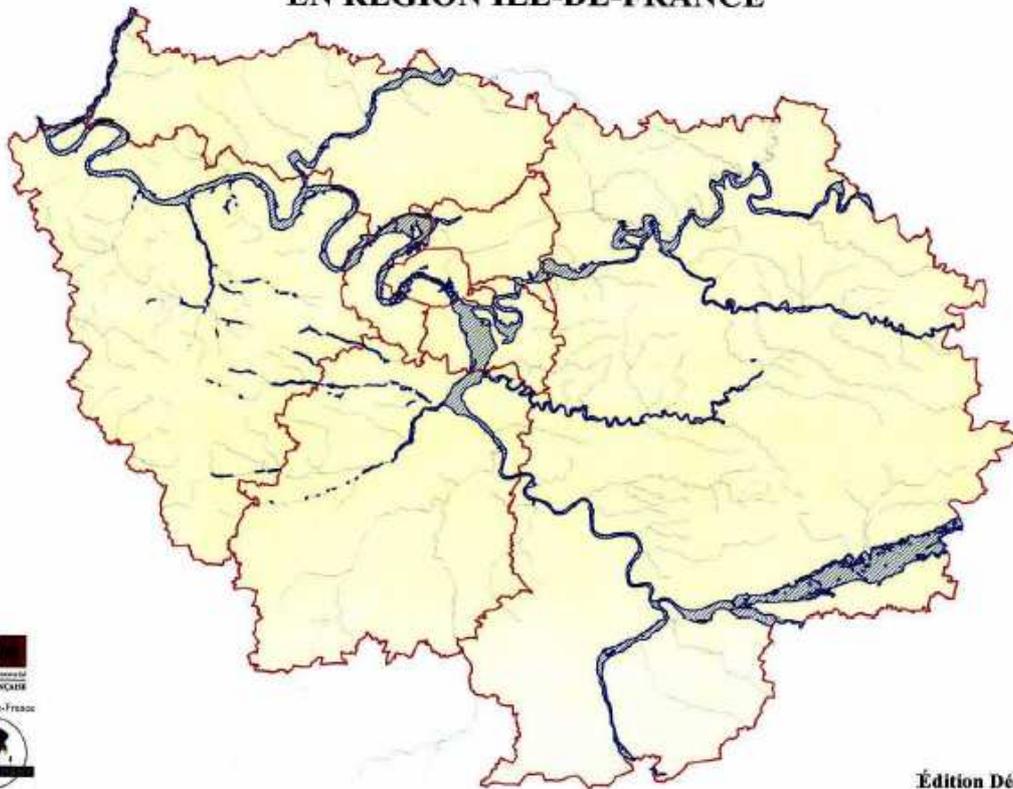


Annexe 3 : La provenance de l'eau potable



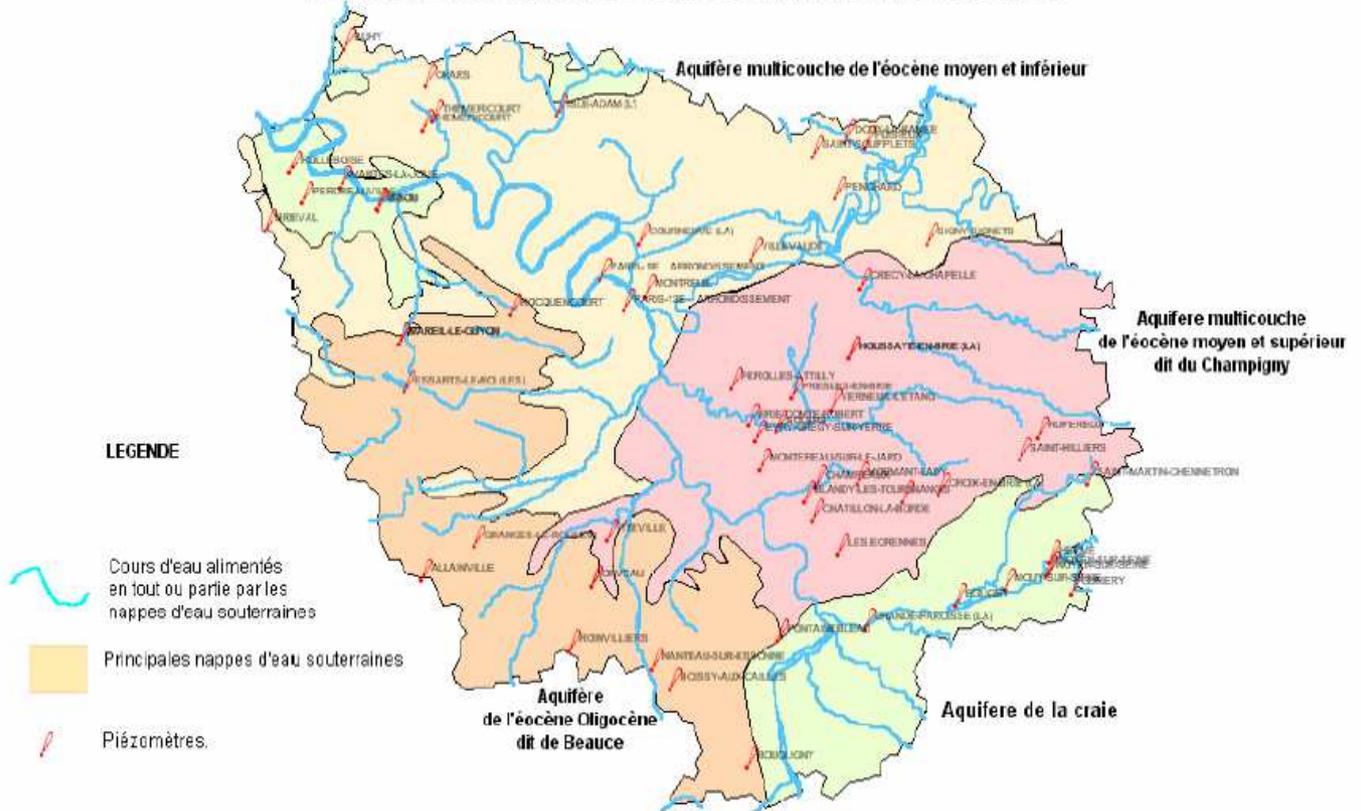
Annexe 4 : PHEC

**ATLAS DES ZONES INONDÉES PAR LES PLUS HAUTES EAUX CONNUES
EN RÉGION ILE-DE-FRANCE**



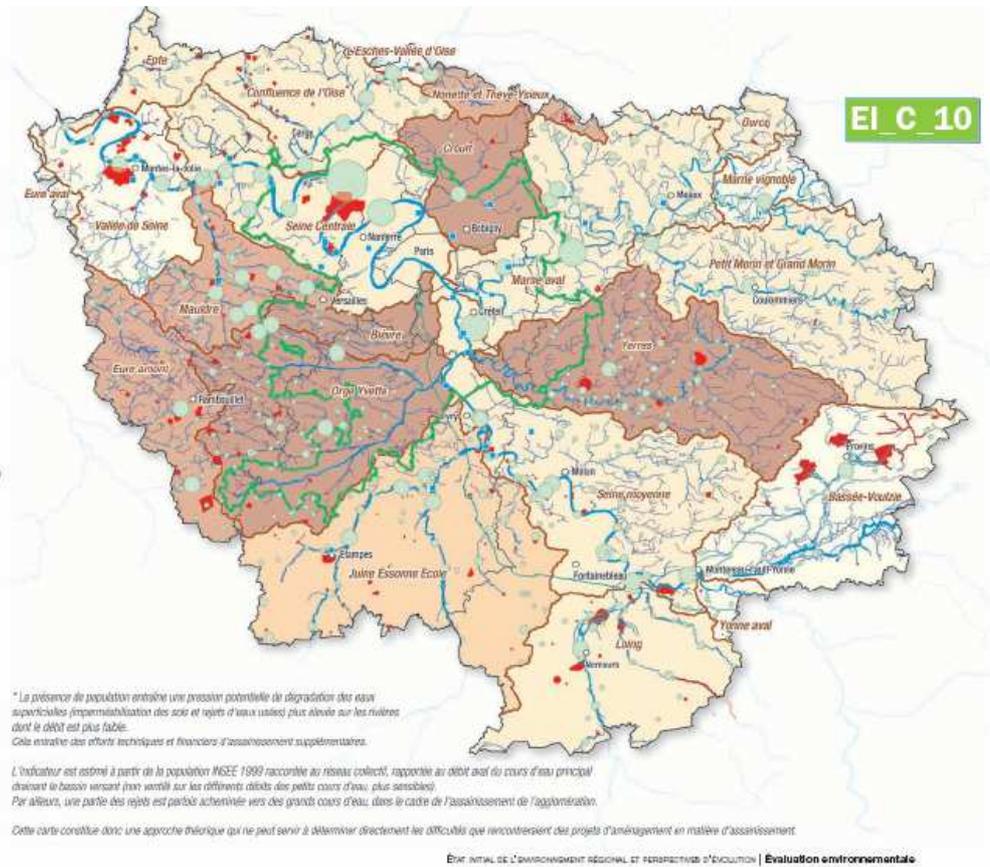
Annexe 5 : nappes et relevés piézométriques

RESEAU PIEZOMETRIQUE DE SUIVI DES NAPPES D'ILE DE FRANCE



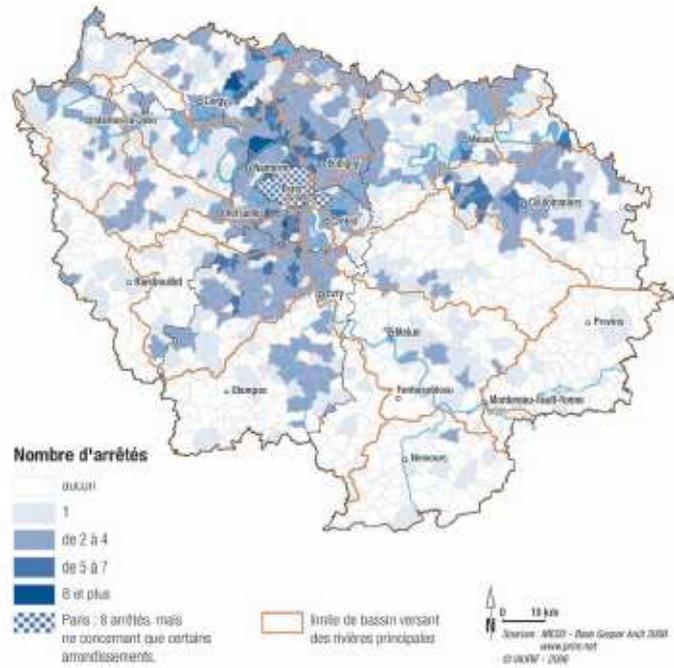
Annexe 6:

Équipements de gestion de l'eau et pression sur la ressource



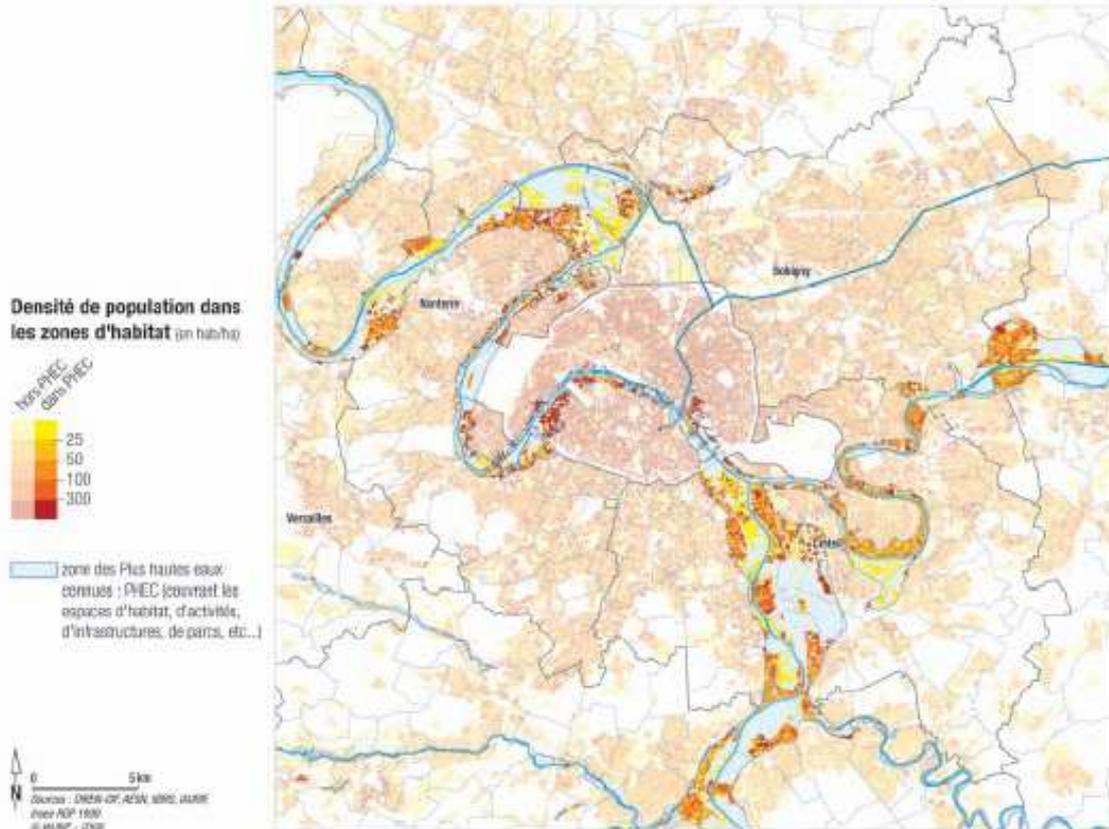
Annexe 7:

**Les communes sinistrées par le ruissellement
(nombre d'arrêtés de catastrophes naturelles 1989-2002)**

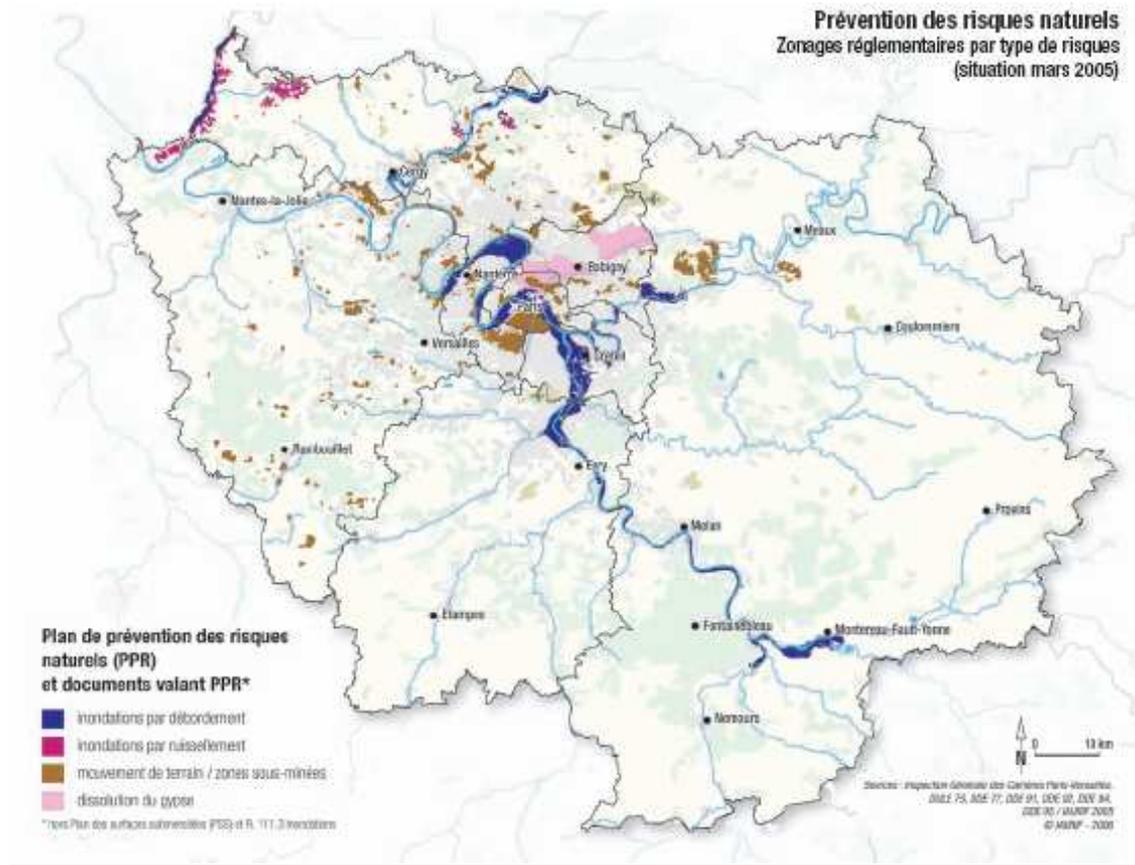


Annexe 8:

Densité de population potentiellement exposée aux inondations dans le cœur d'agglomération



Annexe 9:



Annexe 10:

Normale des précipitations annuelles (1961-1990)



Annexe 11:

**Etat prévisionnel
des masses d'eau en 2015**

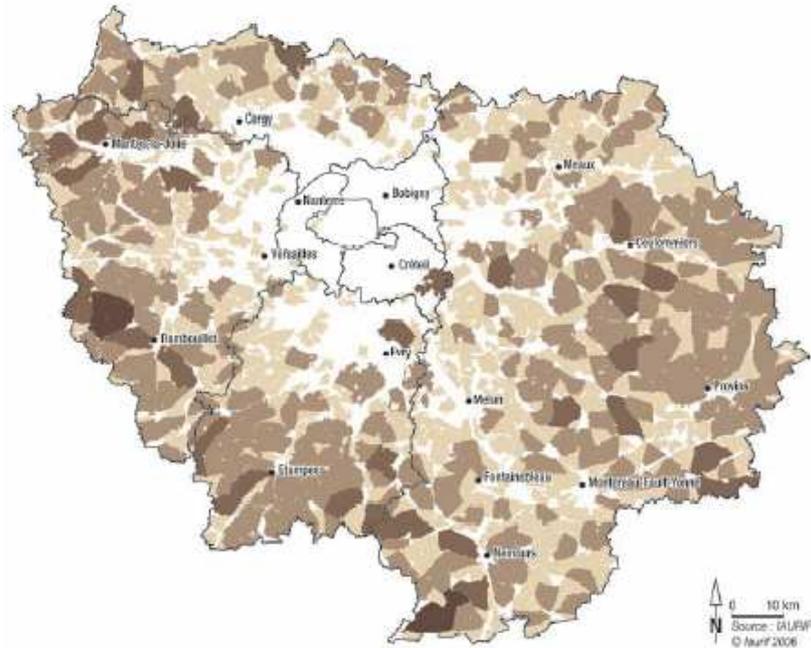


Etat initial de l'environnement régional et perspectives d'évolution | **Évaluation environnementale**

i) Biodiversité

2.

Fragmentation des espaces naturels, agricoles et boisés par les infrastructures de transports principales en 2003

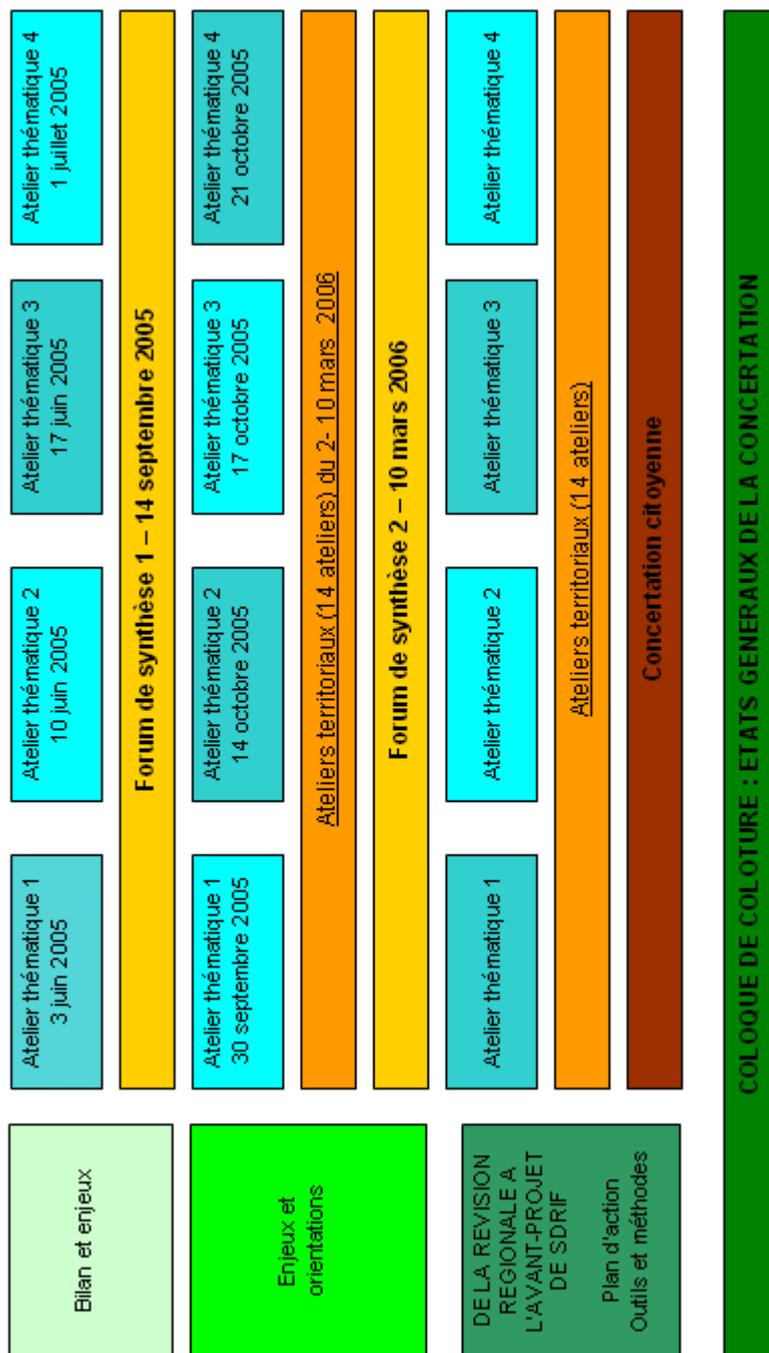


Surface	Surface cumulée par classe (ha)	Nombre d'unités
de 250 à 1 000 ha	322 728	620
de 1 000 à 2 500 ha	418 101	282
de 2 500 à 5 000 ha	88 169	30
plus de 5 000 ha	10 761	2

3. Démocratie

a) Gouvernance

Annexe « DEROULE PREVISIONNEL DU DEBAT PARTENARIAL DE 2005 à 2006 »



SONDAGE

Les premiers pas de la Consultation citoyenne

1- Selon vous, quels sont les atouts qui définissent le mieux la Région Île-de-France?
(Cocher 3 réponses)

La richesse de la vie culturelle et son attractivité internationale

Année 2006-2007

La qualité de ses paysages (fleuves, bois et forêts, paysages ruraux et agricoles, monuments, architecture...)
La qualité de ses lieux de vie et son habitat
La diversité de ses populations
Le dynamisme économique
L'importance et la diversité du marché de l'emploi
Le dynamisme de la recherche et de l'innovation (centres de recherche publics et privés)
La qualité des formations (écoles, collèges, lycées, universités)
L'offre de services publics et la qualité de ses grands équipements (sportifs et culturels)
La qualité de son réseau de transport (transports en commun, routes)
La qualité de son réseau de transports nationaux et internationaux (aéroports, TGV...)

2 - Quelles sont les principales difficultés que vous rencontrez en Île-de-France ? (Cocher 2 réponses)

Avoir un logement qui réponde à vos attentes (taille, confort, localisation, prix...)
Pouvoir se déplacer rapidement et facilement
Trouver un emploi
Avoir accès aux services publics (culture, santé, administrations...)
Accéder aux formations de votre choix
Avoir accès aux espaces verts et aux espaces de loisirs
Avoir un rythme de vie équilibré
Être confronté aux problèmes de pollution, de nuisance (bruit, air) et de santé
Autre

3 - Pour les années à venir, souhaitez-vous continuer à vivre en Île-de-France ?

Oui
Non

4 - Pour quelles raisons personnelles principales avez-vous choisi votre lieu de résidence ? (Cocher 2 réponses)

La proximité de votre lieu de travail
La qualité du logement
L'agrément du cadre de vie
L'animation du quartier, la présence de lieux de vie, de commerces, d'équipements, de loisirs...
Le coût du logement (loyer, prix d'achat)
La proximité de votre famille, vos amis
Le lieu dans lequel vous avez passé votre enfance ou votre adolescence
La sécurité du voisinage, des abords, des déplacements
La bonne réputation des équipements scolaires (école, collège, etc.)
La bonne desserte en transports en commun
La présence d'espaces verts à proximité
L'opportunité (héritage, logement de fonction, hébergement à titre gratuit)

5 - Si vous déménagiez à l'intérieur de la région, où vous installeriez-vous ?

À Paris
Dans une ville de la première couronne (92, 93 ou 94)
Dans une grande ville de la deuxième couronne (77, 78, 91 ou 95)
Dans une petite ville ou un village de la deuxième couronne

6 - Il est difficile de trouver un logement en Île-de-France qui ne soit pas trop onéreux et qui soit assez grand pour offrir un bon confort, car on ne construit pas assez de

logements. D'après vous, que faudrait-il faire pour avoir plus de logements ? (Cocher 2 réponses)

Créer des nouveaux quartiers dans la continuité des quartiers existants
Réhabiliter des quartiers entiers avec le souci d'accroître le nombre de logements offerts
Favoriser la construction dans les anciens secteurs industriels aujourd'hui désaffectés
Transformer les bureaux en logements
Réaliser des logements sociaux dans des communes résidentielles qui n'en construisent pas
Suffisamment

7 - Quelles sont les qualités des immeubles collectifs auxquelles vous êtes particulièrement sensible ? (Cocher 2 réponses)

Le confort et la qualité du bâti, l'isolation phonique en particulier
L'existence d'une terrasse ou d'un balcon
Le niveau raisonnable des charges (économies d'énergie, entretien collectif...)
La présence d'espaces verts dans le quartier
La proximité des commerces et des équipements publics dans le quartier (école, crèche...)
Les relations de voisinage et la vie de quartier
L'existence de moyens de transports en commun dans le quartier
La présence de parkings sécurisés dans l'immeuble

8 - Quelles sont pour vous les principales qualités de la vie en ville ? (Cocher 2 réponses)

La facilité des échanges et des relations humaines
La diversité et la proximité des commerces
L'animation des rues
Le grand nombre d'équipements publics (crèches, écoles, dispensaires, hôpitaux, administrations...)
Les facilités de déplacement
L'offre d'emploi
Le nombre d'équipements culturels et de loisirs (théâtres, cinémas, équipements et clubs sportifs)
Les parcs, jardins publics et aires de jeux pour les enfants

9 - Qu'est-ce qui vous manque le plus en Île-de-France ? (Réponse libre)

•

10 - Ses espaces naturels et agricoles et son environnement sont des enjeux stratégiques pour l'Île-de-France. Quelles sont les actions qui vous paraissent prioritaires pour l'avenir dans ce domaine ? (Cocher 2 réponses)

Protéger les espaces naturels fragiles
Encourager le développement d'une économie agricole de qualité
Lutter contre les pollutions, les nuisances et les risques (air, bruit, sol, eau...)
Améliorer la qualité des ressources en eau
Trier et traiter les déchets
Développer l'usage des énergies renouvelables
Développer les alternatives à l'usage d'un véhicule personnel (voiture ou deux-roues motorisé)
Rapprocher les activités et les services des lieux de résidence pour réduire les déplacements

11 - La Seine, l'Oise, la Marne et les autres rivières franciliennes ont un rôle écologique et sont des lieux privilégiés de loisirs (promenade, sports...). Elles ont aussi une fonction économique (transport de marchandises, ports, industries). Seriez-vous d'accord pour que les fleuves et leurs berges soient mieux mis en valeur pour les loisirs, tout en préservant là où cela est possible leur rôle économique ?

Oui
Non

12 - Dans le domaine de l'emploi et de l'économie, quelles sont d'après vous les actions à renforcer pour l'avenir ?

a) Dans le domaine de l'emploi (cocher 2 réponses)

Favoriser la création d'entreprises et d'emplois

Favoriser l'insertion économique des personnes en difficulté

Privilégier l'orientation, l'apprentissage et la formation des jeunes franciliens

Faciliter l'implantation d'entreprises à proximité des quartiers en difficulté

Favoriser l'emploi local

Faciliter l'accès aux grands pôles d'emploi

Faciliter le développement des emplois de service à la personne

b) Dans le domaine économique (cocher 2 réponses)

Développer la recherche et l'innovation dans le développement des entreprises

Préserver l'artisanat et le commerce de proximité

Soutenir les jeunes entreprises

Favoriser le développement d'une économie sociale et solidaire

Veiller à préserver des sites industriels

Favoriser la répartition équilibrée de pôles d'emplois sur l'ensemble de la région

Attirer des entreprises françaises ou étrangères en Île-de-France

13 - Quels types d'équipements vous paraît-il prioritaire de développer pour les années à venir

? (Cocher 2 réponses)

Les équipements de proximité à la petite enfance

Les équipements pour personnes handicapées

Les équipements pour personnes âgées dépendantes

Les équipements sportifs de proximité

Les équipements culturels et associatifs

Les équipements scolaires

Les équipements universitaires

Les équipements sanitaires et hospitaliers

14 - La crise énergétique actuelle entraîne une augmentation constante du prix des carburants.

Face à cette situation, seriez-vous prêt à ne plus utiliser votre véhicule personnel (voiture ou deux-roues motorisés) pour vos déplacements habituels ?

Tous les jours Occasionnellement Plusieurs fois par semaine Non, jamais

15 - Selon vous, à quelles conditions peut-on se passer de véhicule personnel pour des déplacements quotidiens ? (Cocher 2 réponses)

Que les transports en commun existants soient plus rapides, plus confortables, plus sûrs

Que de nouvelles lignes régionales (RER, trains de banlieue) soient créées

Que de nouvelles lignes locales (tramway, bus) soient créées

Que de nouveaux modes de transports soient créés (comme le transport à la demande, le taxi collectif, la navette fluviale...)

Que des voies réservées aux vélos, aux piétons soient développées pour les déplacements de courte distance

Que des parkings gratuits et gardés soient créés près des gares

16 - En matière de déplacements et de transports, quelles sont à votre avis les actions prioritaires pour le futur ? (Cocher 2 réponses)

L'amélioration du réseau des transports en commun existant

La création de nouvelles lignes de transports en commun
L'amélioration des liaisons rapides au coeur de l'agglomération
L'amélioration des transports de banlieue à banlieue
La réalisation de réseaux locaux efficaces au sein des bassins de vie de la région
L'amélioration du réseau routier existant (sécurité, protection phonique...)
La création de nouvelles liaisons routières et autoroutières
La création de nouvelles liaisons pour les circulations douces (vélo, marche...)
L'amélioration du transport des marchandises par voie fluviale et ferroviaire

17 - Les révoltes urbaines de l'automne dernier ont rappelé qu'il existait dans la région des territoires beaucoup plus défavorisés que d'autres. Seriez-vous favorable à ce que le Conseil régional donne une priorité à ces territoires ?

Très favorable
Favorable
Plutôt opposé
Totalement opposé

18 - Parmi ces propositions, quelles seraient vos priorités pour aménager l'Île-de-France : (numéroté par ordre de priorité)

Construire plus de logements, notamment des logements sociaux, pour les Franciliens d'aujourd'hui et de demain
Améliorer les conditions de transport et en priorité les transports en commun
Mettre en valeur l'environnement
Encourager la création d'activités et d'emplois
Développer l'éducation, la formation, l'enseignement supérieur et la recherche
Encourager la création de nouveaux équipements (hôpitaux, universités, centres sportifs...)

19 - Quelles valeurs vous semblent prioritaires pour l'Île-de-France de demain ? (Cocher 3 réponses)

La solidarité, la lutte contre les inégalités sociales et territoriales
La qualité de vie
La qualité de l'environnement
Le dynamisme économique (les grandes entreprises, la finance, l'économie agricole...)
L'ouverture sur l'international
La vitalité culturelle
La jeunesse et la diversité de sa population
L'efficacité des services urbains (transports, gestion urbaine, administration...)
La sécurité de la vie urbaine
La participation des citoyens à la vie démocratique

20 - Décrivez en cinq mots-clés l'Île-de-France de demain dont vous rêvez pour vos enfants.

••

1 - Etes-vous :

Une femme Un homme

2 - Quel est votre âge :

- de 20 ans De 20 à 30 ans De 30 à 50 ans De 50 à 65 ans + de 65 ans

3 - Êtes-vous né(e) en Île-de-France ?

Oui Non

4 - Habitez-vous :

Seul(e) en couple sans enfant en couple avec enfant(s) seul(e) avec enfant(s)

5 - Quelle est votre situation professionnelle actuelle :

En activité Lycéen, collégien Étudiant Retraité En recherche d'emploi
Autre (congrés parentaux, saisonnier, conjoint au foyer...)

6 - Quelle est votre profession :

Artisan, commerçant, chef d'entreprise Agriculteur Profession libérale, cadre et profession
intellectuelle supérieure Professions intermédiaires, cadres moyens, techniciens
Employé Ouvrier

7 - Quels sont votre commune et votre département de résidence ?

•

8 - Votre logement, en êtes-vous :

Locataire Colocataire Propriétaire
Autre situation (hébergé, logé gratuitement...)

9 - S'agit-il :

D'un appartement en immeuble collectif D'une maison individuelle

10 - Utilisez-vous tous les jours une voiture ou un deux-roues motorisé :

Oui, pour des déplacements de proximité
Oui, pour des déplacements de longue distance
Non

11 - Depuis combien d'années habitez-vous en Île-de-France ?

Moins de 5 ans De 5 à 10 ans De 10 à 15 ans Plus de 15 ans

12 - Où habitez-vous avant votre dernier déménagement ?

Dans la même commune Dans une commune du même département
Dans un autre département d'Île-de-France (hors Paris) À Paris
Dans une autre région À l'étranger

*« Le Conseil régional d'Ile-de-France remercie les personnes qui ont répondu à ce sondage.
L'ensemble des réponses reçues permet de préciser le ressenti et les attentes que les franciliens
ont pour leur territoire.*

Les résultats de l'enquête seront publiés à l'automne et viendront enrichir les réflexions en
cours pour la révision du Schéma directeur d'aménagement de la région Ile-de-France (SDRIF)

»

b) Annexe empreinte écologique

Calculez votre empreinte écologique en additionnant les points correspondants à chacune de vos réponses

LOGEMENT		LOGEMENT	
Combien de personnes vivent chez vous ?		Comment votre logement est il chauffé ?	
5 ou plus	0	Energie renouvelable (solaire, pompe à chaleur)	0
4	20	Bois	20
3	40	Electricité	40
2	60	Mazout ou gaz	60
1	80	LOGEMENT	
LOGEMENT		Pour ma toilette	
Quel est votre type de logement ?		Je ne me lave pas entièrement chaque jour	0
Appartement	20	Je prends des douches	10
Maison mitoyenne	30	Je prends des bains	20
Maison individuelle	40	J'ai un jacuzzi ou un sauna ou une piscine	30

ALIMENTATION

Combien de fois par semaine mangez vous de la viande ou du poisson ?	
jamais ou exceptionnellement	0
pas tous les jours	10
1 fois par jour	30
midi et soir	50

ALIMENTATION

Achetez vous des produits locaux et de saison ?	
le plus souvent	0
souvent	10
rarement	20
Je ne sais pas	30

ACHATS

Avez-vous acheté des articles à faible consommation d'énergie au cours des 12 derniers mois (ampoules électriques, électroménagers, chaudière, etc.)?	
Oui <i>ou aucun achat</i>	0
Non	20

ACHATS	
Combien d'achats importants (p. ex., chaîne stéréo, télé, ordinateur, voiture, meubles) avez-vous effectués au cours des 12 derniers mois ?	
0	0
1 à 3	10
4 à 6	20
Plus de 6	40

TRANSPORT	
Comment vous rendez vous au travail (à l'école) ?	
À pied, en patin à roulette	0
En transport en commun	10
En scooter, moto de petite cylindrée	20
En voiture à plusieurs (covoiturage)	30
En voiture seul	50
TRANSPORT	
Cette année où avez-vous passé vos vacances les plus loin ?	
Chez moi	0
Dans mon département ou au Nord des Alpes	10
En France	30
A l'étranger, en Europe	50
Sur un autre continent	80

DECHETS	
Votre famille recycle t-elle papier, verre, bouteilles plastiques ?	
toujours	0
souvent	10
parfois	20
jamais	30
DECHETS	
Votre famille réduit elle la quantité de déchets qu'elle produit (p. ex., en achetant des aliments en vrac, en utilisant des sacs réutilisables, en refusant les imprimés publicitaires ?	
toujours	0
souvent	10
parfois	20
jamais	30
DECHETS	
Votre famille composte t-elle ?	
toujours	0
souvent	10
parfois	20
jamais	30

D'après votre résultat, si votre total est de :

75 points : votre empreinte écologique est de 2 hectares

Vous consommez à peine plus qu'un chinois. Vous n'entamez pas le capital Terre

Moins de 150 points : votre empreinte écologique est inférieure à 4 hectares.
 La moyenne française est de 5,3 hectares, vous êtes donc en dessous
 C'est bien, tout en sachant que pour l'ensemble de la planète, il n'y a que 2 hectares productif/habitant.

De 150 à 250 points : votre empreinte écologique se situe entre 4 et 5 hectares. Vous êtes un peu sous la moyenne française. Si tout le monde vivait comme vous, il faudrait quand même plus de 2 planètes.

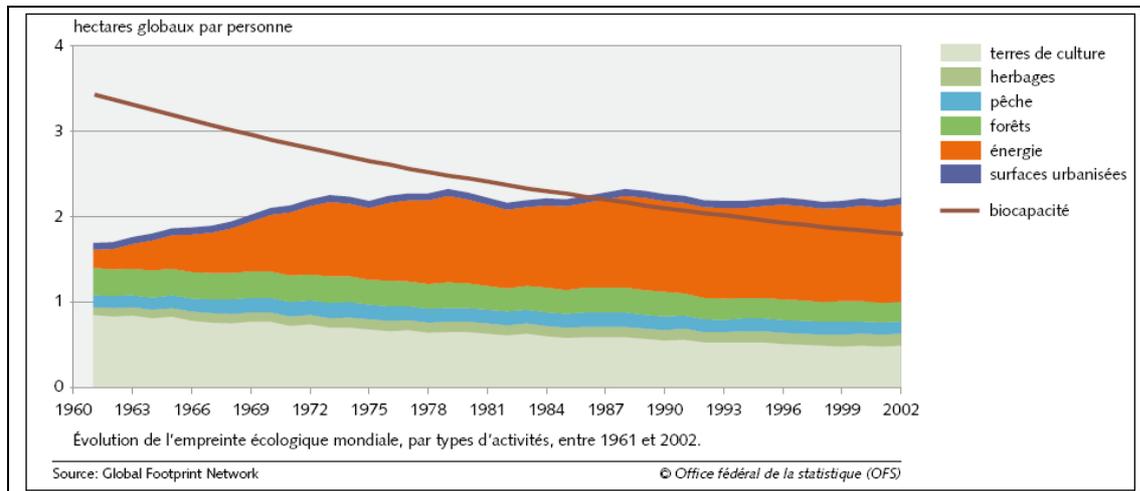
De 250 à 350 points : votre empreinte écologique se situe entre 5 et 6 hectares. Vous êtes dans la moyenne française (5,3 hectares). Si tout le monde vivait comme vous, il faudrait 3 planètes.

De 350 à 550 points : votre empreinte écologique se situe entre 6 et 8 hectares.
 Si tout le monde vivait comme vous, il faudrait 3 à 4 planètes.

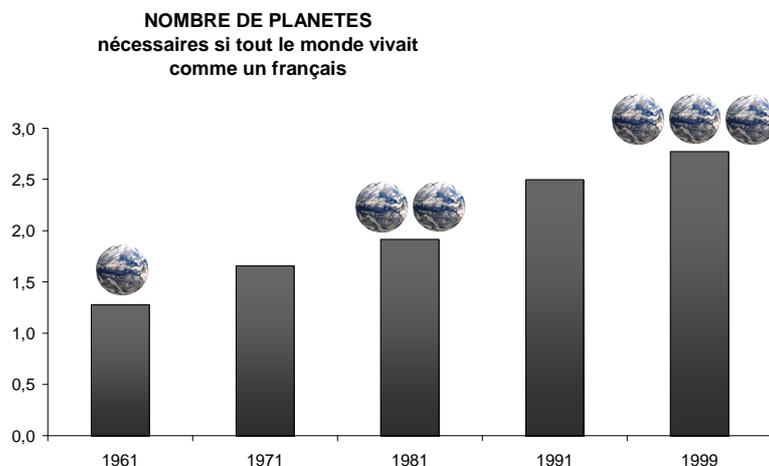
De 550 à 750 points : votre empreinte écologique se situe entre 8 et 10 hectares.
 Si tout le monde vivait comme vous, il faudrait 4 à 5 planètes.

Plus de 750 points : votre empreinte écologique est supérieure à 10 hectares
 Vous gaspillez comme un Nord Américain. . Si tout le monde vivait comme vous, il faudrait plus de 5 planètes.

Annexe « L'évolution de l'empreinte écologique mondiale entre 1960 et 2002 »



Annexe « Nombre de planètes nécessaires si tout le monde vivait comme un français »



VII. BIBLIOGRAPHIE

1. Economie

a) Développement et attractivité économique, potentiel recherche

- BAUDOIN, Régis. *Réflexions sur l'avenir de l'Ile-de-France Rapport du groupe de travail : La place de la région dans le monde et en Europe*, Paris, Direction Régionale de l'Ile-de-France, 2003.
- GROLEE-BRAMAT, Catherine. « Construction de bureaux 2000-2004 : l'attrait de la couronne parisienne », *Note rapide*, N° 308, septembre 2002
- CCIP, *Contribution des CCI de Paris – Ile-de-France à la révision du SDRIF*, CCIP, septembre 2006.
- DIZIAIN, Renault. « Activités financières : les redéploiements génèrent un besoin de place », *Cahier de l'IAURIF*, n° 145, octobre 2006, p 13-27
- DUPREELLE, Katrine. « Les technologies de l'information et de la communication et l'immobilier d'entreprise en Ile-de-France », *Enjeux Ile-de-France de CROCIS*, n° 39, mai 2002.
- DUPREELLE, Katrine. « L'Ile-de-France et les métropoles européennes N° 4 », *Enjeux Ile-de-France de CROCIS*, n° 48, Janvier 2003
- DUPREELLE, Katrine. « L'Ile-de-France et les métropoles européennes N° 3 », *Enjeux Ile-de-France de CROCIS*, n° 36, Janvier 2002
- DUPREELLE, Katrine. « L'Ile-de-France et les métropoles européennes N° 1 », *Enjeux Ile-de-France de CROCIS*, n° 34, décembre 2001
- ORIE, *Conjoncture*, ORIE, n°17, mai 2006
- Attractivité de l'Ile-de-France 2004 : Etude sur les implantations internationales dans les 15 principales métropoles européennes*, Paris Ile de France Capitale Economique, Ernst & Young www.europinvest-paris.com

- Le tourisme d'affaires en Ile-de-France et dans les métropoles européennes : Point de la situation*, CCI de Paris, n° 1, Septembre 2003
www.cci.fr/crocis

- Paris Ile-de-France, Une région attractive*, Agence Régionale de Développement Paris Ile-de-France, Janvier 2005.
http://www.europinvest-paris.info/FR/Document/Publications/IDF_une%20r%C3%A9gion%20attractive.pdf

2. Aménagement

a) Mégapolisation

Site Internet

- (www.populationdata.net),
- http://www.sdrif.com/IMG/pdf/projetSDRIF_EE_janv07_ill.pdf
- http://www.paris-iledefrance.cci.fr/pdf/prises_position/amenagement/revision_sdrif/jeu_cartes.pdf
- http://www.sdrif.com/IMG/pdf/projetSDRIF_V2_jan07_ill.pdf
- <http://www.iledefrance.fr/>
- <http://www.sdrif.com/>

Revue

-L'urbanisme hors série no 29 de novembre 2006 « SDRIF défis planification identité »

b) Place de Paris

-« Métropoles et aménagement du territoire : Université Paris Dauphine, 12 et 13 mai 1993 : actes du colloque », IAURIF, (1993)

-« Pour une métropolisation raisonnée : diagnostic socio-économique de l'Ile-de-France et du Bassin Parisien. Synthèse des travaux », Beckouche, Pierre (1999)

c) Place des villes nouvelles

Internet:

-www.iaurif.fr

-www.sdrif.fr

-www.villes-nouvelles.equipement.gouv.fr

-www.urbanisme.equipement.gouv.fr

Rapport et synthèse

-*"Le polycentrisme en Ile de France", décembre 2003 doc pdf*

-*Une vision globale de l'Ile de France*

-*Révision du schéma directeur de la région Ile-de-France*

Revue

-Urbanisme, "Villes nouvelles", juillet- août 1998, p44-91

3. **Développement urbain**

a) Etalement urbain

Internet :

-IAURIF : www.iaurif.org

-SDRIF, www.sdrif.com

Rapport :

-Étude de l'IAURIF sur l'extension de « l'aire urbaine de paris » : notes rapides « bilan su SDRIF, Mai 2003

-Rapport de vision régionale pour l'Ile de France, juin 2006

-Rapport de projet de SDRIF version Février 2007

Revue :

-Urbanisme, « Schéma directeur de la région Ile-de-France : défis, planification, identité » N°29 Hors série novembre –décembre 2006

b) Renouvellement urbain

Site du CESR d'Ile de France :

-<http://www.cesr-ile-de-france.fr>

Site de la Direction Régionale de l'Équipement d'Ile de France :

-<http://www.ile-de-france.equipement.gouv.fr>

-Site de la région Ile de France : <http://www.iledefrance.fr/>

-Note rapide sur l'occupation du sol, Les enjeux du renouvellement urbain, IAURIF, 2004

-Site Internet du SDRIF : <http://www.sdrif.com>

-Rapport de projet de SDRIF version Février 2007

-Site de l'EPA Plaine de France <http://www.plainedefrance.fr>

-CRTU de la Plaine Commune, janvier 2007

- Document Stratégique de Référence de la Plaine de France, décembre 2005
 - Rapport de CPER du territoire Val de seine, juillet 2003
- Le site de l'association Seine Amont Développement :
- <http://www.seine-amont-developpement.com/>

c) Logement

- Site de l'IAURIF : www.iaurif.org
- Etude de l'IAURIF sur le logement : notes rapides SDRIF et Habitat, 2002
- Site du SDRIF : www.sdrif.com
- Rapport de projet de SDRIF version Février 2007
- Site du CESR d'Ile de France www.cesr.fr
- Site de la DRE d'Ile de France : www.ile-de-france.equipement.gouv.fr
- Les conditions de logement en Ile de France en 2002, rapport de la DRE, l'IAURIF et l'INSEE, 2004
- Le SDRIF de 1994, quel bilan ? Synthèse des points de vue du Conseil régional, de l'État et du Conseil économique et social régional, 2004
- Article journal 20 minutes n°1114 – 18 janvier 2007
- Sitadel, Ministère de l'Équipement
- Communiqué AORIF – L'Union sociale pour l'habitat d'Ile De France, janvier 2007

4. Transports

a) Déplacements

Internet

- Site officiel du SDRIF :
- <http://www.sdrif.com>
- Site officiel sur le plan de déplacements urbain de l'Ile-de-France
- <http://www.pduif.org>

Rapports et articles de journaux

- Ile de France - *Le Journal du conseil régional* (Février 2007).
- Dossier spécial *Circulation à Paris* de l'Express du 8 Février 2007.
- Synthèse du rapport de la commission des transports du 17 Février 2005 intitulée *Les transports et la révision du SDRIF de 1994*.
- Article de Béatrice Jérôme du 19 Décembre 2006 publié dans le journal Le Monde, La Politique de M. Delanoë a permis une baisse de la pollution à Paris.
- Rapport du 4 Décembre 2005 sur l'Évaluation économique de la politique parisienne des transports réalisé par Rémy Prud'homme, Pierre Kopp, Juan Pablo Bocarejo.
- Rapport sur l'état des lieux réalisé par le groupe Mobilité et Transport – Parties I – II- III - VI.2

b) Transport de marchandises

Internet

- www.iaurif.fr
- www.sdrif.fr

Rapport et synthèse

- Direction régionale de l'équipement Île-de-France, « *Mobilité* », juin 2003
- Direction régionale de l'équipement Île-de-France, « *Les déplacements en Île-de-France: 12 propositions de la DREIF; Contribution au débat sur la révision du Schéma directeur de la région Île-de-France* », octobre 2006

c) Péage urbain

Internet

-http://www.stockholmsforsoket.se/upload/Rapporter/Expert_group_summary_060621.pdf

-http://www.altivis.fr/+Suede+.html?&id_rubrique=2

-Article de Denis Baupin relayé sur le site Internet <http://www.dossierdunet.com> du 17 Février 2003, *Paris ne veut pas rétablir l'octroi.*

Articles de journaux - rapports

-Article du lundi 20 Novembre 2006 paru au journal Libération, *L'Etat fait le Paris du péage urbain.*

-Article du 22 Septembre 2006 paru au journal Le Figaro, *Un modèle de péage urbain à Stockholm.*

-Article d'Alain Lipietz paru dans Point de Vue, *Vers une ville à péage ? Un point de vue écologiste.*

-Rapport sur l'état des lieux réalisé par le groupe Mobilité et Transport – Partie VI.5

5. Environnement

a) Dépendance énergétique

Et

b) Energies renouvelables

-Le site de l'IAURIF et notamment :

4- « L'énergie en Ile-de-France – Etat des lieux », Louis Servant, IAURIF, 2003

-Rapport de synthèse du SDRIF, « Transport et énergie en Ile de France, IAURIF-DREIF-STIF, 2006

-Le site de l'ARENE Ile-de-France

-Le site de EDF-GDF

-Le site de la DRIRE

c) Déchets

Les sites Internet

Note rapide sur le bilan du SDRIF n°326 - IAURIF

http://www.iaurif.org/fr/savoirfaire/nr_sdrif/pdf/nr_326.pdf

Rapport d'activité 2005 SYCTOM de l'agglomération parisienne

<http://www.syctom-paris.fr/pdf/rapport2005/RA2005.pdf>

Les politiques "Zéro Déchet" dans le monde, utopie ou réalité ?

Synthèse du congrès du 13-14 mai 2004 ; Assemblée Nationale

<http://www.syctom-paris.fr/pdf/doc/SYNTHESECongresZeroDechet.pdf>

Observatoire Régional des Déchets d'Ile de France

Lettre d'information n°31

<http://www.ordif.com/documentation/Lettre31.pdf>

Autres :

-<http://www.ordif.com> Observatoire Régional des déchets d'Ile-de-France

-<http://www.iaurif.org> Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Ile-de-France

- <http://www.paris.pref.gouv.fr> Préfecture de Paris
- <http://www.syctom-paris.fr> Syndicat intercommunal de traitement des ordures ménagères de l'agglomération parisienne.

Les articles

- « Rapport d'activité 2005 » SYCTOM de l'Agglomération Parisienne
- « Huit années de gestion des déchets après le SDRIF : un premier bilan » Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Ile-de-France
- « Schéma directeur de la région Ile-de-France PROJET – Février 2007 Rapport du projet de SDRIF »
- Conseil économique et social régional (CESR), les Conseils généraux
- « Les politiques « Zéro Déchet » dans le monde est utopie ou réalité ? », Assemblée Nationale
- « LA LETTRE DE L'OBSERVATOIRE N°31 Décembre, Observatoire Régional des déchets d'Ile-de-France)

d) Gestion des espaces en eau

Etat initial

Ressources en eau

- www.prefecture-police-paris.interieur.gouv.fr
- Eau potable*
- www.eaudeparis.fr
- www.sedif.com
- www.eau-et-force.com
- www.lyonnaise-des-eaux.fr
- www.compagnie-des-eaux-de-paris.com
- www.crecep.fr
- site officiel du SDAGE Seine Normandie : www.eau-seine-normandie.fr
- www.ile-de-france.ecologie.gouv.fr

PPRI et PHEC

- www.prefecture-police-paris.interieur.gouv.fr

Assainissement

- www.sap.com
- www.siaap.fr
- www.crecep.fr
- www.ademe.fr
- site officiel du sénat : <http://senat.fr/>
- www.spanc.fr

Gestion de l'eau à la parcelle

- www.cybergeopresse.fr
- www.oieau.fr
- www.saveursparisiledefrance.com
- Orientations et objectifs du SDRIF*
- Site officiel du SDRIF : www.sdrif.fr

e) Biodiversité

- Le SDRIF 1994 quel bilan ?* Synthèse du point de vue du Conseil régional, de l'Etat et du Conseil Economique et Social Régional, octobre 2004
- Berlin : http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/landschaftsplanung/bff/index_fr.shtml

- IAURIF, Notes rapides n°272, 315, 317, 373
- Une vision régionale pour l'Île-de-France, juin 2006
- Projet de SDRIF (Texte et Cartes), février 2007

6. Démocratie

a) Gouvernance

- Comptes-rendus des 4 ateliers thématiques du SDRIF « FIL DE DÉBAT », juin 2005, mai - juin 2006
- Compte-rendu de la conférence intercommunalités, 12 mai 2006
- Comptes-rendus des ateliers territoriaux « FIL DE DÉBAT » janvier- juin – juillet 2006
- Compte-rendu de la synthèse des forums « bilan et enjeux », septembre 2005 – « enjeux et - orientation », mars 2006.
- MOST, *Quel plan pour la ville ? Gouvernance, gestion et politique urbaines*, Table ronde de l'UNESCO, Forum social II, 2004
- Le Monde Diplomatique, supplément : Quand la ville est porteuse des espérances de citoyenneté, -L'expérience du budget participatif de Porto Alegre, Raul Pont, mai 2000
- URBANISME, Hors série N°29, Novembre - Décembre 2006

b) Indicateurs

- Sustainable Indicators, Encourage Project, Y. Diab, T.Lighthart, 2004
- IAURIF, L'organisation d'une base d'indicateurs du DD pour la région IdF, mai 2005
- IAURIF, Note Rapide N°332, mai 2003
- IAURIF, Note n°2 sur l'occupation du sol, février 2000
- http://www.eea.europa.eu/documents/brochure/brochure_reason.html : European Environment Agency

Entretiens

- Véronique Hostein, Chargée de mission Aménagement Territorial, CRIF
- Christian Thibault, Responsable environnement, IAURIF
- Nicolas Laruelle, Chargé de mission OSCAR, IAURIF

c) Empreinte écologique

Sites Internet :

- www.agir21.org/flash/empreintecoweb/loadcheckplugin.html
- www.wwf.fr/s_informer/calculer_votre_empreinte_ecologique
- www.earthday.net/footprint/info.asp?country=France&language=French&wwf=True
- www.empreinte-ecologique.com/introduction_empreinte_eco.html
- www.iaurif.org/fr/savoirfaire/etudesenligne/empreinte-ecologique/index.htm
- www.planetecologie.org/kitdevdur/empein.html
- <http://www.global-vision.org/city/contextFR.html>